



Trivector.se

Trivector PM 2023:83 / Version 1.2

Parkeringsutredning Sv Stensö



# Parkeringsutredning Sv Stensö

Underlag till detaljplanearbete

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå



## Dokumentinformation

**Titel:** PM Parkeringsutredning Sv Stensö

**Projektnummer:** 23088

**Rapportnummer:** 23088:83

**Författare:** Erika Johansson, Niloofar Gerami, Trivector Traffic

**Medverkande:**

**Kvalitetsgranskning:** Sara Malm, Trivector Traffic

**Beställare:** Wallenstam och Titania

**Kontaktperson:** Sara Wernersson, Wallenstam och Oscar Andersson, Titania

### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.5	2023-06-07	Utkast	Beställare
0.55	2023-06-15	Justeringar enligt synpunkter	Beställare
0.9	2023-06-19	Justeringar enligt synpunkter	Beställare och kommun
1.0	2023-06-30	Justeringar enligt synpunkter	Beställare och kommun
1.1	2023-11-29	Justeringar enligt synpunkter	Beställare och kommun
1.2	2024-03-01	Justeringar enligt synpunkter	Beställare
1.2	2024-03-15	Mindre justeringar	Beställare och kommun

## Sammanfattning

Arbetet med att ta fram en detaljplan för Sv Stensö i Älta i Nacka kommun pågår. Samråd planeras till hösten 2023. Inom detaljplanen planerar Wallenstam att bygga cirka 340 bostäder och Titania att bygga cirka 190 bostäder. Sv Stensö ligger i sydvästra Älta vid korsningen mellan Ältavägen och Oxelvägen och i omedelbar närhet till området finns både förskolor och skolor. Dessutom ligger området i närheten av Älta centrum där en mängd olika typer av service finns tillgänglig. Centrumet håller för närvarande på att byggas om för att inkludera fler servicefunktioner, vilket gör att boende kommer att få ännu bättre tillgång till service.

Bilnehavet i området är idag cirka 0,55 bilar per lägenhet. Bilnehavet per lägenhetsstorlek skiljer sig mycket mellan små och stora lägenheter, för små lägenheter (1–2 RoK) så är det 0,41 och för större lägenheter (3–4+ RoK) så är bilnehavet 0,65.

En tidigare studie av hur dagens parkeringsplatser används har dragit följande slutsatser:

- ▷ Parkeringsplatserna på kvartersmark är billiga
- ▷ Parkering på gatumark är avgiftsfri
- ▷ Det finns ett överutbud av parkering i området
- ▷ Många bilar används lite

Det finns anledning att tro att framtidens boende i Sv Stensö kommer att ha ett mindre behov av att äga egen bil än dagens boende. Bland annat bör följande aspekter tas hänsyn till:

- ▷ Parkeringsefterfrågan påverkas av kostnaderna för bil, drivmedel, parkeringsavgifter, samt utbud av alternativ till egen bil samt möjligheten att nå målpunkter med andra färdmedel. När förutsättningarna på platsen förändras ändras därför också efterfrågan på att äga egen bil.
- ▷ Efterfrågan beror också på vilken målgrupp som flyttar in i de nya bostäderna. Vid flytt finns det särskilt goda förutsättningar att påverka boendes resvanor och möjlighet att främja nya och mer hållbara resvanor. Det kommer vara övervägande små lägenheter i den kommande exploateringen, ca 90% små lägenheter.
- ▷ Älta centrum kommer efter utbyggnad att ha ett större serviceutbud med bättre tillgång till både livsmedel och andra typer av målpunkter, vilket innebär att fler ärenden

kommer att kunna utträttas till fots eller med cykel. I takt med att området förtätas är sannolikheten stor att de redan goda bussförbindelserna förbättras ytterligare när folkmängden ökar.

- ▷ Wallenstam och Titania strävar efter att uppnå hållbarhet både under byggskedet och driftskedet. Det innebär både att inte bygga onödigt många garageplatser som löper risk att underutnyttjas, och att skapa goda förutsättningar för hållbart resande. Detta ligger i linje med kommunens klimatmål, som bland annat handlar om att minska klimatpåverkan, öka andelen resor med kollektivtrafik och främja gång- och cykelresor.

För kommande exploatering förslås områdesspecifika parkeringstal på 0,2 bilplatser per lägenhet för 1–1,5 RoK, 0,35 bilplatser per lägenhet för 2 RoK, 0,55 bilplatser per lägenhet för 3 RoK samt 0,65 bilplatser per lägenhet för 4 RoK och uppåt.

## Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b>	<b>5</b>
<b>2. Områdets förutsättningar</b>	<b>6</b>
2.1. Service inom gång- och cykelavstånd	6
2.2. Kollektivtrafik	7
2.3. Planerad utveckling av områdets lägesegenskaper	10
<b>3. Mål och klimatambitioner</b>	<b>11</b>
3.1. Kommunala mål och klimatambitioner	11
3.2. Byggaktörernas klimatambitioner	12
<b>4. Bebyggelse</b>	<b>13</b>
4.1. Befintlig bebyggelse	13
4.2. Kommande exploatering	14
<b>5. Befintlig parkering</b>	<b>16</b>
5.1. Parkeringsplatser i området	16
5.2. Parkeringsavgifter i området	16
5.3. Bilinnehav i området	16
5.4. Ersättningsparkering för befintlig markparkering	18
<b>6. Bilparkering</b>	<b>19</b>
6.1. Parkeringstal för bil enligt Nacka kommuns norm	19
6.2. Resonemang kring områdesspecifikt parkeringstal	20
6.3. Studier om parkeringstal och bilinnehav	21
6.4. Parkeringsefterfrågan för den nya bebyggelsen	22
<b>7. Mobilitetsåtgärder, tillståndsparkering och samnyttjande</b>	<b>23</b>
7.1. Mobilitetsåtgärder för nivå hög	23
7.2. Tillståndsparkering och samnyttjande	25
7.3. Parkeringsefterfrågan för den nya bebyggelsen med mobilitetsnivå hög	26
<b>8. Slutsatser och rekommendationer</b>	<b>27</b>

## 1. Inledning

Arbetet med att ta fram en detaljplan för Sv Stensö (omfattar område D och H i Figur 1-1) i Älta i Nacka kommun pågår. Samråd planeras till hösten 2023. Inom detaljplanen planerar Wallenstam att bygga cirka 340 bostäder och Titania att bygga cirka 190 bostäder. Inom område I i figuren nedan finns planer på att uppföra ett mobilitetshus där parkering för detaljplanen skulle lokaliseras, eventuellt integrerat med ytterligare bostäder. En förstudie för mobilitetshuset har genomförts av Trivector under våren 2023. I samband med detaljplanarbetet för Sv. Stensö har Wallenstam och Titania bitt Trivector att göra en parkeringsutredning som redovisar parkeringsefterfrågan för planområdet. Parkeringsutredningen ska utreda om det vore lämpligt att frångå kommunens parkeringsnorm från 2016 och istället använda områdesspecifika parkeringstal.



