

Trafik- och parkeringsutredning

Sydvästra Plania
2023-12-21



Structor

Beställare: Bonava Sverige AB
Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB
Uppdragsnamn: Trafik- och parkeringsutredning Sydvästra Plania
Uppdragsnummer: 4505
Datum: 2023-12-21
Uppdragsledare: Patrik Lundqvist
Handläggare/utredare: Cornelia Stanislawska
Granskare: Patrik Lundqvist

Status: Slutrapport

Innehåll

1. Bakgrund	4
2. Styrdokument	5
2.1. Översiktsplan för Nacka kommun	5
2.2. Miljöprogram	5
2.3. Framkomlighetsstrategin	5
2.4. Riktlinjer för hållbart byggande	6
2.5. Riktlinjer för parkering	6
3. Nuläge	8
3.1. Allmänt	8
3.2. Gång och cykel	8
3.3. Kollektivtrafik	9
3.4. Motorfordonstrafik	10
3.5. Olycksstatistik	11
4. Pågående projekt	12
4.1. Cirkulationsplats Järlaleden/Planiavägen	12
4.2. Sickla skola	13
4.3. Utbyggnation av tunnelbanan	13
5. Planerad bebyggelse	14
5.1. Sektioner	15
5.2. Gång	16
5.3. Cykel	17
5.4. Motorfordonstrafik	17
5.5. Säkra skolvägar och barnperspektivet	19
6. Mobilitetsåtgärder	20
6.1. Planerade åtgärder från kommunens riktlinjer	20
6.2. Referensprojekt	21
6.3. Förslag till åtgärder inom projekt Drivverket	23
7. Parkering och mobilitet för Drivverket	25
7.1. Parkeringstal för bil	25
7.2. Parkeringsbehov för cykel	27
7.3. Parkeringsbehov för bil	28
8. Trafikalstring	29
8.1. Trafikflöden för gående och cyklister	29
8.2. Trafikflöden för motorfordon	29
8.3. Fördelning av flöden	30
9. Samlad bedömning	32

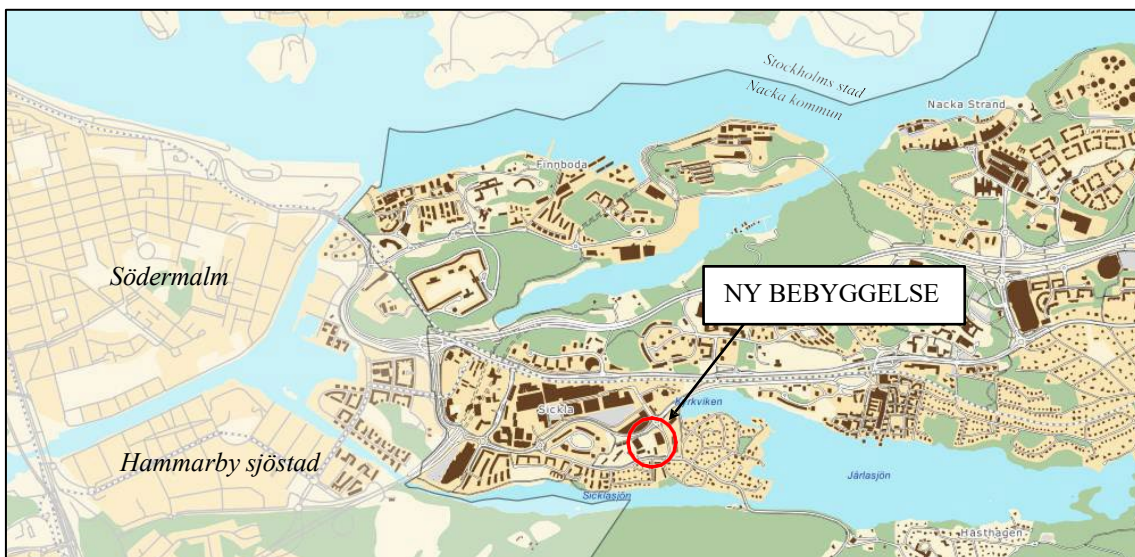
1. BAKGRUND

I Sickla, Nacka kommun, planerar Bonava för nya bostäder och lokaler. Den nya bebyggelsen, kallat projekt "Drivverket" är tänkt att lokaliseras i korsningen Järlaleden/Planiavägen invid befintligt skolområde. I samband med byggnation av förslaget kommer även befintlig idrottsplan att rivas och två nya idrottsplaner byggs, varav en söder om de nya bostäderna.

Projekt *Drivverket* är en del av *Sydvästra Plania*, ett projekt som syftar till att skapa bostäder, plats för idrott och utökade ytor för Sickla skola. Projekt *Drivverket* omfattar enbart nya bostäder och ny, allmän, lokalgata söder om bostäderna.

Totalt planeras för ca 200 lägenheter i kvartersstruktur. Byggaktören Bonavas ambition är att hitta rätt nivå för projektets parkeringstal så att bästa möjliga resurseffektivitet kan nå samtidigt som spridningseffekter av parkerade fordon på det kommunala vägnätet undviks.

Structor Mark Stockholm AB har fått i uppdrag av Bonava att ta fram en trafik- och parkeringsutredning för det nya bebyggelseförslaget för att utreda projektets konsekvenser ur ett trafikperspektiv samt för att hitta en lämplig nivå för parkeringstal.



Figur 1: Översikt

2. STYRDOKUMENT

I samband med planering av gator och allmänna platser används Nacka kommuns framtagna styrdokument. Dessa utgörs av planeringsunderlag som konkretiserar de mål och visioner som Nacka antagit. Nedan nämns ett urval av dessa styrdokument och planeringsunderlag.

2.1. Översiktsplan för Nacka kommun

Nacka kommun antog sin översiktsplan år 2018. I översiktsplanen anges den övergripande inriktningen för planering och strategier av kommunens markanvändning. I översiktsplanen framgår bland annat att attraktiva livsmiljöer ska tillskapas som är både tillgängliga och trygga. Målet för kommunen är att minst 20 000 nya bostäder ska byggas fram till år 2030. I översiktsplanen nämns bland annat att en omställning från bil till andra färdmedel behöver ske, både av miljöskäl och av framkomlighets- och kapacitetsskäl.

2.2. Cykelstrategi

År 2023 antog Nacka kommun en cykelstrategi som syftar till att samla kommunens ökade ambitioner kopplat till cykelrelaterade frågor. I strategin framgår följande målsättning:

- 20 procent av alla resor ska ske med cykel till 2030
- 25 procent av arbetsresorna ska helt eller delvis ske med cykel till 2030

Dessutom ska det vara enkelt och säkert att ta sig fram och det ska vara enkelt och tryggt att parkera sin cykel.

2.3. Framkomlighetsstrategin

Styrdokumentet togs fram år 2016 och syftar till att hantera kapacitetsbrister och framkomlighetsproblem i trafiksystemet. I strategin framgår bland annat följande riktlinjer:

- Ett hållbart utbud med alternativa färdmedel till bil ska erbjudas. Attraktiviteten för att genomföra resor till fots, med cykel eller med kollektivtrafik ska öka.
- Koordinering ska ske med aktörer vid utbyggnad av den tätare stadsmiljön.

2.4. Riktlinjer för hållbart byggande

Riktlinjerna antogs 2012 och syftar till att öka hållbarheten i stadsbyggnadsprojekt. I riktlinjerna omnämns följande målområden:

- Hållbart resande – *Bebyggelse ska planeras nära kollektivtrafik. Gång- och cykelvägar ska vara tillgängliga för alla.*
- Skapa rum för blandad bebyggelse och mötesplatser
- Effektiv mark- och resursanvändning
- Nära skola, fritid, idrott och kultur

2.5. Riktlinjer för parkering

2.5.1. Nacka kommuns riktlinjer för cykelparkering

Kommunens riktlinjer för cykelparkering till bostäder utgår från lägenhetsstorlekarna. Antalet platser räknas per lägenhet utifrån följande krav:

Lägenhetsstorlek	Antal cykelparkeringar (P-tal)
Små lägenheter; 1:or och 2:or	2 parkeringsplatser för cykel
3:or	3 parkeringsplatser för cykel
4:or	4 parkeringsplatser för cykel
5:or	5 parkeringsplatser för cykel
6:or och större lägenheter	6 parkeringsplatser för cykel

Figur 2: Kommunens krav på cykelparkering (nacka.se)

2.5.2. Nacka kommuns riktlinjer för bilparkering

Beräkningsmetod

Nackas modell för beräkning av p-talet är projektspecifik utifrån de lägesegenskaper en fastighet har. Ett projekt som ligger inom 500 meters gångavstånd från planerad tunnelbaneentré eller lokalt centrum får reduktion på p-talet med 10%.

Vad gäller p-tal för lägenheter tas även hänsyn till vilken storlek på lägenheter som byggs. Mindre lägenheter får ett avdrag på parkeringstalet med 30% och större lägenheter får ett påslag på p-talet med 20%. Nacka erbjuder även byggherren att reducera p-talet i utbyte mot att byggherren åtar sig att ordna mobilitetsåtgärder. För genomförande av mobilitetsåtgärder finns två nivåer; medelnivå och ambitiös nivå.

Modellen för **lägenheter** kan sammanfattas i följande steg:

- Generellt grundintervall
- Lägesbaserat parkeringstal. Lägeskvaliteterna beror på närhet till kollektivtrafik och lokal service.
- Projektspecifikt parkeringstal som baseras på storlek på lägenhet.
- Gröna parkeringstal, ett erbjudande till byggherrarna att sänka parkeringstalet med hjälp av mobilitetsåtgärder.

2.5.3. Gröna parkeringstal

Nacka kommun har valt att paketera mobilitetsåtgärderna i två olika nivåer. Ett mobilitetspaket på medelnivå ger 10 % reduktion och ska innehålla minst 3 av nedanstående 5 åtgärder. Genomförandet av alla åtgärder ger 25% reduktion på parkeringstalet.

