

PM

CEREP SWEDEN D AB

Nacka Strand – Parkeringsutredning, förslagshandling

UPPDRAGSNUMMER 7001082

**PARKERINGSUTREDNING
FÖRSLAGSHANDLING**



2015-06-23 REV 2015-10-07

SWECO TRANSPORTSYSTEM AB

JOAKIM AX

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
2	Förutsättningar	1
2.1	Bilparkering	1
2.2	Cykelparkering	2
2.3	Parkeringstal	2
2.4	Exploateringsförutsättningar	3
3	Indelning i gemensamhetsanläggningar	4
3.1	Parkeringssituation	5
4	Samutnyttjande och beläggningsgrader	7
5	Parkeringsbehov	8
5.1	Biltrafik	8
5.2	Cykeltrafik	9
6	Slutsats	10
6.1	Biltrafik	10
6.2	Cykeltrafik	10
7	BILAGOR	12
7.1	Bilaga 1 Bilparkering	12
7.2	Bilaga 2 Bilparkering	13
7.4	Bilaga 3 Cykelparkering	14

1 Inledning

Detta PM har tagits fram i syfte att undersöka och kontrollera framtida parkeringsbehov för Nacka Strand, dels under de tre etapper som omvandlingen planeras i, som efter avslutad omvandling.

Inledningsvis redovisas i kapitel 2 de förutsättningar (bil och cykel) som antagits för beräkningarna, samt de särskilda villkor som önskas gälla för Hus 13 samt områdena 3, 5, 10-12. Därefter följer en redovisning över utbud och efterfrågan på parkeringsplatser för respektive gemensamhetsanläggning för ingående etapper. Därefter redovisas ett förslag till metodik för beräkning av samutnyttjande av p-platser och parkeringsbehov för olika etapper med och utan samutnyttjande. Slutligen följer en kort analys över redovisade resultat. I bilagor på slutet återfinns detaljerade redovisningar över parkeringsbehovet för respektive område och fastighet för både bil och cykel.

2 Förutsättningar

2.1 Bilparkering

Framtida parkeringsbehov löses dels genom att befintliga parkeringsgarage utnyttjas för tillkommande verksamheter och bostäder. I vissa fall tillskapas ytterligare parkeringsplatser för att täcka framtida parkeringsbehov. För att effektivisera nyttjandet av anläggningarna föreslås de delas in i gemensamhetsanläggningar (GA) i syfte att tillåta olika parkeringskunder att nyttja anläggningen under olika tidpunkter på dygnet. Samtliga bostadsområden redovisas på figur 1 på sid 3.

Utifrån framförda önskemål har Hus 13 samt områdena 3, 5, 10-12 undantagits från att ingå i framtida gemensamhetsanläggningar och har därmed begränsade möjligheter för ev. samnyttjande av parkeringsplatser. Detta innebär att husets parkeringsbehov ska lösas inom fastigheten.

För Hus 13 innebär detta att, med en antagen p-norm om 0,8, ett parkeringsbehov på 221 platser. Utbudet av platser föreslås i framtiden bli 230 platser, dvs. Hus 13 bedöms få ett överskott på parkeringsplatser. Område 3 bedöms kunna lösa parkering, motsvarande 100 p-platser (i enlighet med p-norm) inom befintlig fastighet.

Område 5 bedöms kunna lösa parkering, motsvarande 70 p-platser (i enlighet med p-norm) inom befintlig fastighet. Områdena 10-12 bedöms även kunna lösa parkering, motsvarande 400 p-platser (i enlighet med p-norm) inom befintlig fastighet.

Befintliga hyresrätter (Sicklaön 13:80) samt brf Gustafshög har i beräkningarna antagits bibehålla sin parkeringsefterfrågan, varför antalet p-platser till dem kommer vara konstant. Hyresrätternas parkeringsplatser föreslås förläggas till Torggaraget. BRF Gustafshög föreslås även parkera i Torggaraget (vilket är där de parkerar i dagsläget).

I Bilaga 1 redovisas det framtida (efter samtliga etapper) parkeringsbehovet per fastighet, uppdelat på verksamheter respektive bostäder samt vilken gemensamhetsanläggning som antagits för respektive fastighet. Det är dessa uppgifter parkeringsbehoven i

respektive gemensamhetsanläggning bygger på. I Bilaga 2 redovisas det framtida parkeringsutbudet per garage, såväl befintliga som tillkommande.