Figur 1-1 Översikt över Älta och de områden som är under utveckling. Utredningen berör kvarter D och H. Källa: Bild från planprogrammet.

## 2. Områdets förutsättningar

I detta kapitel beskrivs dagens förutsättningar i området, inklusive gång- och cykelinfrastruktur och kollektivtrafik.

Sv Stensö ligger i sydvästra Älta vid korsningen mellan Ältavägen och Ältabergsvägen. I omedelbar närhet till området finns både förskolor och skolor. Dessutom ligger området i närheten av Älta centrum där en mängd olika typer av service finns tillgänglig, såsom livsmedelsbutiker, vårdcentraler, restauranger, bibliotek med mera. Centrumet ingår i detaljplanen för Älta centrumkvarter, som vann laga kraft år 2020 och håller för närvarande på att byggas om för att inkludera ännu fler servicefunktioner. Till exempel är det planerat att en ICA Supermarket ska öppna år 2025.

### 2.1. Service inom gång- och cykelavstånd

Från planområdet (med en utgångspunkt som är ungefär i mitten Titanias och Wallenstams områden) är det följande gångavstånd till de närmsta servicefaciliteterna:

- ▷ Älta centrum, med en ICA (livsmedelsbutik), vårdcentral, bibliotek och flera butiker och restauranger, ligger inom 500 meters avstånd från området. Detta kan nås inom cirka 7 minuters gångavstånd.
- ▷ En förskola och en skola finns också i närheten av området. Förskolan kan nås inom 3 minuters gångavstånd, medan skolan ligger inom 10 minuters gångavstånd. På samma avstånd som skolan finns även idrottshall, ishall och fotbollsplan.

Området är beläget norr om det regionala cykelstråket som sträcker sig längs Ältavägen, Flatenvägen och Ältabergsvägen. Enligt gång- och cykelavståndet mellan området och de viktiga målpunkterna går det att konstatera att området har god tillgång till olika servicefaciliteter samt närhet till kollektivtrafik genom de två närliggande hållplatserna, se Tabell 2-1.

Tabell 2-1 Restider med gång och cykel till viktiga målpunkter.

Målpunkt	Gångavstånd		Cykelavstånd	
Ica Älta (livsmedelsbutik)	7 min	500 m	2 min	500 m
Svanhöjdens förskola	3 min	260 m	1 min	260 m
Stavsborgsskolan	10 min	800 m	2 min	1 km
Ekstubben hållplats	3 min	260 m	1 min	260 m
Östra Stensö hållplats	1 min	100 m	1 min	100 m

Kry vårdcentral Älta	7 min	550 m	2 min	550 m
Tyresö centrum	-	4,5 km	16 min	4,4 km
Älta Centrum	7 min	500 m	2 min	500 m
Slussen	-	11,7 km	44 min	14 km
Gullmarsplan	-	9,2 km	33 min	9,9 km

## 2.2. Kollektivtrafik

Figur 2-1 visar de hållplatslägen som trafikeras av bussar med minst 30 minuters turtäthet i högtrafik, samt en radie på 900 meter fågelavstånd runt dem. Hela Stensö med omnejd omfattas av kollektivtrafik enligt definitionen från Trafikförvaltningen vilket ger invånarna goda möjligheter att genomföra resor med kollektivtrafik.



Figur 2-1 Busshållplatser i Stensö och upptagningsområde 900m fågelavstånd. (Källa: Lantmäteriet)

Tabell 2-2 visar gångtiden till de närmaste hållplatserna till planområdet samt turtätheten för bussarna vid dessa hållplatser. Turtätheten varierar mellan 15 och 30 minuter under rusningstid. Bussnätet erbjuder anslutningar till närliggande områden som Tyresö och Nacka, samt till stora transportnav som Slussen och Gullmarsplan i Stockholm, där man kan resa vidare med buss eller tunnelbana till olika delar av Stockholm.



Tabell 2-2 Turtäthet för hållplatserna Östra Stensö och Ekstubben under rusningstid (07:30).

Linje	Gångavstånd från planområde till hållplatsläge	Anslutning	Turtäthet
<b>Hpl Östra Stensö</b>			
Linje 401	1 min	Ekstubben - Slussen	6 min
Linje 801	1 min	Gullmarsplan - Gullmarsplan	7-8 min
Linje 821	1 min	Nacka Sjukhus - Tyresö Centrum	- <sup>1</sup>
<b>Hpl Ekstubben</b>			
Linje 401	3 min	Ekstubben - Slussen	6 min
Linje 801	3 min	Gullmarsplan - Gullmarsplan	7-8 min
Linje 816	3 min	Tyresö Centrum - Gullmarsplan	30 min

I Tabell 2-3 visas restider från de två hållplatslägena till olika målpunkter.

Tabell 2-3 Restider med kollektivtrafik från närliggande hållplatser till viktiga målpunkter.

Målpunkt	Restider från Hpl Östra Stensö	Restider från Hpl Ekstubben
Ica Älta	1 min buss + 3 min gång	2 min buss + 3 min gång
Svanhöjdens förskola	-	1 min buss + 1 min gång
Stavsborgsskolan	1 min buss + 6 min gång	1 min buss + 8 min gång
Kry vårdcentral Älta	1 min buss + 1 min gång	1 min buss + 1 min gång
Tyresö centrum	12 min buss	12 min buss + 2 min gång
Slussen	17 min buss + 5 min tunnelbana alt. 31 min buss	13 min buss + 5 min tunnelbana
Gullmarsplan	14 min	12 min

Genom att jämföra restiderna med kollektivtrafik med restiderna med bil från de närmaste hållplatserna till de viktiga målpunkterna, går det att se att restidskvoten hamnar mellan 1–1,5 i för de flesta målpunkterna (förutom resan till Tyresö centrum, där det tar nästan dubbelt så lång tid att åka buss jämfört med att köra bil). Dessutom tar det i vissa fall lite kortare tid

<sup>1</sup> Kör endast 08:30–22:30, ca 60 min turtäthet. Ca 30 min turtäthet mellan ca 16:30–18:00.

att åka kollektivt jämfört med att köra bil, se Tabell 2-4 och Tabell 2-5. För att restidskvoten ska anses god bör värdet hamna under 1,5, vilket det gör i de flesta fallen.