- Prova på kollektivtrafik genom att erbjuda boende 6 månaders SL-kort.
- Byggherren betalar medlemskap i bilpool under minst 10 år. Bilpoolsplats ska ordnas på kvartersmark.
- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resmöjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Förbättrade cykelfaciliteter med exempelvis reparations- och tvättrum för cykel.
- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning.

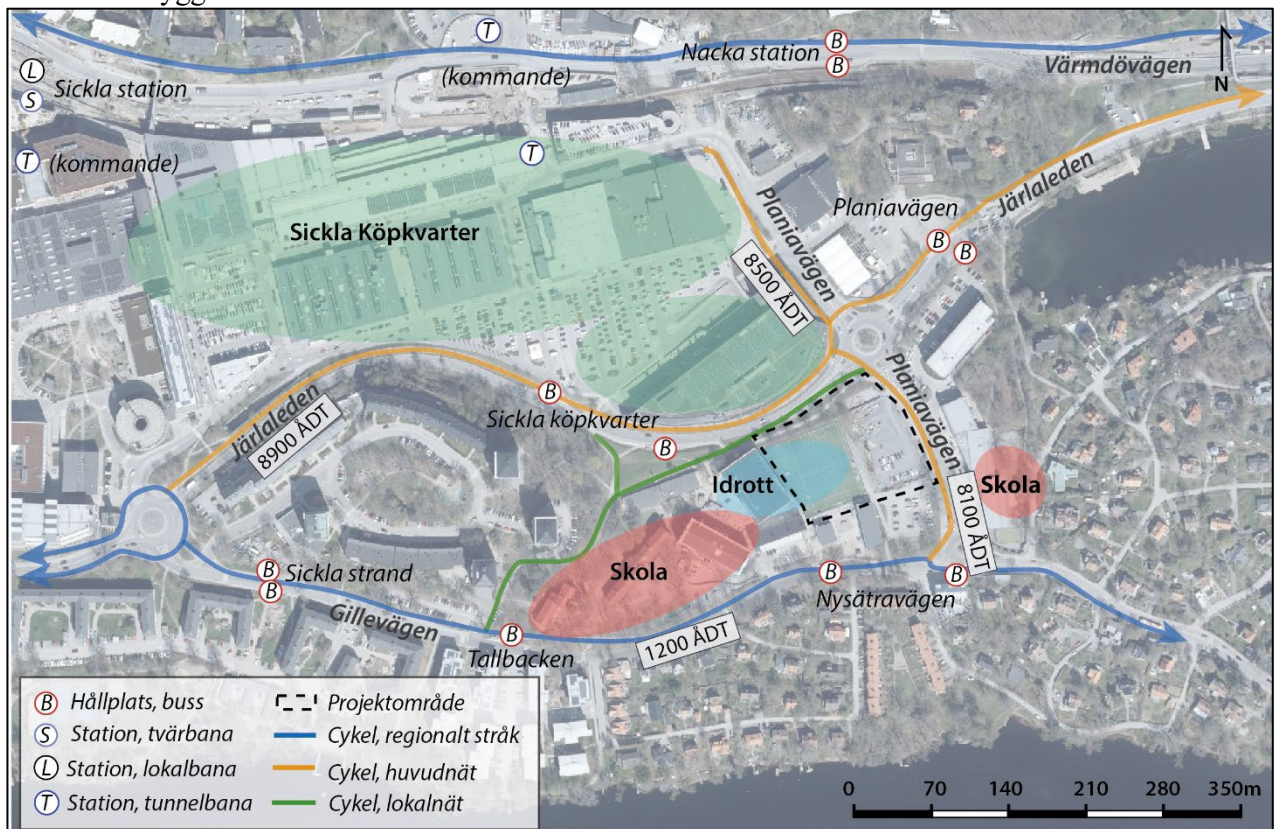
Efter dialog med Nacka kommun (2023-11-21) framgår det att ovanstående mobilitetsåtgärder kan vidareutvecklas eller ersättas i utbyte mot att genomföra en åtgärd mindre och ändå erhålla samma reduktion om antingen 10% eller 25%.

3. NULÄGE

3.1. Allmänt

Projektområdet för *Drivverket* omfattar en yta som idag nyttjas för idrott, parkering och som byggarbetsplats för de nya bostäderna. Väster om Projektområdet ligger Sickla skola som, tillsammans med *Drivverket* och bollplanen, utgör planområdet för *Sydvästra Plania*.

Projektområdet avgränsas av två större huvudgator; Järlaleden och Planiavägen. Ett stenkast från området, norr om Järlaleden, ligger Sickla Köp kvarter med ett brett utbud av handel och service. Öster om Planiavägen sträcker sig områden med friliggande småhusbebyggelse.



Figur 3: Nulägeskarta 2023 (Bakgrundskarta: Lantmäteriet)

3.2. Gång och cykel

Järlaleden och Planiavägen har en begränsande effekt på framkomligheten för gående i närområdet. Gångbanor finns dock på båda sidor om huvudgatorna men passage kan enbart ske vid övergångsställen som finns vid cirkulationsplatserna. För gående västerut finns större valmöjligheter då gångbana finns både längs Gillevägen, Järlaleden och som friliggande gång- och cykelstråk norr om skolan. Flertalet målpunkter i närområdet kan nå inom 5-10 minuters promenad, bland annat Sickla skola, idrottsverksamheter, närliggande stationer och hållplatser samt hela Sickla köp kvarter.

Flertalet cykelstråk finns i närområdet; bland annat finns ett utpekat regionalt cykelstråk längs Gillevägen. Längs Värmdövägen går ytterligare ett regionalt cykelstråk som fortsätter mot Slussen. Omfattande gatuarbete längs Värmdövägen pågår för närvarande vilket påverkar delar av det regionala stråket.

I korsningen Gillevägen/Planiavägen ansluter ett huvudcykelstråk som fortsätter norrut mot Nacka station. I korsningen med Järlaleden ansluter ytterligare ett huvudcykelstråk som går i öst-västlig riktning.

Lokala cykelstråk kompletterar cykelvägnätet, bland annat norr om befintlig idrottsplan med anslutning mot det regionala stråket längs Gillevägen.

Området har goda förutsättningar för resande med cykel. I dagsläget tar en resa från Projektområdet till Slussen ca 15 minuter med cykel vilket enbart är 5 minuter längre tid jämfört en resa med bil förutsatt att det inte är kö.

Kontinuerliga mätningar av cykelflödet har skett sedan 2016 i en mätpunkt på Järlaleden öster om cirkulationen Järlaleden/Planiavägen. Mätningarna visar att antalet cykelpassager har ökat med 50-100% på 8 år. Cykelflödet är som högst under sen vår och tidig höst och som lägst under vintermånaderna. Under en genomsnittlig vecka i september är flödet ca 10 300 passager/vecka. Flödet på vardagar är ungefär det dubbla jämfört flödet på helger.

3.3. Kollektivtrafik

3.3.1. Buss

Flertalet busshållplatser finns inom nära avstånd från projektområdet. I Figur 3 redovisas samtliga busshållplatser inom 300 m avstånd från projektområdet. Ytterligare hållplatser finns på längre avstånd men redovisas ej i figuren.

Hållplats *Nysätravägen* och *Nacka station* (på Värmdövägen) erbjuder särskilt goda förbindelser till och från hållplats *Slussen*. En resa från respektive hållplats till *Slussen* tar ca 15 minuter i rusningstrafik. Från *Nysätravägen* finns två busslinjer som trafikerar *Slussen*, linje 401 och 403 vilket innebär att avgångar mot *Slussen* finns varje 5–6 minut i rusningstrafik.

Hållplats *Planiavägen* och *Sickla köpkvarter* erbjuder goda förbindelser inom Sickla/Nacka men medför ett byte för resenärer till och från *Slussen*.

3.3.2. Spårväg

Lokalbanan *Saltsjöbanan* stannar vid Nacka station, ca 300 meter norr om projektområdet. I dagsläget är *Saltsjöbanan* avstängd. Detta på grund av renoveringsarbeten. Trafiken förväntas upptas år 2024.

Sickla station, ca 750 meter från Projektområdet, utgör start- och ändhållplats för linjen mellan Solna – Sickla station. Tvärbanan har en hållplats vid *Gullmarsplan* vilket är en stor

bytespunkt för resenärer vidare söderut. I rusningstrafik avgår tvärbanan var 7:e minut och en resa till *Gullmarsplan* tar ca 10 minuter.

3.3.3. Tunnelbana

För närvarande pågår utbyggnationen av tunnelbanans blå linje mot Nacka. Vid *Sickla station* kommer blå linjen att få en ny station med fyra entréer. Två entréer är planerade vid Sickla station, en station är planerad på Värmdövägens södra sida vid Sickla köpkvarter och en på Värmdövägens norra sida. Planerad drift år 2030. Avståndet från Projektområdet till närmsta tunnelbancentré blir ca 400 meter till fots. Turtätheten för tunnelbanan är ännu inte fastställd men som referens har blå linjen mellan Kungsträdgården och Akalla en turtäthet var 7:e minut i rusningstrafik. En resa till T-Centralen kan förväntas ta 5-10 minuter.