2.2 Cykelparkering

Det finns goda förutsättningar för cykelanvändande till och från Nacka Strand i samband med framtida trafikanknytningar till viktiga målpunkter som bl.a. Slussen och Nackas centrala delar.

Följande kriterier gäller enligt Nacka kommun, för cykelparkering¹:

- Cykelparkering ska i första hand lösas på kvartersmark för varje fastighets behov
- Det bör, i anslutning till viktiga målpunkter, finnas cykelparkering
- Cykelparkering bör utformas så att risken för cykelstöld minimeras samt dess utformning bör ge ett inbjudande intryck
- Antalet cykelparkeringar ska öka, särskilt i anslutning till bytespunkter för kollektivtrafiken och viktiga målpunkter

På kvartersmark kopplat till bostäder och verksamheter är i detta skede cykelparkering inte inarbetad och samordnat med bilparkering, vilket behöver utredas vidare. På kvartersmark kopplat till bostäder och verksamheter åligger det exploatörer att tillse att cykelparkeringsplatser tillskapas i enlighet med kommunens p-norm.

2.3 Parkeringstal

Parkeringsnormer för bil och cykel för Nacka Strand har tagits fram med utgångspunkt från rekommenderade parkeringstal för Nacka kommun. Parkeringstal för bil inkluderar besöksparkering. Besöks trafik hänvisas till dedikerade parkeringsgarage, vilket innebär att behovet av markparkering i praktiken endast bör finnas för målpunkter såsom färjeläget, kollektivtrafik mm.

P-norm	Typ av parkering	
	Bil (zon A)	Cykel
p-platser per kvm verksamhet	0,015	0,02
p-platser per lägenhet (inkl besök)	0,8	2,0
p-platser per anställd förskola	0,2	
p-platser per anställd skola	0,2	
p-platser per 100 påstigande vid hållplats		15
p-platser per elev årskurs 4-9		0,7
p-platser per elev gymnasium/högskola		0,8

Tabell 1: Givna parkeringsnormer samt parkeringsbehov för bil och cykel

¹ [Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun](#), 2014 s. 3

I Nacka kommuns rekommenderade parkeringstal varierar p-norm för biltrafik mellan olika verksamheter. För den lägsta nivån zon A anges för kontor 15 bpl/1000m² BTA och för handel 20-50 bpl/1000m² BTA. För Nacka Strand har det lägre talet använts oavsett verksamhetstyp.

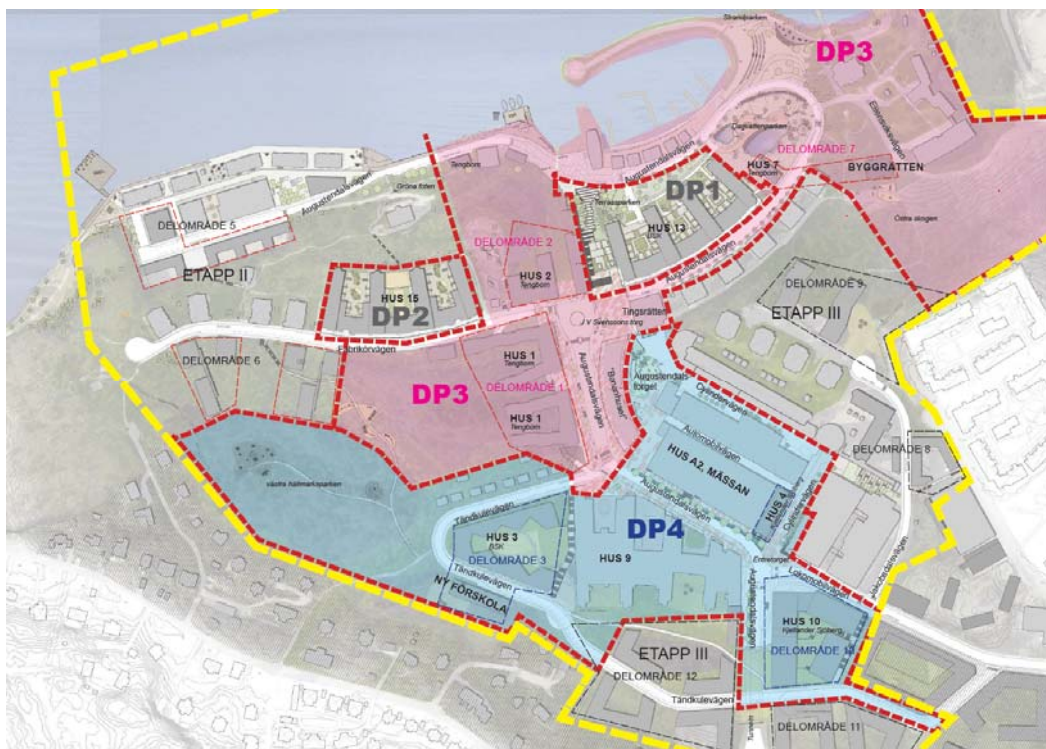
För bostäder anges i Nacka kommuns rekommenderas olika parkeringstal beroende på lägenhetsstorlek, (lgh≤2rok: 0,8; lgh>2rok: 0,9). För Nacka Strand har det lägre talet använts oavsett lägenhetsstorlek. Som grund för dessa antaganden ligger en bedömning att bostadsområdet kommer att få en god kollektivtrafikförsörjning genom utbyggd tunnelbana till Nacka C.