Tabell 2-4 Jämförelse av restider med kollektivtrafik och bil från hållplatsen Östra Stensö till viktiga målpunkter.

Målpunkt	Kollektivtrafik	Bil	Avstånd
Ica Älta	4 min	2 min	500 m
Svanhöjdens förskola	-	1 min	180 m
Stavsborgsskolan	7 min	2 min	550 m
Kry vårdcentral Älta	2 min	2 min	450 m
Tyresö centrum	12 min	6 min	4,8 km
Slussen	22 min	24 min	13,2 km
Gullmarsplan	14 min	15 min	10,4 km

Tabell 2-5 Jämförelse av restider med kollektivtrafik och bil från hållplatsen Ekstubben till viktiga målpunkter.

Målpunkt	Kollektivtrafik	Bil	Avstånd
Ica Älta	5 min	3 min	650 m
Svanhöjdens förskola	2 min	1 min	350 m
Stavsborgsskolan	9 min	2 min	1 km
Kry vårdcentral Älta	2 min	3 min	650 m
Tyresö centrum	14 min	7 min	4,5 km
Slussen	18 min	23 min	13,8 km
Gullmarsplan	12 min	16 min	10,2 km

### **2.3. Planerad utveckling av områdets lägesegenskaper**

Det finns planer på att utveckla området kring Sv Stensö som förbättrar områdets lägesegenskaper, bland annat så kommer det att bli ett regionalt cykelstråk längs med väg 260 som ökar potentialen för cykelpendling till och från området.

Utvecklingen av Älta centrum kommer också innebära att boende i området får bättre tillgång till ett stort serviceutbud än vad de har idag.

## 3. Mål och klimatambitioner

### 3.1. Kommunala mål och klimatambitioner

Enligt Nacka kommuns översiktsplan<sup>2</sup> är kommunens vision att präglas av öppenhet och mångfald. Kommunen strävar efter öppenhet och dialog i planarbetet och vill skapa attraktiva och hållbara livsmiljöer i hela Nacka. Nackas övergripande mål är att ge bästa möjliga förutsättningar för invånarnas utveckling och att ha en stark och balanserad tillväxt. Kommunen värnar om hållbar utveckling genom ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Nackas miljömål inkluderar att minska klimatpåverkan, främja en giftfri miljö och bevara en god biologisk mångfald. Nacka kommuns utmaningar och målområden för att uppnå ett hållbart samhälle inkluderar:

- ▷ Effektivt och klimatanpassat transportsystem
- ▷ Attraktiv och hållbar byggd miljö
- ▷ Bevara natur och vatten för rekreation och biologisk mångfald
- ▷ Främja mångfald och trygghet i alla skeden av livet
- ▷ Stärka näringslivet, erbjuda bra handelsutbud och mötesplatser
- ▷ Ha ett regionalt perspektiv i planeringen

Enligt den första utmaningen, ett effektivt och klimatanpassat transportsystem, strävar Nacka kommun efter att utveckla ett effektivt och klimatanpassat transportsystem. Kollektivtrafik, cykling och miljövänliga fordon prioriteras för att minska biltrafiken och utsläppen av växthusgaser. Man konstaterar att vägsystemet inte kan hantera en stor ökning av biltrafiken och uppmanar till förändringar i resvanor, såsom att välja kollektivtrafik, resa vid andra tidpunkter eller gå och cykla istället. Fokus ligger på att skapa en bra kollektivtrafik med stor kapacitet och tillgänglighet, inklusive attraktiva infartsparkeringar och korta bytestider. Utöver spårtrafik och bussar planeras även kollektivtrafik på vatten. Nacka inser att ostsektorns tillväxt kommer att öka biltrafiken och att det kan finnas behov av en östlig förbindelse för att underlätta resor inom regionen. De betonar vikten av att välja långsiktigt hållbara transportlösningar, förbättra gång- och cykelvägnätet samt minska det totala resbehovet. Målen inkluderar att öka kollektivtrafikens andel av resorna, utveckla sjöbaserad kollektivtrafik, främja gång- och cykelresor samt minska energianvändningen och utsläppen av växthusgaser enligt regionala mål.

Enligt Nackas miljöprogram 2016–2030<sup>3</sup> står det att utsläppen från vägtrafiken i Nacka ökar samtidigt som utsläppen från energisektorn minskar. Det nämns också att transportsektorn är en av de största källorna till utsläpp av växthusgaser. Det påpekas att det är en stor utmaning att nå klimatmålen samtidigt som Nacka växer. Därmed antyds att det är

---

<sup>2</sup> Översiktsplan för Nacka kommun (2018)

<sup>3</sup> Nackas Miljöprogram 2016-2030 (reviderad 2022)

nödvändigt att fokusera på att minska utsläppen från transportsektorn för att uppnå en hållbar utveckling. Det kan innebära att man behöver implementera åtgärder för att främja hållbara transportalternativ, minska bilberoendet och främja kollektivtrafik, cykling och gångtrafik. Det strategiska målet för Nacka är att bidra till minskad klimatpåverkan genom att fokusera på tre huvudområden: transporter och resor, energieffektivisering samt konsumtion.

I kommunens mål och budget 2023–2025<sup>4</sup> står bland annat ”Kommunfullmäktige ger natur- och trafiknämnden följande särskilda uppdrag under 2023:

- ▷ Målen och indikatorerna kring cykling ska revideras och en plan tas fram med konkreta åtgärder för att främja och underlätta cykling, där ambitionen är att 25 procent av arbetsresorna helt eller delvis ska ske med cykel. Uppdraget ska genomföras under 2023.
- ▷ Underlätta för etablering av fler bilpooler i Nacka.”