3.4. Motorfordonstrafik

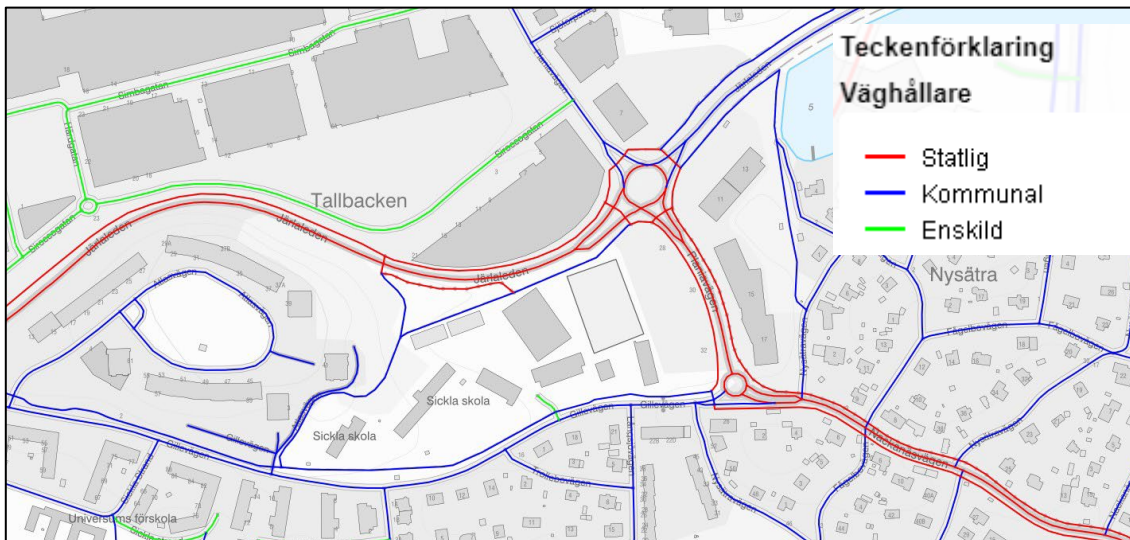
Projektområdet är lokaliserat intill cirkulationsplatsen Järlaleden/Planiavägen som har karaktären av större huvudgator. Den trafik som i dagsläget sker till området är hämtning/lämning och leveranser till skol- och idrottsverksamheterna.

Söder om projektområdet, intill skolan, finns i dagsläget en parkeringsplats som nyttjas för skolan och idrottshallen. I samband med exploateringen i området kommer parkeringen att utgå till förmån för fotbollsplanen som flyttas till nytt läge.

Parkeringsförbud råder på Järlaleden, Gillevägen och majoriteten av Planiavägen. I dagsläget finns 10 platser för parkering på Planiavägen kl. 18 – 06 vardagar samt dygnet runt dag före helgdag samt helgdag. Parkeringsmöjlighet finns på lokalatorna i närområdet, max 24 timmar i följd. Nacka kommun saknar parkeringsavgift på ovan nämnda parkeringar.

Uppmätta trafikflöden från 2017 visade på att Järlaleden respektive Planiavägen hade en årsdygnstrafik (ÅDT) om ca 8000 – 9000 fordon/dygn. Söder om området sträcker sig Gillevägen som är en mindre huvudgata med trafikuppsamlade funktion. Trafikflödet för Gillevägen är ca 1200 fordon/dygn.

Järlaleden väster om Planiavägen samt Planiavägen söder om Järlaleden är statliga vägar med Trafikverket som väghållare. I övrigt är Nacka kommun väghållare för vägarna i närområdet, bortsett från de enskilda vägarna inom Sickla köpkvarter.



Figur 4: Vaghållarskap (Källa: Trafikverket – NVDB på webb)

3.5. Olycksstatistik

I Projektområdets närområde har totalt 31 olyckor skett de senaste 5 åren. Av dessa har 25 olyckor varit lindriga, 5 har varit måttliga och en olycka har varit allvarlig. Flertalet olyckor har varit upphinnandeolyckor med inblandade motorfordon samt några singel motorfordon. Den allvarliga olyckan som inträffat har skett mellan moped och motorfordon. För olyckor som involverar oskyddade trafikanter har följande olyckor skett:

Fordonstyp	Antal	Kommentar
Cykel – Motorfordon	6	Lindriga
Fotgängare - Motorfordon	5	Lindriga
Fotgängare singel	4	Varav 3 lindriga och 1 måttlig
Cykel singel	5	Varav 2 lindriga och 3 måttliga
Cykel - cykel	1	Lindrig
Totalt	21	

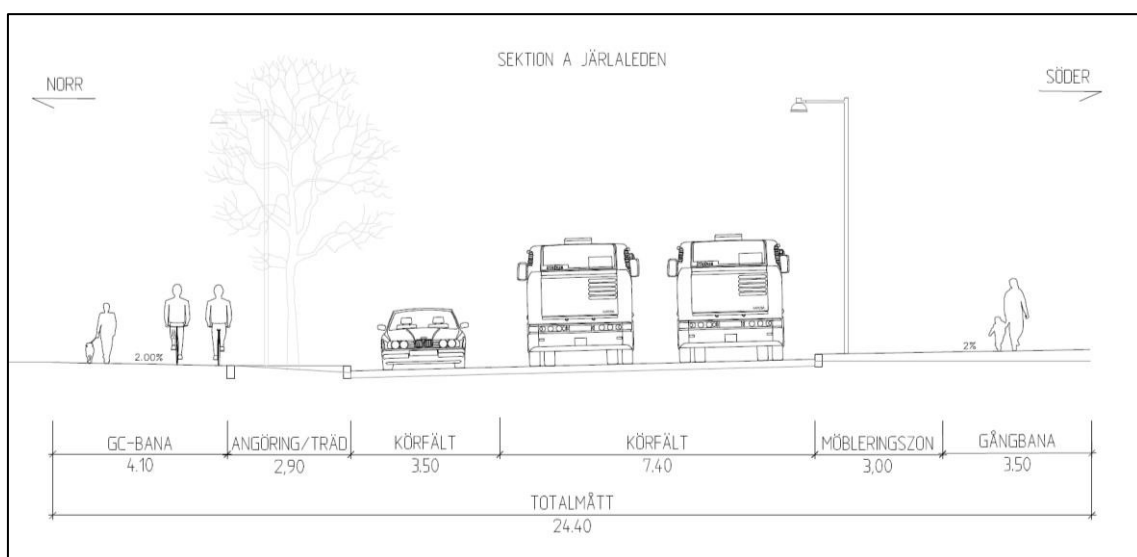
En vanlig orsak har varit halkolyckor. I vissa fall har olyckorna dock orsakats av oaktsamma förare vilket resulterat i påkörda cyklister och fotgängare. Ett fåtal olyckor har inträffat när gående gått mot rött ljus. Olyckorna har skett spritt inom en radie av ca 200 meter från Projektområdet, dock har cirkulationen Järlaleden/Planiavägen varit särskilt olycksdrabbad. Cirkulationen är för närvarande under utredning som kommande projekt.

4. PÅGÅENDE PROJEKT

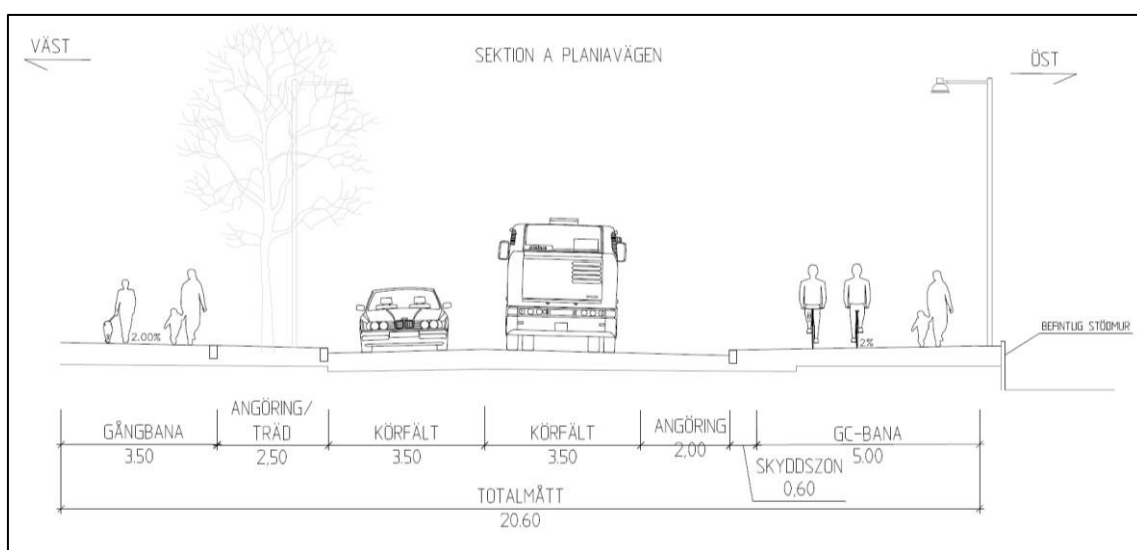
4.1. Cirkulationsplats Järlaleden/Planiavägen

Projektet omfattar ombyggnad av gata, utbyggnad av ledningsnät och hantering av dagvatten och skyfall. Målet är att skapa en modern stadsgata med trafiksäker och trivsamt miljö för att möta planerad stadsutbyggnad.

En förstudie är framtagen och nu pågår vidare projektering. Preliminär sektionsutformning enligt nedanstående figurer.



Figur 5 Preliminär sektion Järlaleden



Figur 6 Preliminär sektion Planiavägen

Enligt preliminära utformningsförslag bibehåller Järlaleden sin gång- och cykelbana på norra sidan om vägen men att vissa justeringar sker genom breddning och separering av gående och cyklister. På södra sidan vägen föreslås en möbleringszon med bredd 3,0 meter och gångbana med bredd 3,5 meter.

Utformningen medför att det befintliga lokalcykelstråk som går på vägens södra sida utgår.

Längs Planiavägen tillskapas gång- och cykelbana på vägens östra sida vilket innebär att huvudcykelstråket förflyttas från vägens västra sida. På västra sidan Planiavägen tillskapas istället en gångbana med bredden 3,5 meter.

4.2. Sickla skola

Projektet Sickla skola ligger i direkt anslutning till projektområdet för *Drivverket* och utgör tillsammans med *Drivverket* och nya idrottsplaner detaljplan för *Sydvästra Plania*. Nacka kommun planerar att utveckla befintlig skolverksamhet, omlokalisera förskolorna till befintliga skolbyggnader.

