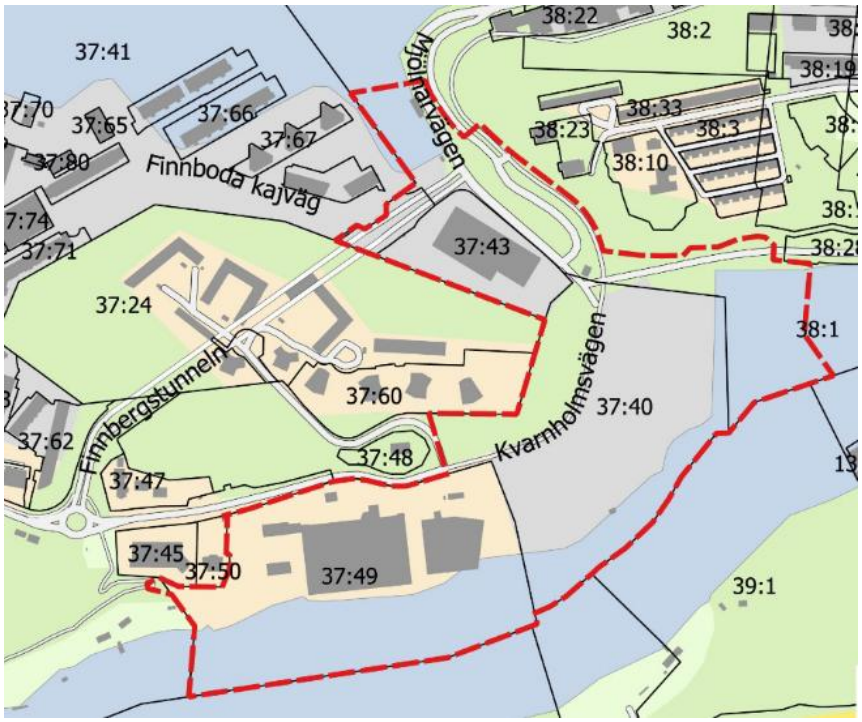
Kvarnholmen Utveckling AB

Mobilitetsutredning inför samråd

Del av detaljplan Gäddviken avseende del av fastigheterna 37:40 och 38:1, samt fastighet 37:43



2026 01 23

Holmén Projektutveckling AB

Anders Holmén

Innehållsförteckning

1. Inledning
    a. Begrepp och enheter
    b. Bakgrund
    c. Syfte
    d. Avgränsningar
    e. Lokala förutsättningar
2. Underlag för mobilitetsutredning
    a. Parkeringstal Nacka
    b. Handlingsplan mobilitet
3. Planerad verksamhet och bebyggelse
4. Parkeringsbehov cykel och bilparkering
    a. Bilparkering bostäder
    b. Cykelparkering bostäder
5. Mobilitetstjänster
    a. Föreslagna mobiltetsåtgärder
    b. Bilpoolplaceringar
6. Nuvarande parkeringsbehov Kvarnholmen
7. Placering av parkering
    a. Bilar
    b. Besökare
    c. Cyklar
8. Summering föreslagna parkeringstal
    a. Mobilitetsåtgärder
    b. Cykelparkering
    c. Bilparkering
9. Referenser

1. Inledning

1.1 Begrepp och enheter

Mobilitetstjänster definieras enligt ”Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka” antagen av kommunstyrelsen 2016-11-28.

Mobilitetstjänster är lösningar som bidrar till ökad mobilitet och samtidigt minskar både behov av och intresse för att inneha privatägd bil

Parkeringsbehov avser parkeringsplatser både för bil och cykel

1.2 Bakgrund

Följande mobilitetsutredning avser del av kommande detaljplan Gäddviken för fastigheterna 37:40 och 37:43, samt del av 38:1 och har utförts på uppdrag av KUAB (Kvarnholmen Utveckling AB). Detaljplanen omfattar även fastigheten 37:49 vilken ägs av Vasakronan vilka redovisar separat mobilitetsutredning för den fastigheten.

Berörda fastigheter är till större delen obebyggda, förutom en äldre lagerbyggnad på fastighet 37:43 som avses att rivas.

Detaljplanen avser utveckling av ca 1100 bostäder, 1 förskola om 6 avdelningar samt ett antal lokaler. Följande utredning baseras på den preliminära bebyggelseutformningen som tas fram till samråd, den slutgiltiga utformningen och omfattningen kommer att fastställas under kommande arbete till antagande av detaljplanen.