### 3.2. Byggaktörernas klimatambitioner

Wallenstam arbetar aktivt både med effektiv resursanvändning, med att minska klimatpåverkan vid produktion, drift och förvaltning, och med att öka andelen hållbara transporter för boende i sina fastigheter. Företagets klimatmål för perioden 2023–2030 ligger i linje med Parisavtalet, är godkända av Science Based Target Initiative och innebär att Wallenstam ska minska sina utsläpp med 50 % inom scope 1 och scope 2. Företaget har också ett frivilligt mål inom scope 3, där utsläppen från byggverksamheten ska minska med 55 % fram till 2030.

Även Titania strävar efter minsta möjliga miljöpåverkan och långsiktig hållbarhet i sina projekt. Titania har skrivit under Klimatarena Stockholms Klimatlöfte som inom bygg och anläggning har målet att alla bygg- och anläggningsprojekt i Stockholms län byggs och byggs om klimatneutralt och förvaltas resurseffektivt senast 2030. Om målet nås innebär det att utsläppen av växthusgaser från bygg- och anläggningsprojekt i länet minst halveras från 2022 till 2030.

---

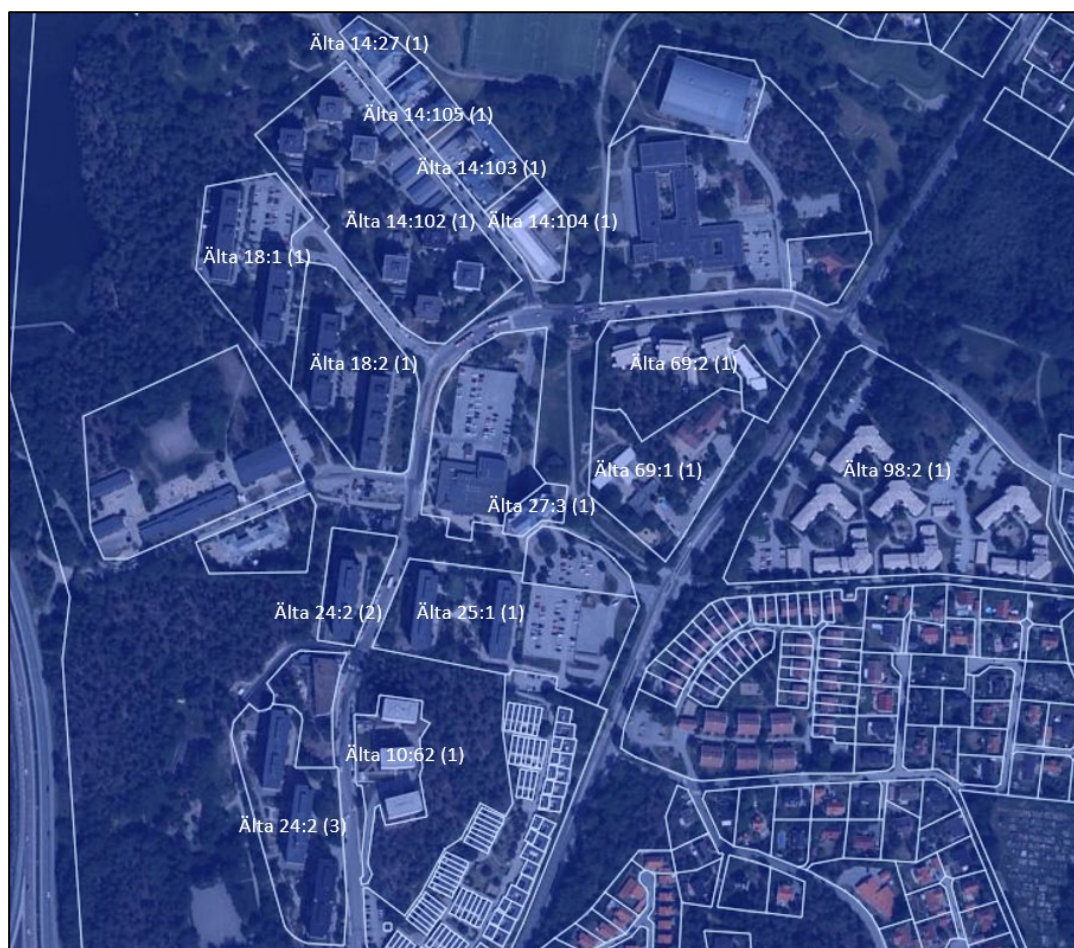
<sup>4</sup> Mål och budget 2023–2025, Nacka kommun

## 4. Bebyggelse

I detta kapitel beskrivs befintlig och kommande exploatering i området.

### 4.1. Befintlig bebyggelse

Statistik om befintliga boende i området har hämtats från SCB. I Figur 4-1 visas de fastigheter som ingår i analysen. En avgränsning har gjorts för att exkludera enfamiljshus, vars boendemönster och bilinnehav inte anses spegla de framtida boende i sydvästra Stensö. All information om befintliga bostäder och bilinnehav omfattar med andra ord endast boende i flerfamiljshus i Älta.



Figur 4-1 De fastigheter i Stensö med omnejd som det inhämtats data ifrån.

Enligt SCB finns det totalt 1320 bostäder i området som valts (som inte består enbart av Wallenstams fastigheter). Totalt bor 2878 personer i området, varav 2276 personer är över 18 år gamla, se Tabell 4-1. Det ger en genomsnittlig boendetäthet på 2,18 personer per bostad och 1,72 personer över 18 år per bostad.

Tabell 4-1 Antal flerbostadshus och personer som bor i området. (Källa: SCB)

Lägenhetsstorlek antal rum	Antal lägenheter	Antal personer	Antal personer 18+ år
1 RoK	79	103	95
2 RoK	468	789	678
3 RoK	550	1288	1006
4+ RoK	223	698	497
Totalt	1320	2878	2276

För jämförelse så är det totalt 758 bostäder som ingår i Wallenstams bestånd<sup>5</sup>.

## 4.2. Kommande exploatering

Wallenstam planerar att bygga totalt 346 bostäder i området, medan Titania kommer att bygga 194 bostäder. Totalt handlar det om 540 bostäder och 31 767 kvm BTA för de båda kvarteren. Tabell 4-2 innehåller en sammanställning av det totala antalet lägenheter som kommer att byggas i området av både Wallenstam och Titania, uppdelat per lägenhetsstorlek.

<sup>5</sup> Parkeringsutredning för Wallenstams flerbostadshus i Älta Centrum, TUB (2020)

Tabell 4-2 Totala kommande exploateringsvolymen för Wallenstam och Titania.