För cykelparkering appliceras Nacka kommuns rekommenderade parkeringstal för cykel.

2.4 Exploateringsförutsättningar

Förutsättningar som utnyttjats som grund för beräkning av parkeringsbehov framgår av bilaga 1. Nedan redovisas förutsättningar för DP 3 och 4.

Utöver en indelning avseende tillhörigheten till olika GA delas även utbyggnaden av Nacka strand in i olika etapper, vilka visas i bilden nedan.



Figur 1: Översiktskarta för detaljplaner och etapper i Nacka Strand

3 Indelning i gemensamhetsanläggningar

Parkeringsgaragen i Nacka Strand har delats in i tre gemensamhetsanläggningar (GA), samt att Hus 13 och Områdena 3, 5, 10-12 erhåller egna parkeringsplatser inom fastigheten/området. GA utgår från de tre befintliga parkeringsgaragen. I förekommande fall har de olika parkeringsgaragen utökats avseende antal p-platser genom tillkomsten av nya områden. Antalet p-platser i Nacka Strand framgår av bilaga 2.

Till respektive GA har sedan intilliggande fastigheter med verksamheter och bostäder knutits för att kontrollera om deras parkeringsbehov är uppfyllt. Vid indelning i de olika GA har hänsyn tagits dels till avstånd till närmaste parkeringsgarage, dels vilken verksamhet som antas fylla de olika fastigheterna.

De tre gemensamhetsanläggningarna är;

- GA "Torggaraget" (998 p-platser) inkluderar befintlig Torggarage samt tillkommande garage under Omr. 1. Fastigheter som antagits nyttja denna anläggning är:
 - 13:80
 - Hus 15
 - BRF Gustafshög
 - 13:77/Hus 82
 - 13:87
 - 369:35
 - 369:36
 - Omr. 1 – inkl. tillkommande parkering 34 platser
 - Omr. 2
 - Omr. 6
 - Omr. 7 (10 av 30 lgh hänvisas till Torggaraget, övriga till eget garage)
- GA "Cylindergaraget" (516 p-platser) inkluderar befintligt Cylindergarage samt nytt parkeringsgarage under område 9. Fastigheter som antagits nyttja denna anläggning är:
 - 13:81
 - 13:78
 - Omr. 4
 - Omr. 8
 - Omr. 9 – inkl. tillkommande parkering 70 platser
- GA "Entrégaraget" (516 p-platser) inkluderar befintligt Entrégarage. Fastigheter som antagits nyttja denna anläggning är:
 - 369:34
 - 369:37/Hus 9

Befintligt parkeringsgarage på 40 p-platser görs om till garage för cyklar.



Figur 2: Översikt över antalet parkeringsplatser i Nacka Strand (siffror inom parentes anger tillkommande platser bundna till gemensamhetsanläggningar)

3.1 Parkeringssituation

Nedanstående tabeller redovisar bruttoparkeringsbehovet respektive utbudet för de olika GA som föreslås bildas i Nacka strand. Tabellerna visar situationen efter respektive etapp och där raden "differens" visar under/överskott för respektive GA.