1.3 Syfte

Syftet med utredningen är att tillse att det kommer att finnas parkeringslösningar som tillgodoser den kommande verksamhetens behov.

Mobilitetsutredningen kommer föreslå lämpligt antal parkeringsplatser för bil respektive cykel samt ge förslag på mobilitetsåtgärder som kan implementeras för att minska behovet av bilparkeringsplatser. Det föreslagna parkeringstalet tar hänsyn till flera olika krav och behov såsom, minimering av sprängning, naturvärden, riksintresse och uppskattade verkliga behov av parkering som nuvarande byggherrar framfört.

1.4 Avgränsningar

Utredningen avser den av detaljplanen vilken KUAB förfogar över, mobilitetsutredning för den del som Vasakronan förfogar över ingår inte. Området som mobilitetsutredningen avser framgår av fig. 1

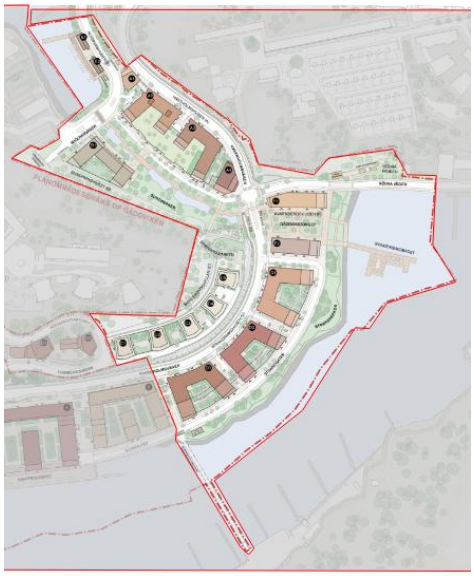


Fig. 1. Del av område vilken utredning avser

1.5 Lokala förutsättningar

Området som avses bebyggas påverkas av ett antal begränsande faktorer vid utformning, framför allt för bilparkering.

Större delen av området är beläget på äldre utfylld industrimark och innehåller föroreningar under nivå +1, vilket begränsar schaktning nedåt och eller är beläget på berg vilket kräver sprängning. Länsstyrelsens rekommendationer om lägsta grundläggningsdjup är även en faktor som påverkar. Området omfattas även av riksintressen vilket påverkat utformningen av byggnader. En del av byggnaderna kommer förläggas ovanpå befintliga underjordskonstruktioner och dess skyddszoner

Alla dessa faktorer påverkar möjligheten till att utföra garageanläggningar och stor omsorg har lagts vid att minimera schakt i industrimark och för att undvika onödig bergssprängning, dels av miljöskäl, dels av hänsyn till riksintresset.

Kollektivtrafiken i området består i dag av främst busstrafik, se fig. 2. Pendelbåt finns inom 10 minuters gångavstånd, för både Finnboda och Kvarnholmens bryggor. För närvarande trafikeras den av båtlinje mot Ropsten via Nacka Strand samt mot Nybroplan

Fig.2 Linjekarta SL

2 Underlag för mobilitetsutredning

2.1 Parkeringstal Nacka

Mobiltetutredningen har baserats på förutsättningar i ”Rekommenderade parkeringstal i Nacka” dat 2016-11-28, samt ”Cykelstrategi i Nacka” daterat 2023-06-19 och ”Cykelprogram Nacka”

2.2 Handlingsplan mobilitet

”Rekommenderade parkeringstal i Nacka” dat 2016-11-28 har legat till grund för hur projektet har arbetats fram, där boendeparkering placerats inom fastigheter utifrån att ett kostnadseffektivt bostadsbyggande beaktats.

”Ett lågt parkeringstal är positivt eftersom det kan förväntas bidra till en begränsning av bilberoende i kommunen, vilket ligger väl i linje med kommunens övergripande mål, men ett för lågt parkeringstal riskerar i sin tur att leda till att boendeparkeringen ”trängs ut” på gatan ”. ("Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka")

Nacka har sedan 2023 en cykelstrategi där ”Cykeln som transportmedel har en given plats i ett hållbart transportsystem och är en viktig pusselbit för att skapa ett hållbart framtida Nacka”.