Wallenstam & Titania	Lgh storlek	Antal	BOA total	kvm Ijus BTA
Wallenstam	1-1,5 RoK	149		
	2 RoK	146		
	3 RoK	32		
	4 RoK	19		
<b>Totalt Wallenstam</b>		<b>346</b>	<b>16 749</b>	<b>21 600</b>
Titania	1-1,5 RoK	148		
	2 RoK	42		
	Ateljélgh (1,5 RoK + ateljé)	4		
<b>Totalt Titania</b>		<b>194</b>	<b>7839</b>	<b>10 167</b>
<b>Totalt Wallenstam &amp; Titania</b>		<b>540</b>	<b>24 588</b>	<b>31 767</b>



## 5. Befintlig parkering

I detta kapitel beskrivs den bilparkering som finns i området idag, hur platserna används och vilket bilinnehav som boende i området har idag.

### 5.1. Parkeringsplatser i området

En studie<sup>6</sup> av hur parkeringsplatserna som hör till Wallenstams fastigheter används genomfördes under 2020. Studien har undersökt hur parkering på gatumark respektive fastighetsmark (besöks- och boendeparkering) används. Följande slutsatser kan dras av studien:

- ▷ **Parkeringsplatserna på kvartersmark är billiga**, vilket innebär att det finns få ekonomiska incitament för att inte hyra en parkeringsplats trots att den kanske inte nyttjas på heltid, samt att parkeringsavgiften inte har så stor ekonomisk betydelse. Det innebär också att parkeringen kan användas för billig förvaring av bilar som är avställda.
- ▷ **Parkering på gatumark är avgiftsfri** vilket både påverkar vilken avgift som kan tas ut för parkering på kvartersmark, och innebär att totalkostnaden för att äga en bil blir lägre och skälen till att göra sig av med en bil som används sparsamt blir färre.
- ▷ **Det finns ett överutbud av parkering**. Enligt beläggningsstudien användes maximalt 85 % av platserna vid något tillfälle. Cirka 18 % av platserna användes för oönskade ändamål, t ex som förråd eller för uppställning av taxibilar.
- ▷ **Många bilar används lite**. Cirka 16 % av bilarna som används av Wallenstams boende körs mindre än 600 mil per år, och det finns därför potential att dessa ersätts av tillgång till bilpoolsbilar.

### 5.2. Parkeringsavgifter i området

Idag kostar det 130–260 kr i månaden att hyra en markparkering i området och 200–640 kr att hyra plats i garage. Undantaget är de nybyggda garagen på Oxelvägen där det kostar 840 kr i månaden för en garageplats. Parkering på gatumark är idag avgiftsfri, men kommunen utreder möjligheten att reglera parkeringen med tid och avgifter.

### 5.3. Bilinnehav i området

Enligt data från SCB<sup>7</sup> har de boende i området totalt 732 personbilar som är i trafik, varav 37 är leasingbilar. Utöver detta finns det 135 avställda personbilar i området. Det innebär att

---

<sup>6</sup> Parkeringsutredning för Wallenstams flerbostadshus i Älta Centrum, TUB (2020)

<sup>7</sup> Hämtat i maj 2023, gäller fordonsuppgifter för de valda fastigheterna 2022-12-31. Se översikt i figur 3-1.

boende i området äger totalt 867 bilar, se Tabell 5-1. Enligt samma statistik finns det totalt 2878 personer som bor i området, varav 2276 är över 18 år gamla. Detta betyder att det finns ca 0,32 bilar i trafik per person över 18 år i området. Andelen avställda bilar i området är relativt hög. Avställda bilar får inte framföras i allmän trafik och har ingen giltig trafikförsäkring. Det enda tillfälle då det är tillåtet att köra avställda bilar är närmaste vägen till besiktning. Den minsta period då det är ekonomiskt fördelaktigt att ställa av sin bil är en månad (15 dagar för bilar med en årsskatt på minst 4800 kr), vilket innebär att avställda bilar inte bedöms fylla ett dagligt behov. Står avställda bilar parkerade i något av Wallenstams garage så tyder det troligen på låga parkeringsavgifter, och bör kunna sällas ut med en mer strikt parkeringsreglering. Avställda bilar har därför inte räknats med i bilinnehavet.

Tabell 5-1 Antal personbilar i området, totalt antal respektive i trafik. Källa: SCB, uttag 2022-12-31.

Lägenhetsstorlek (antal rum)	Totalt antal bilar (i trafik och avställda)	därav i trafik
1 RoK	23	17
2 RoK	267	209
3 RoK	368	330
4+ RoK	209	176
<b>Totalt</b>	<b>867</b>	<b>732</b>

Det finns totalt 1320 bostäder i det utvalda området, vilket innebär att bilinnehavet är cirka 0,55 bilar per lägenhet. Bilinnehavet per lägenhetsstorlek skiljer sig mycket mellan små och stora lägenheter, se Tabell 5-2. 1 RoK har ett genomsnittligt bilinnehav på 0,22 medan 4+ RoK har ett bilinnehav på 0,79. Slår man ihop bilinnehavet för små lägenheter (1–2 RoK) så är det 0,41 och för större lägenheter (3–4+ RoK) så är bilinnehavet 0,65.

Tabell 5-2 Bilinnehav i området idag. Källa: SCB, uttag 2022-12-31.

Lägenhetsstorlek antal rum	Bilinnehav per lägenhet	Bilinnehav per person 18+ år	Bilinnehav per lägenhetsstorlek	Bilinnehav små/stora lägenheter
1 RoK			0,22	0,41
2 RoK			0,45	
3 RoK			0,60	0,65
4+ RoK			0,79	
<b>Totalt</b>	<b>0,55</b>	<b>0,32</b>		

#### **5.4. Ersättningsparkering för befintlig markparkering**

Befintlig bebyggelse utanför detaljplaneområdet för Sydvästra Stensö hyr idag parkeringsplatser på den markparkering som är belägen inom Wallenstams fastighet Älta 24:2. Wallenstam ska, utöver de parkeringsplatser som ska anläggas för de nya bostäderna inom Detaljplanen, även ersätta befintliga parkeringsplatser. I samband med att detaljplanen för Älta centrum antogs år 2020 tecknades ett exploateringsavtal mellan Nacka kommun och Wallenstam som bl.a. reglerar hur många av de befintliga parkeringsplatser inom Älta centrum och Sydvästra Stensö som ska ersättas i samband med nybebyggelsen. Dessa platser anläggs då i de nya garagen under bostadshusen. För Sydvästra Stensö regleras att 85 platser ska anläggas inom kvarteret för att tillgodose delar av de boende längs Oxelvägens parkeringsbehov och 25 platser för att tillgodose delar av Östra Stensö samfällighetsförenings parkeringsbehov. Resterande parkeringsplatser hanteras inom ramen för utbyggnaden av Älta centrum.