4.3. Utbyggnation av tunnelbanan

I samband med utbyggnationen av tunnelbanans blå linje kommer Sickla få en tunnelbanestation med fyra entréer, varav en ligger inom Sickla Köpcentrum i nära anslutning till Nacka station. Avståndet till projekt *Drivverket* är ca 400 meter och planerad trafikstart är år 2030. Närheten till tunnelbanan kommer att ytterligare underlätta kollektivt resande till planområdet.



Figur 7 Planerad utbyggnad av tunnelbanan (Region Stockholm, 2023)

5. PLANERAD BEBYGGELSE

För att skapa plats åt det nya bostadskvarteret behöver befintlig bollplan flyttas till nytt läge söder om bostäderna. En ny lokalgata tillkommer som sträcker sig söder om kvarteret med en anslutning mot Järlaleden och en anslutning mot Planiavägen. Ett gångfartsområde är planerat där lokalgatan kröker sig runt bostäderna. I dagsläget finns en in/utfart till befintlig parkering där gatan mot Planiavägen kommer ansluta.

Väster om nya bollplanen söder om projektområdet planeras för en torgyta med plats för aktiviteter och lek. Både bollplanen och torgytan förväntas bli målpunkter för besökare och boende i området.

Inom kvarteret planeras för en grön innergård med ett gårdshus som inrymmer gemensamhetslokal för föreningen.



Figur 8 Planerad bebyggelse (Källa Situationsplan: Bonava & Nyréns Arkitektkontor, 2023)

Det nya bostadskvarteret planeras inrymma 196 lägenheter fördelade på 1-6 rok. Av dessa är ca en tredjedel små lägenheter (1-2:or) och resterande räknas som stora lägenheter (3-6:or). Lägenheterna är fördelade enligt tabell nedan.

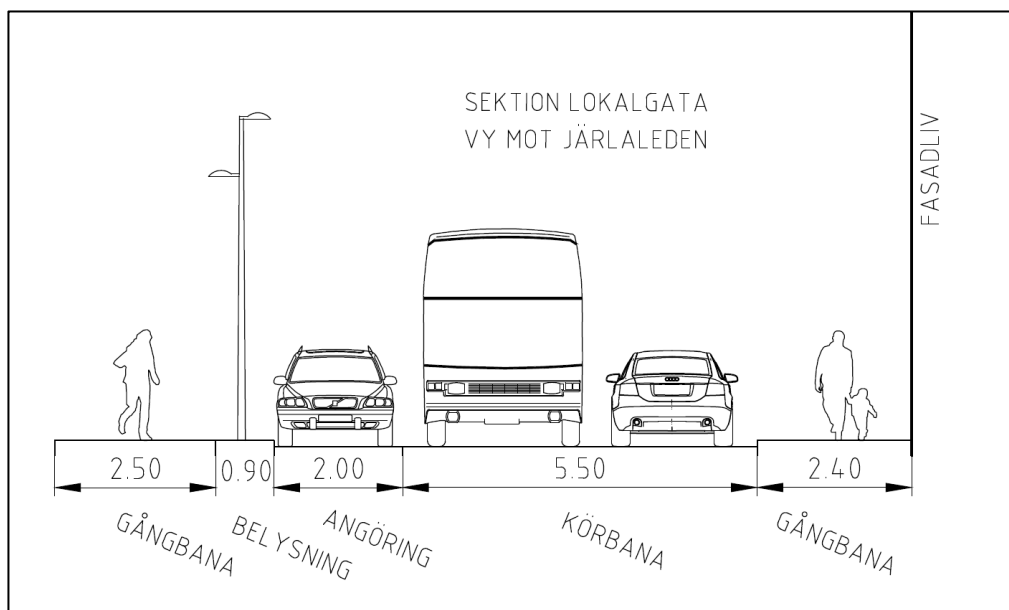
Tabell 1 Lägenhetsfördelning, Drivverket

Storlek	Antal	Andel
1 rok	39	20 %
2 rok	27	14 %
3 rok	56	28 %
4 rok	68	35 %
5 rok	5	2 %
6 rok	1	1 %
Total	196	100%

Utöver bostäder planeras det för lokaler i gatuplan som exempelvis kan komma att inrymma caféer, handel eller service. Totalt planeras ca 19 100 kvm ljus BTA för bostäder samt 500 kvm LOA för lokalytor.

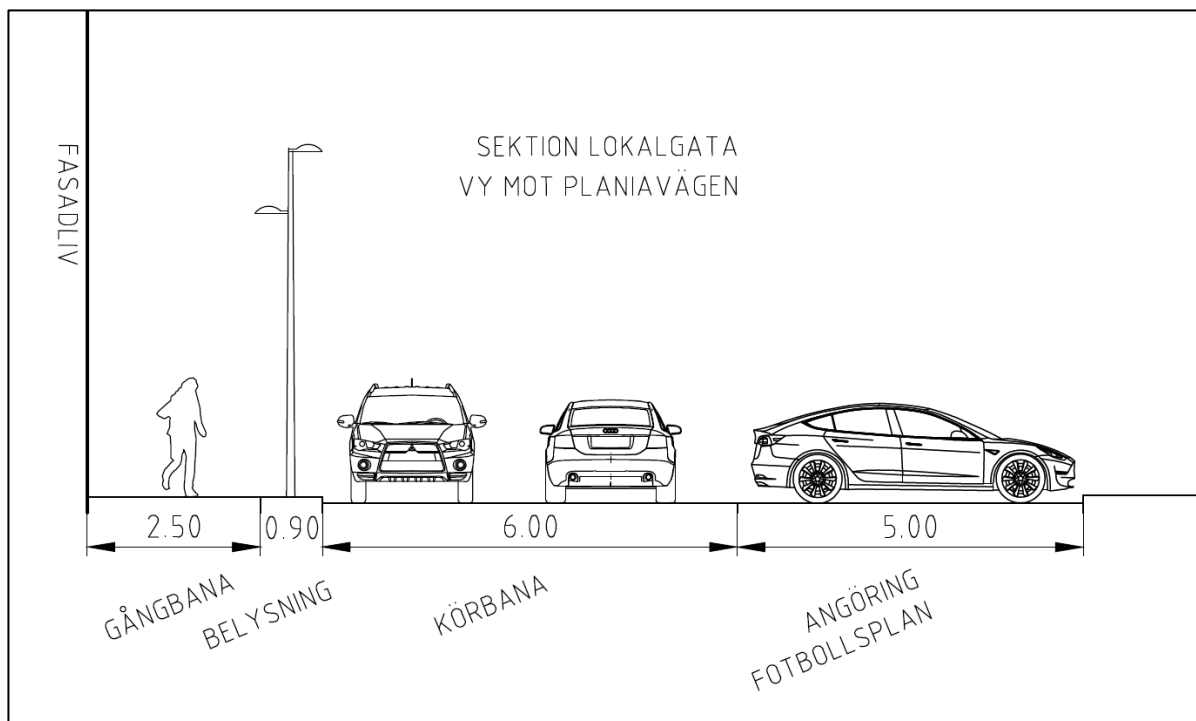
5.1. Sektioner

De exakta måtten inom lokalgatans gaturum är ännu inte helt fastställda, dock har gaturummet funktioner bestämts. På lokalgatan, väster om nya bostadskvarteret, planeras för en gångbana med preliminära bredden 2,4 meter mot kvarterets fasad. Bredden är något smal för att driftfordon ska kunna drifva gångbanan med sina fordon. På västra sidan om gatan planeras gångbanan bli ca 3,4 meter inklusive belysning varav 2,5 meter hinderfritt för driftfordon. Körbanan har måttet 5,5 meter vilket inrymmer trafik i två körriktningar inklusive säkerhetsavstånd. På den västra sidan planeras för en angöringsficka med bredden 2,0 meter. Soppbil stannar i körbana vid tömning av avfallskärl. Då trafikflödet på gatan bedöms bli lågt medför detta inga större framkomlighetsproblem. Särskilt inte heller då möte mellan dubbelriktad trafik antas ske sällan med hänsyn till de låga trafikflödena.



Figur 9 Sektion lokalgatan, vy mot Järlaleden.

Öster om gångfartsområdet blir lokalgatans norra gångbana 3,4 meter inklusive belysning. Körbanan föreslås vara 6,0 meter för att fordon som backar ut från den tvärställda parkeringen inte ska backa över gångbanan. På gatan södra sida, mot nya fotbollsplanen, planeras för tvärställd parkering.



Figur 10 Sektion lokalgatan, vy mot Planiovägen

5.2. Gång

Nya gångbanor tillkommer runt hela kvarteret och som knyter an till nya gångbanor utmed Järlaleden och Planiovägen. Längs Järlaleden och Planiovägen fungerar nya gångbanor som en del av vägnas gaturum som ansluter mot fasad på bostäderna, se sektioner i 4.1 **Cirkulationsplats Järlaleden/Planiovägen**. I samband med att Järlaleden och Planiovägen närmast cirkulationsplatsen byggs om och får starkare karaktär av stadsgata förbättras även gaturummet för gående.

På den nya lokalgatan tillkommer gångbana på båda sidor om gatan. Där lokalgatan möter torgytan utformas gatan som gångfartsområde vilket bidrar till att skapa en naturlig koppling mellan torgytan och nya bostäder och ökar framkomligheten för gående. Gångfartsområdet utformas med fördel som en torgyta i avvikande material och får gärna vara upphöjt i nivå med gångbanorna så att det blir tillgängligt och tydligt för motorfordonstrafiken att det sker en förändring i gaturummet. Mellan gångfartsområdet och Gillevägen skapas en aktivitetsyta som också innebär en ny koppling för gående i nord-sydlig riktning.