GA "Torggaraget"		GA "Cylindergaraget"		GA "Entrégaraget"	
ETAPP 1	P-platser	ETAPP 1	P-platser	ETAPP 1	P-platser
Verksamheter:	466	Verksamheter:	390	Verksamheter:	600
Bostäder:	556	Bostäder:	97	Bostäder:	0
Totalt:	1 022	Totalt:	487	Totalt:	600
Antal platser:	1 032	Antal platser:	446	Antal platser:	516
Differens:	+10	Differens:	-41	Differens:	-84
Summa Nacka Strand: -115					
GA "Torggaraget"		GA "Cylindergaraget"		GA "Entrégaraget"	
ETAPP 2	P-platser	ETAPP 2	P-platser	ETAPP 2	P-platser
Verksamheter:	478	Verksamheter:	390	Verksamheter:	600
Bostäder:	628	Bostäder:	97	Bostäder:	0
Totalt:	1 106	Totalt:	487	Totalt:	600
Antal platser:	1 032	Antal platser:	446	Antal platser:	516
Differens:	-74	Differens:	-41	Differens:	-84
Summa Nacka Strand: -199					
GA "Torggaraget"		GA "Cylindergaraget"		GA "Entrégaraget"	
ETAPP 3	P-platser	ETAPP 3	P-platser	ETAPP 3	P-platser
Verksamheter:	478	Verksamheter:	401	Verksamheter:	600
Bostäder:	628	Bostäder:	185	Bostäder:	0
Totalt:	1 106	Totalt:	586	Totalt:	600
Antal platser:	1 032	Antal platser:	516	Antal platser:	516
Differens:	-90	Differens:	-70	Differens:	-84
Summa Nacka Strand: -228					

Efter etapp 1 finns inledningsvis ett underskott på 115 platser i Nacka Strand.

Efter etapp 2 har ett tydligt underskott uppkommit på totalnivå i Nacka Strand. Framför allt är det området vid Fabrikörsvägen som exploaterats i denna etapp, ett område som knutits till GA Torggaraget, vilket gör att efterfrågan på parkering i denna anläggning då överstiger utbudet.

Efter etapp 3 är parkeringssituationen ytterligare något sämre, med ett totalt underskott på ca 230 platser. Främst är det nu områdena kring Jakobsdalsvägen och vid entrén till Nacka Strand som exploateras.

4 Samutnyttjande och beläggningsgrader

Erfarenhetsmässigt finns det stora fördelar med att samordna parkering mellan olika nyttjare som använder parkeringsanläggningen under olika tidpunkter. Tabell 2 redovisar en teoretisk beläggning som använts för uträkningen av samutnyttjande i avsnitt 5.1. Underlaget är baserat på utredningar från Malmö stads *Parkeringspolicy och parkeringsnorm*² samt Västerås stads *Parkeringsriktlinjer*.

Tabellen redovisar beläggningsgrad (%) under olika tidsintervall för olika lokalkategorier. Beläggningsgraderna används som underlag för att undersöka parkeringsbehovet vid olika tider på dygnet för de olika användarna. Med hjälp av detta kan anläggningens planerade platser optimeras så att platserna täcker det identifierade parkeringsbehovet och eventuellt även leda till en reduktion av planerade platser.

Möjligheten till samutnyttjande av parkering är mest gynnsamt mellan kontor och butiker. Möjlighet till samutnyttjande med bostadsparkering är erfarenhetsmässigt problematiskt eftersom det är svårt att tvinga bort boende från sin parkeringsplats vardagar.

Beläggningsgrader för de olika parkeringskategorierna kommer att förankras med Nacka kommun framgent i processen för att objektsanpassa för den aktuella platsen. Framtagna behovstal avseende samutnyttjande bör ses som ett första diskussionsunderlag.

Beläggningsgrad (%)	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Kontor	80	20	10	10
Bostäder	90	90	90	90
Butiker	40	90	100	0
Skola	90	10	5	0
Restaurang	75	40	60	0

Tabell 2: Beläggning i procent för samutnyttjande

² [Malmö stad](#), 2010 s. 21

5 Parkeringsbehov

5.1 Biltrafik

Nedanstående tabell redovisar för ingående parkeringsanläggningar i Nacka Strand en sammanställning av antalet tillgängliga p-platser, parkeringsbehov utan/vid samutnyttjande (enligt referensexempel avsnitt 4) samt över/underskott på p-platser för olika etapper.