## 6. Bilparkering

I detta kapitel beskrivs parkeringstal för bil, dels kommunens parkeringsnorm, dels ett resonemang om ett områdesspecifikt parkeringstal, samt vilket antal parkeringsplatser som bedöms behövas för den kommande exploateringen.

### 6.1. Parkeringstal för bil enligt Nacka kommuns norm

Enligt dokumentet *Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka* som antogs av kommunfullmäktige 2016 tillhör Älta-området zon D i Nacka kommun, vilket innebär att det har ett grundtal på 0,8 bilparkeringsplatser per lägenhet. Grundtalet baseras på områdets karaktär, läge i kommunen, närhet till kollektivtrafik och statistik över bilinnehav per lägenhet. Utöver grundtalet justeras bilparkeringstalet utifrån närhet till lokala centrum eller tunnelbana, där närhet definieras som 500 meters avstånd eller kortare. Det aktuella området ligger delvis inom 500 meters avstånd till Älta centrum.

Små lägenheter definieras som lägenheter med 2 RoK eller färre. För dessa lägenheter tillämpas en reduktion på 30% av det ursprungliga parkeringstalet. Stora lägenheter definieras som lägenheter som är större än 2 RoK. För dessa lägenheter tillämpas ett tillägg på 20% av det ursprungliga parkeringstalet. Detta innebär att de angivna p-talen för små och stora lägenheter kan justeras enligt dessa procentuella förändringar baserat på deras storlek och definition. Till detta tillkommer 10% besöksplatser. Detta ger följande parkeringstal för områden med närhet till lokalt centrum eller tunnelbana:

- ▷ 0,55 bilplatser per lägenhet för små lägenheter och 0,95 för stora lägenheter (inkl. besöksparkering)
- ▷ Med mobilitetsåtgärder enligt ambitiös nivå (gröna p-tal) blir parkeringstalet 0,44 bilplatser per lägenhet för små lägenheter och 0,71 för stora lägenheter (inkl. besöksparkering)

### Parkerings efterfrågan för den nya bebyggelsen enligt parkeringsnormen

Om parkeringstalen från normen används så innebär det att parkerings efterfrågan för Wallenstam är 211 platser och för Titania 107 platser inklusive besöksparkering (totalt 318 platser). Vid införande av mobilitetsåtgärder enligt ambitiös nivå blir parkerings efterfrågan för Wallenstam 161 platser och för Titania 82 platser inklusive besöksparkering (totalt 243 platser).

## 6.2. Resonemang kring områdesspecifikt parkeringstal

Dagens bilinnehav speglar de befintliga boendes efterfrågan av egen bil. Efterfrågan är dock inte statiskt utan påverkas av kostnaderna för bil, drivmedel, parkeringsavgifter, samt utbud av alternativ till egen bil samt möjligheten att nå målpunkter med andra färdmedel. När förutsättningarna på platsen förändras ändras därför också efterfrågan på att äga egen bil. Efterfrågan beror också på vilken målgrupp som flyttar in i de nya bostäderna. Vid flytt finns det särskilt goda förutsättningar att påverka boendes resvanor och möjlighet att främja nya och mer hållbara resvanor.

Älta centrum kommer efter utbyggnad att ha ett större serviceutbud med bättre tillgång till både livsmedel och andra typer av målpunkter, vilket innebär att fler ärenden kommer att kunna utträttas till fots eller med cykel. Skolor och förskolor finns också i närområdet och kan nås med gång eller cykel.

I takt med att området förtätas är sannolikheten stor att de redan goda bussförbindelserna förbättras ytterligare när folkmängden ökar. Det innebär att kollektivtrafiken blir attraktiv för fler av de boende och att den kan användas för fler typer av resor.

Dagens bilinnehav bedöms också vara konstlat högt eftersom det finns så god tillgång till billig parkering, vilket kan innebära att boende behåller sin bil trots att den används lite. Enligt en beräkningsmodell om effekten av höjda parkeringsavgifter<sup>8</sup> så skulle höjda avgifter kunna innebära att dagens bilinnehav minskar med mellan ca 3–9 %, beroende på vad avgiften är idag (mellan 130–840 kr, jämfört med minst 1200 kr som det kommer att kosta i de tillkommande garagen). Enligt beläggningsstudier som gjorts i flera områden<sup>9</sup> så kan höjda parkeringsavgifter, i kombination med införande av tillståndsparkering och samnyttjande mellan boendes besökare och verksamheter innebära att upp till 15% av parkeringsplatserna inte längre behövs. Av denna anledning bedöms dagens bilinnehav ligga på en högre nivå än den som kan förväntas för nya boende som redan från början kommer att ha högre parkeringsavgifter.

De nya bostäderna kommer att utgöras av i huvudsak små lägenheter, 1–2 RoK. Moderna lägenheter är ofta mer yteffektiva än äldre bostäder, vilket också kan innebära färre boende per lägenhet och ett lägre bilinnehav per bostad med samma antal rum, vilket också bör vägas in.

Wallenstam och Titania strävar efter att uppnå hållbarhet både under byggskedet och driftskedet. Det innebär både att inte bygga onödigt många garageplatser som löper risk att underutnyttjas, och att skapa goda förutsättningar för hållbart resande. Detta ligger i linje

---

<sup>8</sup> Litman, T. (2006), Parking Management Best Practice

<sup>9</sup> Rikare Grannskap (2022), Nyréns Arkitektkontor, Trivector och RISE

med kommunens klimatmål, som bland annat handlar om att minska klimatpåverkan, öka andelen resor med kollektivtrafik och främja gång- och cykelresor.

Med utgångspunkt från resonemanget ovan förslås områdesspecifika parkeringstal på 0,2–0,65 bilplatser per lägenhet, där parkeringstalen varierar beroende på lägenhetsstorlek, se Tabell 6-1. För att parkeringstalen ska gälla krävs som lägst nivå låg för mobilitetsåtgärder.