Mellan de fasadanslutna gångbanorna och bostädernas entréer planeras ingen höjdskillnad förekomma för att göra entréerna tillgängliga.

5.3. Cykel

Cykling inom området sker i blandtrafik på lokalgatan. Hastigheten inom området kommer att vara låg (max 30 km/tim och gångfartsområde på en kortare sträcka) vilket skapar goda förutsättningar för att blandtrafik ska vara trafiksäkert.

Invid Järlaleden finns en befintlig gång- och cykelbana på norra sidan vägen. Passage till stråket från projektområdet sker via övergångsställe med cykelpassage väster om cirkulationsplatsen. En ny gång- och cykelbana tillkommer även på Planiavägens östra sida i samband med parallellt pågående projekt och cyklister kan nå det nya stråket genom övergångsställe med cykelpassage vid cirkulationsplatserna.

Cykelparkering kommer att anordnas dels som platser längs fasaden mot Järlaleden och Planiavägen, dels på innergården och dels i cykelrum. Genom att erbjuda olika typer av parkeringsplatser tillgodoses olika cyklisters preferenser.

5.4. Motorfordonstrafik

5.4.1. Leveranser och sophantering

Miljörum för avfall är planerade i gatuplan med entré mot Planiavägen och mot lokalgatans västra del. Angöring är planerat att ske i körbanan vid tömning av avfallskärl. Då tömning sker så pass sällan bedöms ingen framkomlighetsproblematik uppstå.

Enligt riktlinjer från NVOA bör uppställning för sopbil anordnas inom 10 meter från entré till miljörum. Avståndet mellan angöringsficka och miljörum klarar riktlinjerna för samtliga miljörum. Lokalgatans utformning medför att sopbil inte behöver vända inom kvarteret.

5.4.2. Parkering

Bilparkering till bostäder kommer att förläggas i garage under innergården till bostäderna. Planerad in- och utfart till garaget är lokaliserat i kvarterets västra del med anslutning mot lokalgatan. Garaget planeras inrymmas ca 90 platser, dock är den exakta utformningen av garaget inte fastställd och det slutgiltiga antalet platser kan komma att justeras. I dagsläget är 96 platser planerade i garage.

För beräkning av parkeringsbehov, se avsnitt **7.3 Parkeringsbehov för bil.**

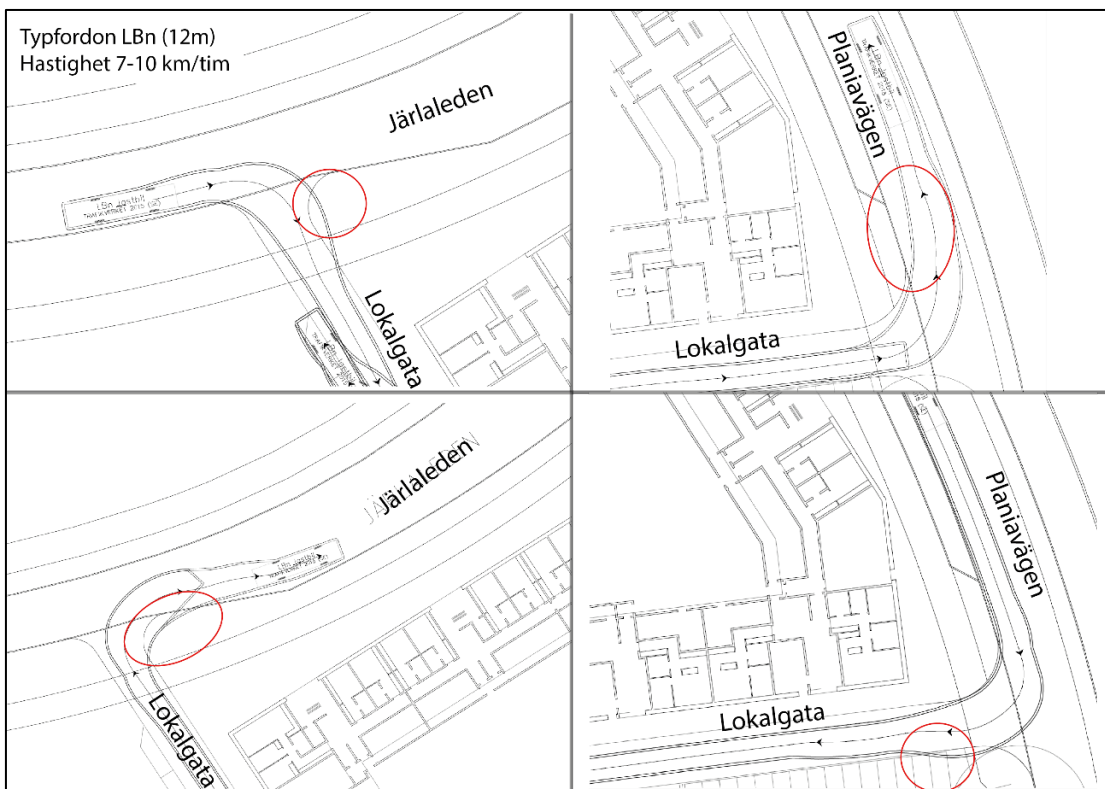
Parkering för rörelsehindrade kan anordnas i garage. Dessa behöver anordnas inom 10–25 meter från tillgänglig hiss. Enligt Boverkets riktlinjer för nyproduktion bör ca 5% av parkeringsplatserna kunna anpassas för rörelsehindrade vilket motsvarar 4 platser för projekt Drivverket.

5.4.3. Körspår och siktförhållanden

Siktförhållandena bedöms som goda, både mot Järlaleden, inom lokalgatan samt mot Planiavägen. Något sämre siktförhållanden kan förekomma för södergående trafik på Planiavägen mot lokalgatan. Detta gäller särskilt om plantering av träd tillkommer mellan körbanan och gångbanan längs Planiavägen.

Framkomligheten och angöringsmöjligheterna för både LOS-fordon (sopbil) samt LBn (lastbil 12 m) har kontrollerats i båda färdriktningar. Båda fordonstyperna har möjlighet att köra in och ut på lokalgatan från Järlaleden samt in och ut från lokalgatan mot Planiavägen. Dock behöver en justering av utformningen av parkeringen till fotbollsplanen ske, mer om detta i nedanstående stycke. Båda fordonstyperna har även möjlighet att angöra i angöringsfickorna. Vid angöring med typfordon LOS eller LBn i angöringsficka finns det fortfarande möjlighet för fordon att passera. Körspåren har kontrollerats med låg hastighet (7-10 km/tim).

För fordonstypen LBn finns viss svepyta på möbleringsyta i korsningen mellan Järlaleden och lokalgatan. Vid utfart från lokalgatan mot Planiavägen med fordonstyp LBn medför gatuutformningen i korsningen att visst intrång i motriktat körfält sker, både vid vänster- och högersväng ut från lokalgatan. Den främsta anledningen till intrånget är angöringsytan som är planerad på Planiavägen, se Figur 6 Preliminär sektion Planiavägen, som medför en begränsning. Vid högersväng in på lokalgatan från Planiavägen blir svepet med LBn stort och två parkeringsplatser till fotbollsplanen kan komma att påverkas. Sannolikt kommer förekomsten av fordon av typen LBn inte vara vanligt förekommande på lokalgatan.



Figur 11 Körspår fordonstyp LBn

För fordonstypen LOS kan intrång i möbleringszonen vid korsningen mellan Järlaleden och lokalgatan undvikas. Dock sker mindre intrång i motriktat körfält vid utfart från lokalgatan mot Planiavägen i både vänster- och högersväng, likt körspår för LBn.

5.4.4. Räddningstjänst

Räddningstjänsten använder sig av typfordon som generellt underskrider dimensionerna av LBn. Räddningstjänsten bedöms därmed ha tillräckligt god framkomlighet till projektområdet.

5.5. Säkra skolvägar och barnperspektivet

I nära anslutning till projektområdet finns flertalet målpunkter för barn; Sickla skola, idrottshallen, två nya bollplaner samt nya aktivitetsytan mellan Sickla skola och fotbollsplanen.

I dagsläget finns en stor parkeringsyta söder om projektområdet som kommer att utgå till förmån för nya fotbollsplanen. I samband med att bostäderna och lokalgatan byggs tillkommer även nya gångbanor mot Järlaleden och Planiavägen samt gångfartsområde på kortare sträcka av lokalgatan. Projektet bedöms således medföra en förbättrad trafiksäkerhet för barn och unga. Närmiljön i övrigt är mindre trafiksäker i det avseende att både Planiavägen och Järlaleden är högt trafikerade vägar som dessutom saknar signalreglerade passager. Dock medför ombyggnation av Järlaleden och Planiavägen att trafiksäkerheten ökar i och med breddade gång- och cykelbanor samt nya möbleringszoner.

6. MOBILITETSÅTGÄRDER

6.1. Planerade åtgärder från kommunens riktlinjer

Som tidigare nämnt har Nacka kommun krav på att mobilitetsåtgärder ska genomföras om reduktion av parkeringstalet ska vara aktuellt. Dessa åtgärder är:

- Prova på kollektivtrafik genom att erbjuda boende 6 månaders SL-kort.
- Bilpoolsplats på kvartersmark. Byggherren betalar medlemskap i bilpool 10 år.
- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede.
- Förbättrade cykelfaciliteter med exempelvis reparations- och tvättrum för cykel.
- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning.

Av ovanstående åtgärder planerar byggaktören att genomföra informationspaketet, förbättrade cykelfaciliteter samt bilpool. Dock föreslås att bilpoolen i första hand inte anordnas inom kvarter Drivverket, utan att redan befintlig eller framtida bilpool inom Sickla nyttjas gemensamt med andra. Därmed diskuteras antal år som byggaktören bekostar medlemskap för boende vidare i senare skede.