Etapp	GA Torgg.	GA Cylg.	GA Entrég.	Hus 13	Omr 5	Omr 3	Omr 10	Omr 11	Omr 12	Totalt
Etapp 1										
Tillgängligt antal parkeringsplatser	1 032	446	516	230	-	100	150	-	-	2 474
P-behov utan samutnyttjande	1 022	487	600	221	-	146	166	-	-	2 642
P-behov vid samutnyttjande	867	397	482	194	-	131	145	-	-	2 216
Över/underskott utan samutnyttjande	10	-41	-84	9	-	-46	-16	-	-	-168
Över/underskott vid samutnyttjande	165	49	34	36	-	-31	5	-	-	258

Etapp 2										
Tillgängligt antal parkeringsplatser	1 032	446	516	230	70	100	150	-	-	2 544
P-behov utan samutnyttjande	1 106	487	600	221	74	146	166	-	-	2 800
P-behov vid samutnyttjande	941	397	482	194	66	131	145	-	-	2 356
Över/underskott utan samutnyttjande	-74	-41	-84	9	-4	-46	-16	-	-	-256
Över/underskott vid samutnyttjande	91	49	34	36	4	-31	5	-	-	188

Etapp 3										
Tillgängligt antal parkeringsplatser	1 032	516	516	230	70	100	150	100	150	2 864
P-behov utan samutnyttjande	1 106	586	600	221	74	146	166	127	113	3 139
P-behov vid samutnyttjande	941	485	482	194	66	131	145	112	100	2 656

Över/underskott utan samutnyttjande	-74	-70	-84	9	-4	-46	-16	-27	37	-275
Över/underskott vid samutnyttjande	91	31	34	36	4	-31	5	-12	50	208

Tabell 3: Redovisning av möjliga besparingar av p-platser genom samutnyttjande

5.2 Cykeltrafik

Förutsättningar som utnyttjats som grund för beräkning av parkeringsbehov framgår av bilaga 3. Nedanstående tabell redovisar framräknat parkeringsbehov för cykeltrafik för DP 3 och DP 4.

Område	Typ	BTA (ljus)	Antal lgh	P-tal	P-behov
DP 3					
Omr 1	Kontor	800		0,02	16
	Butiker	800		0,02	16
	Bostäder	15 000	150	2,0	300
Omr 2	Butiker	281		0,02	6
	Bostäder	13 698	141	2,0	282
Omr 7	Bostäder	3 330	10	2,0	20
Totalt					640
DP 4					
Omr 3	Kontor	100		0,02	2
	Butiker	100		0,02	2
	Bostäder	13 300	166	2,0	332
	Idrottshall	2 050		0,01	21
Omr 4	Kontor	100		0,02	2
	Butiker	300		0,02	6
	Bostäder	3 200	36	2,0	72
Omr 10	Kontor	500		0,02	10
	Butiker	500		0,02	10
	Bostäder	16 400	189	2,0	378
Totalt					835

Tabell 4: Parkeringsbehov för DP 3 och DP 4 för cykeltrafik

Det totala cykelplatsbehovet för ingående fastigheter för DP 3 och DP 4 har beräknats till 640 resp. 835 parkeringsplatser.

Utöver cykelplatser knutna till fastigheterna behöver även tillskapas platser i anslutning till kollektivtrafik; vid J V Svenssons torg samt vid hållplatsen vid hamnkajen.

Framräknat behov för kollektivtrafik baseras på antalet påstigande personer under morgonrusningen (1325 st). Sjövägen finns inget framtida resandeunderlag framtaget, utan en förstudie om resandeutvecklingen ska genomföras av Trafikförvaltningen under våren 2015. Under en dag i december 2014 var det 200 påstigande under en dag, vilket innebär att ca 100 personer kan antas kliva på under morgonrusningen. Detta innebär ett behov av ca 15 cykelplatser.

Det återstår att ta fram resandestatistik för en höstdag där antalet påstigande sannolikt är mer representativ.