Tabell 6-1 Förslag på områdesspecifika parkeringstal för Sv Stensö.

Lägenhetsstorlek	Parkeringstal
1-1,5 RoK (mindre än 35 kvm)	0,2
2 RoK	0,35
3 RoK	0,55
4 RoK och uppåt	0,65

### 6.3. Studier om parkeringstal och bilnehav

En studie som utrett effekter av mobilitetsåtgärder vid nyproduktion<sup>10</sup> undersökte flera bostadsområden i Malmö och konstaterade att i fastigheter med mobilitetsåtgärder var parkeringsefterfrågan mellan 25–50% lägre än i fastigheter utan tillgång till mobilitetstjänster. I studien undersöktes även kopplingen mellan parkeringstal och bilnehav per lägenhetsstorlek i fastigheter utan mobilitetsåtgärder, och bland de över 4000 hushåll som ingick i studien så var det genomsnittliga parkeringstalet högre än bilnehavet för alla lägenhetsstorlekar upp till 70 kvm. För små lägenheter (mindre än 30 kvm) var parkeringstalet 118% högre än bilnehavet och för lägenheter mellan 41–50 kvm så var parkeringstalet hela 138% högre än bilnehavet. För lägenhetsstorlekar upp till 50 kvm i fastigheter utan mobilitetsåtgärder var bilnehavet mellan 0,16 – 0,22.

Uppsala kommun har i en rapport om effektstyrt arbete av hållbar mobilitet i samhällsbyggnadsprocessen<sup>11</sup> bland annat sammanställt bilnehav i ett flertal områden i kommunen. I Rosendal, ett utvecklingsområde som ligger ungefär 2,5 km från centralstationen och har höga krav på mobilitetstjänster, har jämförelser mellan olika etapper gjorts. Där har det tydligt framgått att fastigheter med friköpta parkeringsplatser i gemensamt mobilitetshus har ett lägre bilnehav än de som har egna parkeringsplatser inom fastigheten. Båda etapperna med friköpta platser har ett genomsnittligt parkeringstal på 0,26–0,27 för alla hushåll, oberoende av lägenhetsstorlekar.

<sup>10</sup> Tyréns (2023), Effekter av mobilitetsåtgärder vid nyproduktion av bostäder – Vinnova steg1-projekt

<sup>11</sup> Uppsala kommun (2024), Effektstyrt arbete av hållbar mobilitet i samhällsbyggnadsprocessen

#### **6.4. Parkerings efterfrågan för den nya bebyggelsen**

Med grund i de antaganden som gjorts ovan innebär det föreslagna parkeringstalet att den nya bebyggelsen får en parkerings efterfrågan på 109 platser för Wallenstam och 46 platser för Titania (totalt 155 platser), före reduktion baserad på mobilitetsåtgärder. Uppgifterna om lägenhetsfördelning och antal bostäder kan komma att uppdateras i ett senare skede.

## 7. Mobilitetsåtgärder, tillståndsparkering och samnyttjande

För den nya bostadsbebyggelsen vid Älta Sv Stensö planerar Wallenstam och Titania att genomföra ambitiösa mobilitetsåtgärder för att underlätta ett hållbart resande och levnadssätt för de framtida boende. De mobilitetsåtgärder som föreslås bedöms motsvara mobilitetsnivå hög enligt Nacka kommuns riktlinjer och därmed möjliggöra en reduktion på 25% av parkeringstalet.

### 7.1. Mobilitetsåtgärder för nivå hög

Nedan redovisas de mobilitetsåtgärder som planeras för kvarteret.

#### Information- och kommunikationsinsatser

- ▷ Informationspaket för nyinflyttade med fokus på hållbara resmöjligheter såsom gång, cykel och kollektivtrafik. Alla hyresgäster får cykelkarta, information om kollektivtrafiken samt beskrivning av de mobilitetslösningar som erbjuds, tex cykelpool. De får även vägledning till hur denna information kan hämtas digitalt och hur bokning sker, t.ex. genom en film.
- ▷ Informationen ges tidigt i uthyrningsprocessen i samband med visning av projektet. Informationen ska sedan upprepas vid kontraktsskrivning och tillträde.
- ▷ Information om projektets mobilitetslösningar kommer även finnas på Wallenstams hemsida i god tid innan uthyrning påbörjas för att belysa det utbud som erbjuds.
- ▷ Cykelkampanjer genomförs minst en gång per år med information och samarbete med lokala cykelaktörer. (t.ex. cykelreparationer såsom ”cykelverkstad on the move”, testning av olika cykelmodeller eller anordnande av tävlingar/cykelturer).
- ▷ Kontinuerlig marknadsföring/event av de olika mobilitetslösningarna genomförs minst två gånger per år för att öka kunskapen och förståelsen bland de boende för de hållbara reseerbjudandena i huset, tex genom att demonstrera hur de olika resetjänsterna i huset fungerar, hur en bokning görs för bil-/lådcykelpoolen m.m. Med denna åtgärd kan användare som är obekanta med tekniska system enklare börja använda de digitala tjänsterna som erbjuds.
- ▷ Digitala informationsskyltar i entrén informerar om kollektivtrafikens avgångar, resmöjligheter med kollektivtrafik, gång och cykel samt information om områdets mobilitetserbjudande.
- ▷ Uppföljning av nöjdhet och användning av de mobilitetstjänster och mobilitetsåtgärder som erbjuds, för att vid behov komplettera eller anpassa utbudet eller för att kunna utveckla utbudet över tid. Uppföljning sker 1 år respektive 3 år efter första inflytt och därefter vart 5:e år.



## Cykelparkering av god standard med förbättrade cykelfaciliteter och cykelservice

- ▷ Cykelparkeringar av god standard kommer att finnas inomhus i attraktiva, trygga och lätt nåbara cykelrum och utomhus nära entréer för att tillgodose parkeringsmöjligheter för cykelburna besökare eller boende.
- ▷ Samtliga cykelställ har ramlåsning.
- ▷ Tvåvåningsställ har ramp med hydraulisk hjälp.
- ▷ Attraktiva, trygga och lätt nåbara cykelrum innebär att de är omsorgsfullt utformade och anpassade för att angöras smidigt med cykel. Tydligt upplysta och markerade cykelrum med automatisk dörröppnare.
- ▷ Kanalisationer för el i cykelrum kommer att genomföras som en förberedelse om behovet för laddning av batterierna till elcyklar i cykelrum uppstår.
- ▷ Servicestolpe finns för enklare cykelreparationer, fast luftpump och smidig cykelupphängning för däckbyte.
- ▷ Möjlighet för cykeltvätt finns.