För att ersätta de åtgärder som inte genomförs, samt genom att komplettera ovanstående åtgärder, har en omvärldsbevakning skett för att hämta inspiration till lämpliga åtgärder.

I en rapport som tagits fram av Haninge kommun har sammanställning skett av projekt där mobilitetsåtgärder genomförts. De projekt som utvärderats har haft olika förutsättningar och varit lokaliserade i olika delar av landet.

Projekt	Fysiska åtgärder						Immateriella åtgärder						
	p-tal privata	dedikerad bilpool	dedikerad cykelpool	lättillgängligt cykelrum	extrastor hiss	cykelmek	leveransrum/-boxar	Kombinerade mobilitetslösningar	MS bilpool	MS cykelpool	kollektivtrafikkort	MS annat	resecoach/info etc
Brf Kronhusparken Inom Vallgraven	0			•			•						
Klippern 3 (Ohoj) Malmö	0		•						•				
Almedals terrasser	0,3	•							rabatt				
Klippern 4 (Obøy) Malmö	0		•		•	•	•			rabatt 10 år		•	
On Track Älvsjö	0,24	•		•					•	•	•		
Viva Göteborg	0	•				•			•	•			•
Brf Blicken Haningeterrassen	?		•	•					3 år		3 år		
Xplorion	0,4 / 1000m ²		•	•		•	•						•
Nouvelle	0	•	•	•	•	•	•		•	•			•

Figur 12 Sammanställning av projekt som utvärderats i Haninge kommuns pilotprojekt (P-tal 0 – Test av ett bilfritt bostadskvarter, Haninge kommun 2020)

Bland ovanstående projekt har de vanligaste åtgärderna varit dedikerad cykelpool och lättillgängligt cykelrum. Dedikerad bilpool och/eller betalt medlemskap i bilpool är också en vanligt förekommande åtgärd.

6.2. Referensprojekt

6.2.1. Slakthusområdet

Projektet omfattar en utveckling av Slakthusområdet med ca 4000 bostäder, nya arbetsplatser, förskolor, skolor m.m. Området är beläget söder om Stockholms innerstad med närhet till tunnelbanan. I samband med ombyggnationen av Slakthusområdet kommer även en ny tunnelbanestation tillkomma i Slakthusområdet samtidigt som tunnelbanestationen *Globen* utgår. I närheten finns även spårväg (Tvärbanan) samt bussterminal vid Gullmarsplan. Restiden till Stockholm C kommer att vara ungefär 5-10 minuter.

En resa från Slakthusområdet till Stockholm City med cykel tar ca 20 min. Till Södermalm är restiden enbart 10 minuter.

I Slakthusområdet planeras för både handel och service.

Inom området planeras för fyra mobilitetshus. I mobilitetshusen planeras för olika mobilitetsåtgärder, bland annat lastcykelpool, bilpool, leveranslösningar m.m.

Parkeringsstalet för området är 0,3 bilparkeringsplatser/lägenhet.

6.2.2. Järla Norr

Projektet Järla Norr är planerat invid Värmdövägen, precis norr om Saltsjö Järla station. Inom planområdet planeras det för ca 390 bostäder och i princip samtliga är planerade som små lägenheter om 1–2 r.o.k. Utöver bostäder planeras även för verksamhetslokaler i bottenvåningarna.

Projektet är lokaliserat i direkt anslutning till en av tunnelbanans planerade entréer. Dessutom ligger projektet inom mycket nära avstånd från Saltsjöbanan (ca 100 m) samt inom nära avstånd (ca 500 m) från bussar. Förutsättningarna att resa kollektivt är därmed mycket goda och en resa till Slussen tar ca 18 minuter med buss. Projektet är även planerat invid befintligt regionalt cykelstråk och en resa med cykel till Slussen tar ca 22 minuter.

Närmsta centrumområde med dagliglivs samt service är antingen Nacka Forum (ca 1 km österut) eller Sickla Köp kvarter (ca 1,4 km västerut) vilket innebär att projektet har medelgoda förutsättningar gällande avstånd till handel.

I trafikutredningen föreslås ett stort antal mobilitetsåtgärder som kan genomföras utöver de som listas i Nacka kommuns riktlinjer:

- Co-working space / distansarbetsplatser
- Gemensamhetsyta för ex. sociala tillställningar
- Flexibel utformning av gemensamma rum
- Cykelpool
- Rabatt på hyrbil och taxi
- Mobilitetspott för kollektivtrafikkort, taxi, cykelköp m.m.
- Tydligt mobilitetskoncept
- Fri cykelservice
- Erbjudande om möte med mobilitetscoach
- Gratis ”prova-på” tillfälle för hyrbil, elcykel m.m.
- Parkeringskostnad med hög kostnadstäckning

I utredningen för projektet framgår inte vilka av ovanstående föreslagna åtgärder som byggaktören faktiskt planerar att genomföra.

Projektet har medgetts beslut om p-tal 0,21 platser/lägenhet.

6.2.3. Analys av referensprojekt och projekt Drivverket

De två referensprojekten och projekt Drivverket har vissa liknande förutsättningar.

Kollektivtrafik

Restiden till Stockholms innerstad kommer att vara ca 10 minuter med kollektivtrafik från både Slakthusområdet och projekt Järla Norr. En resa med cykel även det ungefär lika lång tid.

Jämfört projekt Drivverket har Järla Norr mest lika förutsättningar vad det gäller kollektivtrafik och resor till och från Stockholms innerstad i och med att projekten ligger geografiskt nära varandra.

Handel och service

Avståndet från Slakthusområdet respektive Järla Norr till centrum skiljer sig något. Slakthusområdet kommer ha direkt tillgång till både handel och service. För Järla Norr är avståndet mellan 1 – 1,4 km vilket innebär något sämre tillgång till handel och service.

Projekt Drivverket har mycket goda förutsättningar vad det gäller service och handel, i likhet med Slakthusområdet, då avståndet till närmsta dagliglivs är knappt 100 meter och hela Sickla köpvarter ligger inom 500 meters avstånd.

Mobilitetsåtgärder

I båda referensprojekten planeras för mobilitetsåtgärder, exakt vilka åtgärder som planeras

genomförs i projekt Järsla Norr har dock inte framgått tydligt. Projektet strävar dock efter att uppnå ambitiös nivå enligt Nackas riktlinjer.

Av de åtgärder som listas i referensprojekten finns flertalet åtgärder som kan vara lämpliga att genomföra även i projekt Drivverket.

6.3. Förslag till åtgärder inom projekt Drivverket

Vid val av lämpliga åtgärder bör hänsyn tas både till målgrupp samt projektets geografiska läge.

För projekt Drivverket finns mycket goda förutsättningar att resa med kollektivtrafik, och boende som köper lägenhet i projektet lär med största sannolikhet nyttja kollektivtrafiken i någon mån.

Inspiration från referensprojekt

Tydligt koncept

För att skapa rätt förväntningar hos de boende rekommenderas att ett tydligt hållbarhetskoncept förmedlas. Det innebär att boende informeras om att planeringen har utgått från att främja hållbart resande, att mobilitetstjänster erbjuds samt att parkeringsmöjligheterna är begränsade. I konceptet kan det förmedlas att boende som köper bostad i projektet kommer att bli erbjudna personlig resecoaching.

Cykelpool/hyrsystem för cyklar och lådcyklar

Åtgärden innebär att yta för cykelpool/hyrcyklar avsätts i exempelvis cykelgarage. Åtgärden skulle kunna komplettera 'förbättrade cykelfaciliteter' som Nacka har som rekommenderad åtgärd. Ett hyrcykelsystem med lådcyklar skulle även kunna ersätta åtgärden med leveransskåp då lådcyklar uppfyller liknande effekt.

Viktigt är att utrymmet för cykelpoolen utrustas med cykelparkeringar som har rätt mått så lådcyklar inryms. En cykelpool med lådcyklar anses vara särskilt lämplig för projekt Drivverket med hänsyn till det nära läget till Sickla köp kvarter. Potentialen att ersätta bilresor till och från köp kvarteret med lådcyklar bedöms som hög.

Fri cykelservice

Förbättrade cykelfaciliteter kompletteras med en årlig cykelservice som bekostas av fastighetsägaren under de första två åren från inflytt för att sedan lämnas över till bostadsrätts- eller hyresrättsföreningen. Då inflytt kan ske vid olika tillfällen för olika trapphus/etapper så ska den fria cykelservicen räknas från inflytt för respektive trapphus/etapp. Service två gånger per år, en gång under våren och en under hösten, underlättar för boende som vill byta till vinterdäck. Cykelservice kan även erbjudas i form av ett abonnemang hos en närliggande cykelbutik eller cykelverkstad.

Informationstavlor kollektivtrafik

I entréerna till bostäderna placeras en informationstavla med avgångstider för närliggande kollektivtrafik. På tavlan kan även störningsinformation presenteras. Informationstavlan kan också visa ex. föreningsnyheter och planerade event i närområdet. Åtgärden bedöms som ett bra komplement med hänsyn till antalet närliggande stationer och hållplatser.

Individuell resecoaching

Åtgärden med personlig resecoaching fungerar som komplement till informationspaketet som delas ut vid inflytt. Individuella behov identifieras och lösningar för hållbart resande tas fram ihop med en resecoach.