Nacka kommun har som målsättning att 20 % av alla resor 2030 ska ske med cykel och antalet arbetsresor med cykel ska vara 25 %

För att resande med cykel ska uppmuntras behöver bostäder utformas med lättåtkomliga utrymmen och andra åtgärder som förenklar ett liv utan egen bil. Om dessutom de strategiska insatsområdena enligt Nackas cykelstrategi, med bland annat ”Fortsatt säker och tillgänglig

cykelparkering ” vid tex trafiknoder som tunnelbana genomförs, så finns alla möjligheter att öka andelen cyklande.

3 Planerad verksamhet och bebyggelse

Bostäder, lokaler och förskolor

Inom utrett område planeras ca 1100 lägenheter, 1 förskola om 6 avdelningar, en mindre dagliglivsaffär samt ett antal mindre verksamheter (fig. 3)

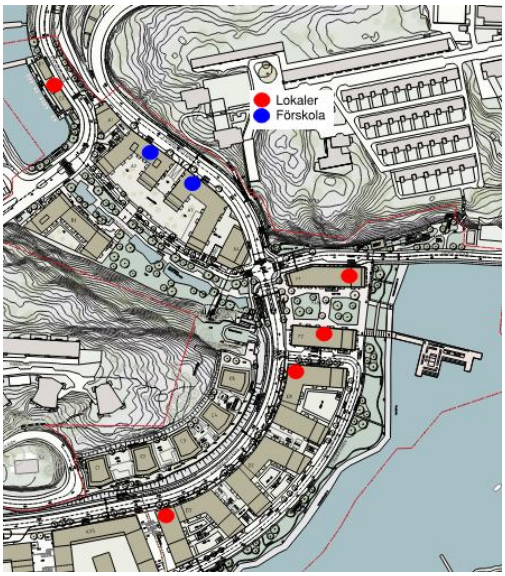


Fig. 3 Planerade förskolor och lokaler

Broförbindelse

För att ytterligare minska bilbehovet föreslås i detaljplanen att en broförbindelse över Svindersviken byggs. Den utförs som en öppningsbar flytande konstruktion mellan Scenhuset på Kvarnholmssidan till Ryssvägen på Nackasidan. Broförbindelsen skulle kunna minska avståndet till Sickla tunnelbanestation med 1/3.

Broförbindelsen skulle även gynna boende längs kajer på norra och södra sidan av Kvarnholmen samt vissa boende i Finnboda.

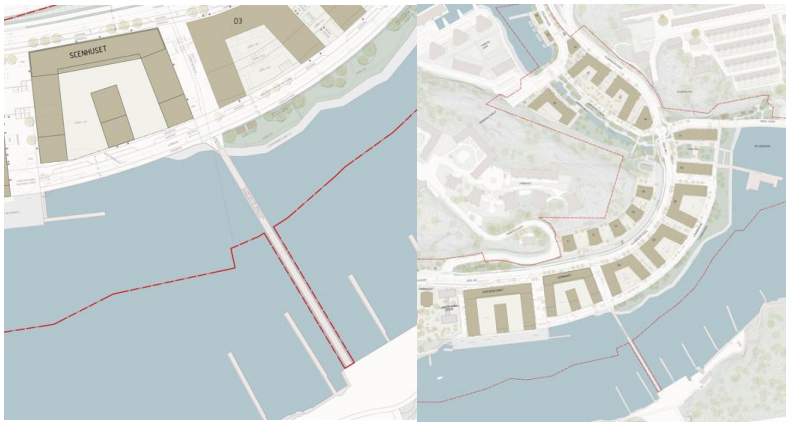


Fig. 4 Föreslagen broförbindelse

4 Parkeringsbehov cykel och bilparkering

Parkeringsbehovet för cyklar och bilar beräknas under nedanstående kapitel. Behovet är beräknat utifrån Nacka kommuns modell för beräkning av parkeringstal från 2016. Inom Kvarnholmen har ett lokalt centrum byggts upp sen kommunens översiktsplan definierat begreppet och även inom området avses verksamheter byggas för att kunna uträtta enklare ärenden lokalt, dock ligger området längre från tunnelbana än kommunen bedömer som kriterier för reducering av parkeringstal. Området ingår i den del av Nacka där exploatörer anses dra nytta av tunnelbaneutbyggnaden till Nacka Reducering för närhet till centrum har inte inräknats vid beräkning av p-tal utan beaktas vid slutgiltig bedömning av p-behov

Cykelparkering är beräknad att ske i bostadens närhet, men bilparkering kommer behöva samordnas mellan fastigheter då tre byggnader inte har möjligheter till parkering inom/under byggnaden, beroende på grundläggningsdjup.