Typ av kollektivtrafik	P-norm (påstigande under morgonrusningen)	Antal påstigande	Cykelparkeringsbehov
Sjövägen (antal påstigande)	15 cpl/100 påstigande	100	15
J V Svenssons torg	15 cpl/100 påstigande	1325	199

Tabell 5: Parkeringsbehov för cykel på allmänplatsmark

6 Slutsats

6.1 Biltrafik

Genom att samnyttja platser, både mellan olika verksamhetstyper samt i begränsad del mellan verksamheter och bostäder, kan det reella parkeringsbehovet reduceras betydligt genom att ett stort antal parkeringsplatser sparas in.

Med den aktuella sammansättningen för DP 3 och DP 4, och utifrån gjorda antaganden avseende möjlighet till samutnyttjande, konstateras att parkeringsbehovet kan lösas för samtliga etapper med ett överskott för samtliga parkeringsanläggningar med undantag för område 3 och 11. För dessa etapper finns dock möjligheter att hantera parkeringssituationen med tanke på att det finns ledig kapacitet i intilliggande parkeringsanläggningar. I förlängningen kan detta innebära att ytor för parkeringsplatser kan effektiviseras ytterligare genom att ytorna istället används till andra funktioner (cykelparkering, förråd etc.).

6.2 Cykeltrafik

Det råder brist på cykelparkeringsplatser inom allmänplatsmark i det liggande förslaget och behöver utredas vidare i DP 3 och 4. Behov av cykelplatser på allmänplatsmark måste ytterligare studeras. Viktiga målpunkter för cyklister bör identifieras och uppdaterad

omfattning av cykelplatser räknas fram. Detta ska därefter inarbetas i den fysiska utformningen.

För kollektivtrafiken råder en brist på 21 cykelparkeringar i anslutning till JV Svenssons torg och nere på kajen finns ett överskott om 85 cykelparkeringar. Behovet baseras på antalet påstigande och en fördelning av hur det ser ut enligt framräknat prognos om framtida kollektivtrafikresande, vad gäller busstrafiken. För sjövägens del har dagens siffra om 500 påstigande under morgonrusningen använts, vilket kan komma att öka i framtiden. Detta bör tas i beaktande och utredas vidare om cykelparkeringen nere vid färjeläget kan utökas. Förslagsvis kan de utpekade platserna förses med tvåvåningscykelställ för att öka kapaciteten.

Rekommendationen är att, på samma sätt som för bilparkering, ytterligare besöksparkering för cykel ska anordnas på allmän platsmark, exempelvis på motsvarande sätt som för bilen; dvs längs kantsten istället för längsgående bilparkering.

Skolornas cykelparkeringar är inte lösta och behöver utredas vidare. För att ett hållbart resande skall fungera och uppmuntras inom området är såväl infrastruktur som parkering för cykel viktigt. För Internationella Engelska skolan och Praktiska gymnasiet (369:37, Hus 9) cykelparkering föreslås befintliga p-platser kunna överföras till cykelplatser för att lösa en del av det behov som föreligger.

Mediegymnasiet har endast 12 cykelparkeringar på gata, vilket innebär en cykelparkeringsbrist på 468 platser. Det behöver utredas ytterligare med förslagsvis resvaneundersökningar för att se det verkliga behovet samordnat med exempelvis andelen som kommer resande med kollektivtrafik.

En uppskattning av områdets framtida markparkering för bil har gjorts till 213 parkeringsplatser, att ställa i relation till de 398 cykelparkeringsplatser som finns på allmän platsmark.

7 Fortsatt arbete

- Löpande uppdateringar av exploateringsförutsättningar och mer detaljerad information (BTA, lgh, p-utbud, lokalkategori etc.).
- Förankring och vidareutveckling av samutnyttjandegrader för olika lokalkategorier.
- Åtgärder för förbättrade möjligheter för att cykla i Nacka Strand:

Beskriva behov av cykelparkeringar på allmänplatsmark eftersom det just nu råder en brist.