Co-working spaces

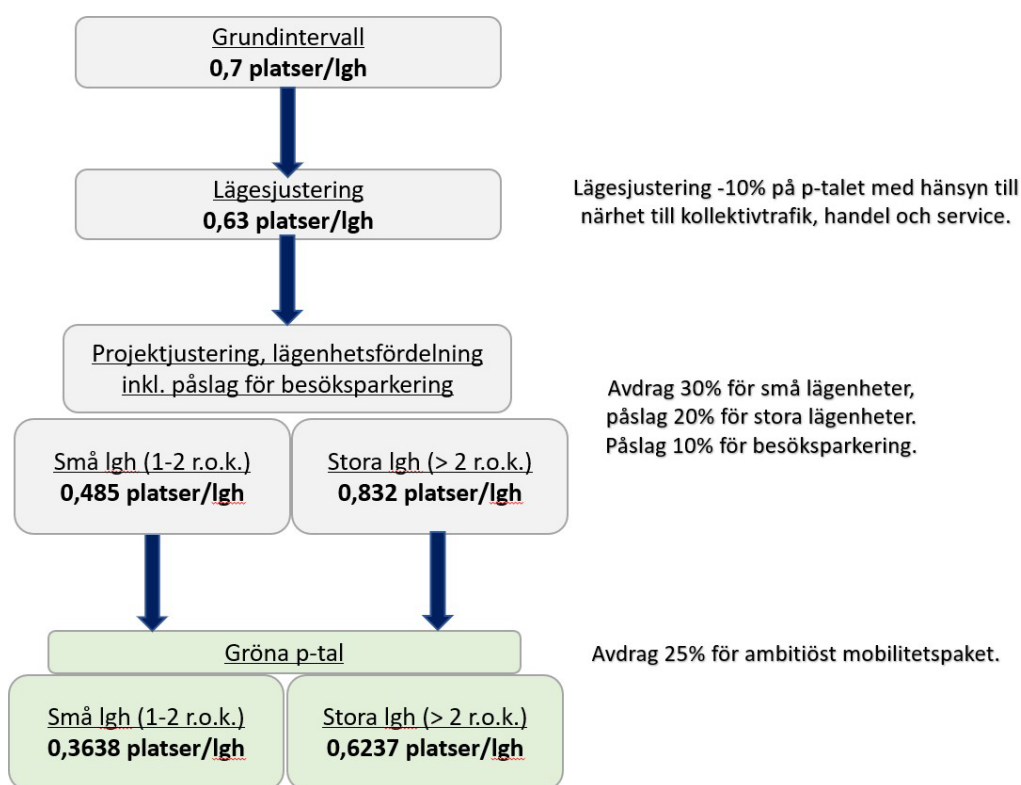
I samband med att det blivit vanligare att arbeta hemifrån så kan ytor för gemensamma arbetsplatser i bostadshuset vara en effektiv mobilitetsåtgärd för att minska behovet att resa, särskilt för boende i mindre lägenheter där yta för arbetsplats kan vara begränsad.

Så kallade co-working spaces har blivit mer populära i nyproduktion. Gemensamma arbetsplatser bidrar även till stärkt socialt nätverkande mellan de boende.

7. PARKERING OCH MOBILITET FÖR DRIVVERKET

7.1. Parkeringstal för bil

Baserat på Nacka kommuns riktlinjer kan ett projektspecifikt parkeringstal beräknas. Beräkningen utgår från de fyra steg som finns i Nacka kommuns modell för beräkning av parkeringstal.



Figur 13 Illustration av beräkning av p-tal

Av de 196 planerade lägenheterna kategoriseras 66 lägenheter som små och 130 lägenheter som stora. Baserat på denna fördelning blir det genomsnittliga p-talet för projektet 0,536 platser/lägenhet. Med hänsyn till projektets närhet till kollektivtrafik, cykelstråk samt handel och service kan p-talet framstå som något högt. Detta blir särskilt påtagligt vid jämförelse med referensprojekten Nouvelle i Upplands-Väsby samt Järila Norr i Järila.

Efter analys av ovanstående projekt, samt med avvägning mot p-talen enligt Nacka kommuns riktlinjer har rekommenderade p-tal för projekt Drivverket tagits fram.

Rekommenderade p-tal

I närområdet finns flertalet målpunkter som kan nås inom några minuters promenad, bland annat Sickla köp kvarter, närliggande stationer och hållplatser samt skola och idrottsverksamheter. Närheten till dessa målpunkter, framför allt till handel och service, underlättar vardagslivet utan bil.

Projekt Drivverket är även placerat i ett kollektivtrafikhögt läge med ett brett utbud av kollektivtrafik. Både buss, spårväg och snart även tunnelbana finns i området och en resa till Stockholms innerstad tar ca 15 minuter. Det breda utbudet erbjuder även en stabilitet för resenärer med kollektivtrafik.

Parkeringsstalet är baserat utifrån följande parametrar:

- Stort utbud av kollektivtrafik i närområdet
- Kort restid till Stockholms innerstad
- Nära avstånd till service och handel
- Stort utbud av service och handel inom närmsta centrumområde
- Stort utbud av mobilitetsåtgärder i projektet
- Bostädernas målgrupper
- Jämförelse mot referensprojekt

Små lägenheter

Av de planerade små lägenheterna är 90% av 1:orna mindre än 35 kvm. Av de planerade 2:orna är 93% mindre än 50 kvm. Baserat på ovanstående antas att den övervägande andelen av innehavarna av små lägenheter kommer vara barnfria hushåll. Sannolikt består majoriteten även av ensamhushåll och en yngre målgrupp.

Baserat på den identifierade målgruppen för små lägenheter bedöms sannolikheten som lägre att dessa äger egen bil, dels på grund av inkomst, dels på grund av åldersgruppen. Statistik från Transportstyrelsen¹ visar att andelen körkortsinnehavare i åldersgruppen 18-24 år är betydligt lägre jämfört äldre åldersgrupper. Med hänsyn till ovanstående är det troligt att denna målgrupp i en större omfattning kommer resa med kollektivtrafik, alternativt cykla eller gå.

Det rekommenderade parkeringsstalet för 1:or och 2:or är 0,21 platser/lägenhet vilket är jämförbart med parkeringsstalet i referensprojektet Järla Norr.

¹ Transportstyrelsen, 2023. Statistik över körkortsinnehavare efter åldersgrupp

Stora lägenheter

För de större lägenheterna (3-6 r.o.k.) ökar sannolikheten att dessa är flerpersonshushåll och därmed ökar även sannolikheten att hushållet har högre inkomst samt att de boende tillhör en äldre åldersgrupp. Med detta ökar även sannolikheten för ett högre bilinnehav. Med hänsyn till planerade mobilitetsåtgärder samt de goda förutsättningarna att kunna bo utan att äga egen bil bedöms p-talet vara 0,5 platser/lägenhet för stora lägenheter.

Det genomsnittliga p-talet, baserat på 66 små lägenheter och 130 stora lägenheter, blir därmed **0,4 platser/lägenhet**. P-talet 0,4 platser/lägenhet bedöms vara ett rimligt p-tal för området med hänsyn till referensprojekten Slakthusområdet och Järla Norr.

7.2. Parkeringsbehov för cykel

Parkeringsbehovet för cykel utgår från Nacka kommuns riktlinjer.

Lägenhetsstorlek	Antal cykelparkeringar (P-tal)	Parkeringsbehov
Små lägenheter; 1:or och 2:or	2 platser/lägenhet	78
3:or	3 platser/lägenhet	54
4:or	4 platser/lägenhet	168
5:or	5 platser/lägenhet	272
6:or och större lägenheter	5 platser/lägenhet*	6
Total		603

**Efter dialog med Nacka kommun kan 5 platser/lägenhet för 6:or och större antas*

För närvarande planeras följande antal placering av cykelparkeringar:

- 472 platser i cykelrum
- 73 platser på innergård
- 40 platser på förgård

Totalt inryms 585 platser vilket innebär ett avsteg från parkeringsnormen med 18 platser (3%). Platserna som är planerade kommer vara av hög kvalitet. Det innebär att de kommer ha tillräcklig yta för att de ska anses vara attraktiva.

Rekommendation för utformning av cykelparkering

Tvåvåningsställ bör undvikas som parkering på gata eller innergård då dessa platser främst tilltalar en målgrupp som snabbt vill kunna nå sin cykel. Vissa platser i cykelrum skulle kunna anordnas i tvåvåningsställ, detta gäller främst vid vinterförvaring.

En viss andel av parkeringsplatserna ska anpassas så att låsning av lådcykel är möjlig då dessa är mer utrymmeskrävande än vanliga cyklar. Förslagsvis finns möjlighet att låsa lådcykel både mot gata, på innergården samt i cykelrum. En riktlinje för projekt Drivverket är att ca 5% av platserna kan anpassas för mer utrymmeskrävande cyklar.

Cykelrummen ska vara enkelt nåbara, helst i nivå med gata och med automatisk dörröppnare. Eventuella hissar bör anpassas så att cykel inryms i hiss.

7.3. Parkeringsbehov för bil

I detta skede för Drivverket föreslås det ett genomförande av mobilitetsåtgärder i på ambitiös nivå för att erbjuda de boende goda möjligheter att kunna bo utan att äga egen bil.

Med Nacka kommuns riktlinjer för parkering blir det genomsnittliga p-talet för projektet 0,536 platser vilket motsvara ett parkeringsbehov om 109 platser varav 4 platser är avsedda för bilpool.

Baserat på det rekommenderade p-talet om 0,4 platser/lägenhet ger detta ett behov om 79 platser. I projektet planeras för närvarande 96 parkeringsplatser vilket innebär ett potentiellt överskott om 17 platser. Med hänsyn till att lägenhetsfördelningen fortfarande inte är helt fastställd anses detta överskott av platser positivt.

7.3.1. Konsekvenser av bristande parkeringsmöjligheter

Bedömningen av p-tal 0,4 platser/lägenhet medför att 79 parkeringsplatser behöver anordnas för att möta parkeringsbehovet. Detta är ett avsteg om ca 25 platser jämfört Nacka kommuns riktlinjer för parkering (med genomförande av ambitiöst mobilitetspaket).

I det fall att verkligt parkeringsbehov skiljer sig från det teoretiska parkeringsbehovet finns risk att för få platser anordnas inom projektet. Riskerna finns därmed att fordon kommer att parkera på annan plats. Närliggande parkering till projektet är planerat längs lokalgatan invid fotbollsplanen samt längs Planiavägen där parkering är tillåten under nätter och hela helger. I dagsläget saknar Nacka kommun avgiftsbelagd parkering under kvällar och nätter vilket skulle kunna vara ett effektivt styrmedel för att undvika att boende parkerar på allmän parkering. Att införa p-skiva för parkeringen invid fotbollsplanen är också ett lämpligt alternativ.