## Cykelpool

- ▷ Cykelpool kommer finnas tillgänglig för boende med ett antal el-assisterande lådcyklar som kan användas för kortare resor som kräver transport av otympliga föremål eller barn.
- ▷ Poolcyklarna kommer ges ett dedikerat utrymme i ett lätt nåbart cykelrum med bredare dörr och automatisk dörröppnare.
- ▷ Ytan utformas flexibel för att kunna erbjuda plats för olika cykeltyper så att tillhandahållet fordonsutbud kan justeras efter behov för att avspegla hur efterfrågan utvecklas.
- ▷ Gratis medlemskap för boende erbjuds initialt, under ca 5 år, men beror på avtalsupplägg med aktör. Syftet är att minska inträdesbarriären för de boende att testa och nyttja cykelpoolen. Det är viktigt med ett tydligt ansvar för cykelpoolen för att den ska vara attraktiv och funktionell över tid. Kan kompletteras med kampanjer om ”fria resor” som prova-på-erbjudande.
- ▷ Laddning för poolcyklarna ska säkerställas i cykelrummet.
- ▷ Nyckelskåp ska finnas i cykelrummet alternativt digitalt lås.

## Bilpool

- ▷ Bilpool kommer finnas tillgänglig för boende.
- ▷ Tillhandahållet fordonsutbud behöver justeras efter behov för att avspegla hur efterfrågan utvecklas. Inledningsvis dimensioneras bilpoolen med en poolbil per 50 lägenheter.

- ▷ Gratis medlemskap för boende erbjuds initialt, under ca 5 år, för att öka benägenheten över tid att testa tjänsten men beror på avtalsupplägg med aktör. Kan kompletteras med kampanjer om ”fria resor” som prova-på-erbjudande.
- ▷ Poolen kommer endast bestå av elbilar.

### Övriga mobilitetsåtgärder för att minska behovet av att resa

- ▷ Via Wallenstams egna digitala boende-app Mina sidor hanteras delning av privata saker, bilar, cyklar m.m. mellan boende. Där ges också information och inspiration till ett hållbart reande.
- ▷ Ett större skåp för privat delning såsom verktyg/saker/utrustning sätts upp i ett gemensamt utrymme. Delningsfunktionen hanteras via Wallenstams egna digitala boende-app Mina sidor.
- ▷ En separat återbruksplats finns i ett gemensamt utrymme där boende kan lämna och omhänderta saker.
- ▷ Bortforsling/upphämtning av grovsopor sker minst 2 gånger per år genom en upphandlad tjänst. Att kunna utföra denna typ av ärenden på fritiden kan annars vara ett skäl att boende behöva ha tillgång till bil trots att man aldrig arbetspendlar med bil.
- ▷ I dag finns en rad kommersiella företag som erbjuder uppställning av leveransskåp i anslutning till bostäder, vilket skapar en hög tillgänglighet för boende att kunna beställa hem olika typer av varor. För att underlätta för dessa aktörer att etablera sig kommer en yta utomhus på kvartersmark finnas tillgänglig.
- ▷ Uthyrning av parkeringsplatser kommer att ske genom tillståndsparkering vilket säkerställer att de parkeringsplatser som byggs nyttjas effektivt genom samutnyttjande. För boende och lokalhyresgäster innebär tillståndsparkering att man tecknar avtal om tillstånd att parkera inom ett angivet område istället för att ha en egen fast plats.
- ▷ Marknadsmässig prissättning av parkering sker för att säkerställa en parkeringsefterfrågan i balans med utbudet.
- ▷ Parkeringsavgiften särskiljs från bostadshyran och faktureras separat vilket tydliggör vad avgiften är.

### 7.2. Tillståndsparkering och samnyttjande

Genom att införa tillståndsparkering utan fasta platser kan parkeringsytorna effektiviseras genom att besökare använder samma platser som boende, vilket innebär att inga särskilda besöksparkeringsplatser behöver anordnas för boendes besökare. Detta föreslås genomföras för den nya bebyggelsen.

### **7.3. Parkeringsefterfrågan för den nya bebyggelsen med mobilitetsnivå hög**

Vid genomförande av de mobilitetsåtgärder som beskrivs ovan bedöms en reduktion på 25% av parkeringstalet vara rimlig, då det kommer innebära mycket goda förutsättningar för boende i området att genomföra sina resor utan tillgång till egen bil. Det betyder att parkeringsefterfrågan på 82 platser för Wallenstam och 35 platser för Titania (totalt 117 platser).

## 8. Slutsatser och rekommendationer

I takt med att Älta och Sv Stensö utvecklas med en kombination av ökad tillgång till mobilitetstjänster för boende och höjda parkeringsavgifter så kommer både nya boende i den tillkommande exploateringen och boende i befintligt bestånd ha goda förutsättningar att kunna välja bort egen bil till förmån för delade tjänster och andra resealternativ. Med utgångspunkt i detta förslås områdesspecifika parkeringstal på 0,2 bilplatser per lägenhet för 1–1,5 RoK, 0,35 bilplatser per lägenhet för 2 RoK, 0,55 bilplatser per lägenhet för 3 RoK samt 0,65 bilplatser per lägenhet för 4 RoK och uppåt. Ingen extra besöksparkering läggs till då införande av tillståndsparkering innebär goda förutsättningar för boende och boendes besökare att samnyttja platserna.

Bilnehavet i området bör följas upp till kommande etapper och om det visar sig att det finns en överkapacitet i garagen även framåt så bör eventuell ledig kapacitet kunna nyttjas av kommande etapper i form av ett reducerat parkeringstal för ytterligare tillkommande bostäder.

För att boende i området ska ha så bra förutsättningar som möjligt att i stor utsträckning genomföra sina resor utan tillgång till egen bil krävs det även att kommunen ser över och reglerar parkering på allmän platsmark, i första hand med avgifter och i andra hand med tidsreglering, för att undvika att boende istället parkerar på kantstensparkering. Detta ger också fastighetsaktören en bättre chans att kunna prissätta platserna med marknadsmässiga priser, vilket är eftersträvt för att kunna uppnå syftet med de höga mobilitetsambitionerna.