Förbättrade förutsättningar för cykelparkering vid skolor i området

8 BILAGOR

8.1 Bilaga 1 Bilparkering

Område /Hus	BTA verksamhet	BTA bostad	Antal lgh	Gemensamhets- anläggning	P-platser (enl. norm)	
					Verksamhet	Bostad
13:24	220	860	8	Egen fastighet	3	6
13:80	420	10 237	129	Torggaraget	6	103
13:81		6 737	85	Cylindergaraget	0	68
BRF		8 800	85	Torggaraget	0	68
13:77/ Hus 82	10 906			Torggaraget	164	0
13:78	25 529			Cylindergaraget	383	0
13:82 (Hotell J)	8 555			Egen fastighet	128	0
13:87	7 532			Torggaraget	113	0
369:34	20 616			Entrégaraget	214	0
369:35	5 858			Torggaraget	59	0
369:36	6 162			Torggaraget	92	0
369:37/ Hus 9	34 736			Entrégaraget	385	0
Konverterad bebyggelse						
Hus 13	350	42 400	270	Egen fastighet	5	216
Hus 15	780	29 000	180	Torggaraget	4	144
Tillkommande bebyggelse						
Omr 1	1 600	15 000	150	Torggaraget	24	120
Omr 2 (ink Hus 14)	281	13 698	141	Torggaraget	4	113
Omr 3	200	13 300	166	Egen fastighet	3	133
Omr 4	500	3 200	36	Cylindergaraget	8	29
Omr 5	500	8 300	83	Egen fastighet	8	66
Omr 6	800	9 000	90	Torggaraget	12	72
Omr 7	0	3 330	10	Torggaraget	0	8
Omr 8	500	4 000	40	Cylindergaraget	8	32
Omr 9	700	7 000	70	Cylindergaraget	3	56
Omr 10	1 000	16 400	189	Egen fastighet	15	151
Omr 11	1 500	13 000	130	Egen fastighet	23	104
Omr 12	1 000	12 200	122	Egen fastighet	15	98

12 (14)

Totalt	121 470	215 602	1 976	1 547	1 581
---------------	----------------	----------------	--------------	--------------	--------------

8.2 Bilaga 2 Bilparkering

Antal platser i respektive GA	Inv. 2013	Tillkommande	Gemensamhets-Anläggning
Torggaraget	998		Torggaraget
Cylindergaraget	446		Cylindergaraget
Entrégaraget	516		Entrégaraget
Omr 1		34	Torggaraget
Omr 2			Torggaraget
Omr 9		70	Cylindergaraget
Summa garage	1 960	104	
Totalt		2 064	

Utöver ovanstående tillkommer även 230 platser i Hus 13, 100 platser i Område 3, 70 platser i Område 5 och 400 platser i områdena 10-12.

8.4 Bilaga 3 Cykelparkering

					P-platser Cykel (enl. p-norm)	
Område /Hus	BTA verksamhet	BTA bostad	Antal personer	Antal lgh	Verksamhet	Bostad
13:24	220	860		8	4	16
(13:80)	420	10 237		129	8	258
(13:81)		6 737		85	0	170
BRF		8 800		85	0	170
(13:77)/ Hus 82	10 906				218	
(13:87)	25 529				0	
(13:82)	8 555				511	
(Hotell J)					171	
(13:87)	7 532				0	
(369:34) Mediagymnasiet	20 616		600		151	
(369:35) Mässan	5 858				480	
(369:36) Mässan/kontor	6 162				117	
(369:37) Hus 9 Skola	34 736		870		123	
			300		609	
Sjövägen (antal påstigande)			700		240	
J V Svenssons torg					105	
			1325		199	
				TOTALT	2936	
P-platser Cykel (enl. p-norm)						
	BTA verksamhet	BTA bostad	Antal personer	Antal lgh	Verksamhet	Bostad
Konverterad bebyggelse						
Hus 13	350	42 400		270	7	540
Hus 15	780	29 000		180	16	360
Tillkommande bebyggelse						
Omr 1	1 600	15 000		150	32	300
Omr 2	281	13 698		141	6	282
Omr 3	200	13 300		166	4	332
Omr 4	500	3 200		36	10	72
Omr 5	500	8 300		83	10	166
Omr 6	800	9 000		90	16	180
Omr 7	0	3 330		30	0	60
Omr 8	500	4 000		40	10	80
Omr 9	700	7 000		70	14	140
Omr 10	1 000	16 400		189	20	378
Omr 11	1 500	13 000		130	30	260
Omr 12	1 000	12 200		122	20	244
Totalt	121 470	203 974		1 697	194	3 394