Viktigt är att i ett tidigt skede, redan inför försäljning av lägenheterna, kommunicera att parkeringsmöjligheterna kommer vara begränsade och att ett brett utbud av mobilitetsåtgärder kommer erbjudas. På så sätt ställs rätt förväntningar hos de boende.

8. TRAFIKALSTRING

8.1. Trafikflöden för gående och cyklister

Den exakta alstringen av gående och cyklister som projektet medför är svårbedömt. Baserat på antalet lägenheter, potentiella målgrupper och lägenhetsfördelningen uppskattas ca 450 boende tillkomma.

Storlek	Antal	Boende
1 rok	39	50
2 rok	27	40
3 rok	56	130
4 rok	68	210
5 rok	5	15
6 rok	1	5
Total	196	450

Baserat på antalet lägenheter samt vilka målgrupper som förväntas ha bil bedöms 180 boende åka bil, här förutsätts viss samåkning. Av resterande 270 boende uppskattas 190 vara gående till närliggande kollektivtrafik, närliggande målpunkter m.m. och resterande 80 är cyklister. Förväntat antal rörelser för gående och cyklister är 3 rörelser/dygn.

Detta ger i snitt 570 rörelser för gående och 240 rörelser för cyklister per dygn. Ytterligare rörelser tillkommer för gående och cyklister som ska till skolan och idrottsplatsen.

8.2. Trafikflöden för motorfordon

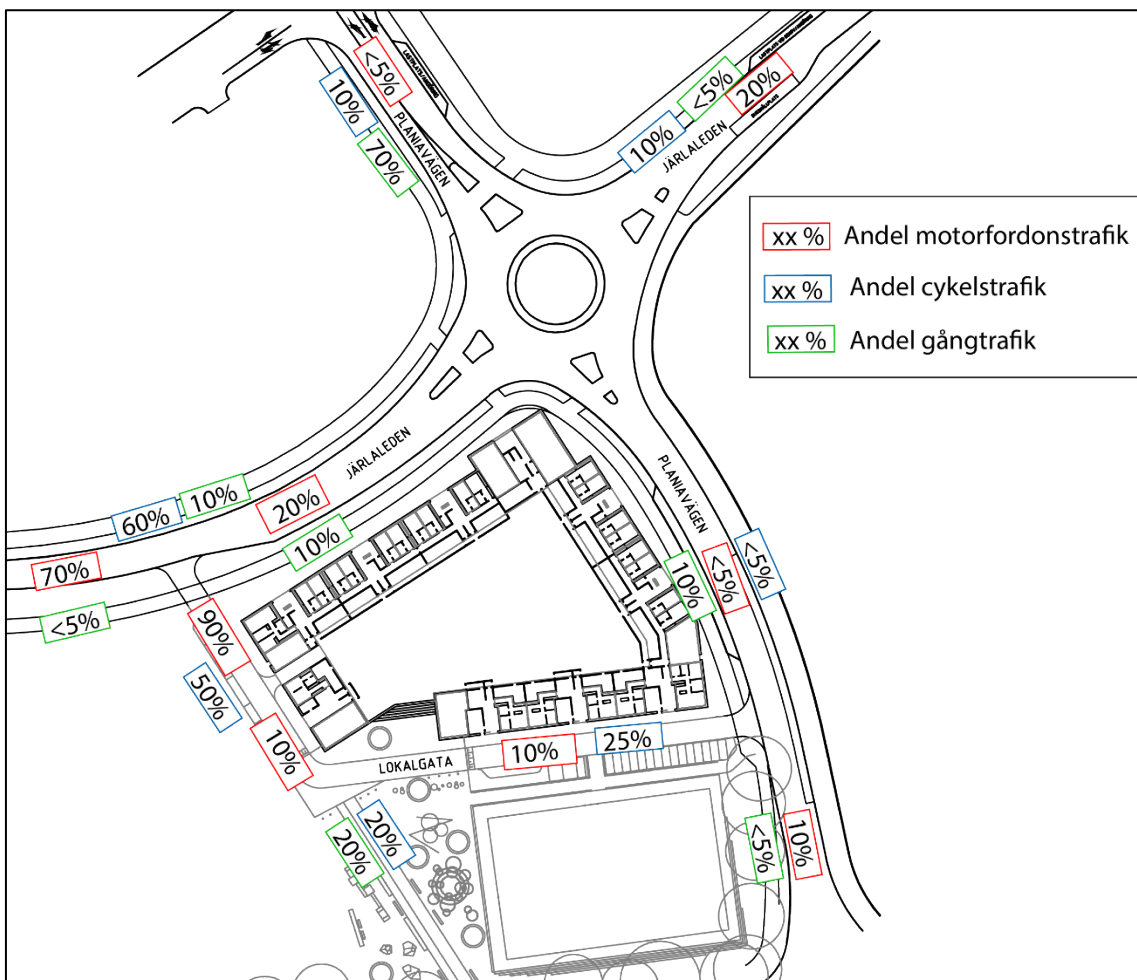
Baserat på det rekommenderade p-talet om 0,4 platser/lägenhet kommer uppskattningsvis 80 parkeringsplatser tillkomma i samband med projektet. Med ett genomsnittligt antal fordonsrörelser om 3 rörelser/parkeringsplats och dygn erhålls ett flöde om ca 240 fordonsrörelser/dygn.

I ovanstående alstring ingår flöden för sophantering och leveranser, uppskattningsvis 30 fordonsrörelser/vecka, motsvarande ca 4 rörelser/dygn.

För hämtning/lämning till skola, idrottsplatsen och fotbollsplanen antas ytterligare trafikflöden belasta lokalgatan. Nämnvärt är dock att dessa flöden finns redan i dagsläget och påverkar redan både Järlaleden och Planiovägen. Flödena bedöms ligga i spannet 500 – 750 fordonsrörelser/dygn.

8.3. Fördelning av flöden

De trafikflöden inom gång, cykel och motorfordonstrafik som alstras från de nya bostäderna bedöms fördelas enligt figur nedan. Notera att flöden till och från skolan och idrottshallen inte ingår i flödesfördelningen.



Figur 14 Uppskattad flödesfördelning

Majoriteten av de gående bedöms välja genaste vägen till och från nya tunnelbaneuppgången i Sickla köp kvarter. Dessa gående kommer därför gå norrut på Planriavägen. Bland dessa inkluderas även en stor del gående till Sickla köp kvarter. En mindre andel gående förväntas resa med buss från hållplats Nysätravägen för resa till Slussen och kommer därför välja vägen genom torget, förbi fotbollsplanen. Övrigt gångflöde fördelas ut på gångvägnätet.

För cykeltrafiken bedöms majoriteten resa västerut på Järlaleden för att ansluta till det regionala cykelstråket vid cirkulationen Gillevägen/Järlaleden. I detta flöde ingår även en andel cyklister till Sickla köp kvarter. Av resterande cyklister bedöms ytterligare en andel ansluta direkt till det regionala stråket på Gillevägen, och väljer därför att resa söderut förbi nya fotbollsplanen. En mindre andel cyklister väljer resa norrut på Planriavägen för resa till

Sickla köpkvarter. Resterande andel cyklister bedöms resa österut på Järlaleden i riktning mot Värmdö.

För motorfordonstrafiken uppskattas lokalgatans norra del, mot Järlaleden, belastas mest i och med placeringen av in- och utfart till garaget och Järlaledens koppling mot Stockholms innerstad. En mindre andel av flödet bedöms resa söderut i riktning mot Älta. Majoriteten av flödet fortsätter i riktning västerut mot innerstaden. En mindre andel bedöms resa österut i riktning mot Nacka forum och Värmdö.

9. SAMLAD BEDÖMNING

Projektet Drivverket är planerat i ett av Nackas bästa lägen med närhet till både kollektivtrafik, skola, idrott samt handel och service. Förutsättningarna för att kunna resa hållbart till och från bostäderna är mycket goda då flertalet cykelstråk av hög standard omger projektet. Varierande typer av kollektivtrafik finns och är planerat inom några hundra meter från området vilket möjliggör smidigt resande till och från Stockholms innerstad.

I projektet Drivverket planeras genomförande av mobilitetsåtgärder på en ambitiös nivå för att kunna erbjuda boende bättre möjligheter att kunna resa hållbart. Att öka andelen resor som sker med hållbara färdmedel går även i linje med Nacka kommuns riktlinjer och mål. Bland de åtgärder som planeras kommer bland annat bilpool och cykelpool med lådcyklar att erbjudas. Vidare kommer boende få tillgång till högkvalitativa cykelparkeringar och erbjudande om gratis cykelservice årligen. Gemensamma utrymmen planeras utformas med platser för co-working vilket erbjuder en alternativ, social arbetsplats nära hemmet.

Baserat på projektets förutsättningar, samt efter jämförelse med referensprojekt, bedöms ett parkeringstal om i snitt 0,4 platser/lägenhet (baserat på nuvarande lägenhetsfördelning) vara lämpligt för projektet. Detta motsvarar ett parkeringsbehov om 79 platser.

Den trafikallström som projektet bedöms generera är relativt låg. För motorfordonstrafik tillkommer ca 240 fordonsrörelser/dygn inklusive sophantering och leveranser till bostäder. För gående förväntas ca 570 fordonsrörelser tillkomma, majoriteten av dessa bedöms belasta Planiavägens västra gångbana till kommande tunnelbaneuppgång. För cyklister tillkommer ca 240 fordonsrörelser/dygn varav majoriteten förväntas resa västerut på Järlaleden för att ansluta till det regionala stråket i väst.