4.1 Bilparkering bostäder

Utgångspunkten är Nacka kommuns parkeringstal för bostäder i Nacka. Resultatet blir utifrån ett grundtal om 0,7 för område A och 1100 lägenheter ett parkeringsbehov mellan 0,47 – 0,54 per lägenhet exklusive besöksparkering beroende på vald nivå av mobilitetsåtgärder och en normalfördelning av lägenheter gällande vid 2024 års konjunkturläge

Kvarter	1rok	2 rok	3 rok	4 rok	5 rok		
A	78	87	87	81	17		
B	28	35	23	24			
C	26	29	59	51			
D	84	141	46	98	2		
F	16	22	38	25	3		
Summa	232	314	253	279	22		**1100**
Små							**546**
Stora							**554**

Fig. 5 Lägenhetssammanställning

Parkeringstal *med* närhet till lokala centrum eller tunnelbana

Antingen 10% rabatt för närhet till tunnelbana eller närhet till lokalt centrum, 500 m gångavstånd

30 % reduktion för små lägenehter 20% tillägg för stora

10 % tillägg för

10 % rabatt

25 % rabatt

Områdetsbaserat grundtal, se separat karta

	Justering lägesbaserat P-tal	Justering lägenhetsstorlek		Justering besöksparkering		Parkeringstal		Gröna P-tal: Medelnivå		Gröna P-tal: Ambitiös nivå	
Grundtal		Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er
0,7	0,63	0,441	0,756	0,441	0,756	0,441	0,756	0,3969	0,6804	0,33075	0,567
						241	419	217	377	181	314

Totalt antal parkeringsplatser	**660**	**594**	
Inklusive parkering för bilpool		**615,65**	**516,71**

Fyll i uppgifter om ditt projekt här:

Projektnamn	Antal lgh:er	Antal små lgh:er	Antal stora lgh:er
Projektets namn	1100	546	554
		546	**554**

	Normalnivå	10% rabatt	25% rabatt
Antal p-platser	660	594	517
Antal bostäder	1100	1100	1100
P-tal	**0,6**	**0,54**	**0,47**

Fig. 6 Uträkning p-tal utifrån normalfördelning

4.2 Cykelparkering bostäder

P-tal för cykel anges till 1 cykelplats per lägenhet, samt en p-plats per sovrum, för 1 rok läggs ytterligare en p-plats till. Detta resulterar i ett p-tal om 2,8 cykelplatser per lgh.

5 Mobilitetstjänster

Nedan redovisas vilka föreslagna mobilitetsåtgärder som ligger till grund för föreslagna p-tal. Dessa baseras på nu kända åtgärder och hur väl de kan genomföras. Innan första respektive sista inflyttning kommer troligtvis många andra likvärdiga åtgärder finnas och bör då beaktas vid tillfället för respektive bygglov. Exempel på mobilitetsåtgärderna återfinns i Boverkets ”Kunskapsbanken”

Exempel på mobilitetsåtgärder som kan regleras i detaljplanen, så kallade fysiska mobilitetsåtgärder

- Samnyttjande av p-platser
- Bilpoolsplats på kvartersmark
- Väl utformade cykelparkeringar
- Begränsning av ytan för bilparkeringar

Däremot går inte ”icke-fysiska mobilitetsåtgärder” att reglera i detaljplan, tex

- Cykelpool
- Bilpool – avtal mellan fastighetsägare och bilpoolsföretag om leverans av tjänst
- Leveransskåp för hemleverans av varor
- Informationslösningar för kollektivresor
- Rabatterade kollektivtrafikkort

5.1 Föreslagna mobilitetsåtgärder

Följande mobilitetstjänster planeras att införas för att reducera behovet av parkeringsplatser inom området med 10 %

- 4 möjliga platser för bilpooler på kvartersmark
- Väl utformade cykelparkeringar med tvätt och reperationsrum för cykel
- Skapa utrymme för cykelpoolsplats inom fastigheterna

Om byggherren vid bygglovsskedet önskar sänka parkeringstalet föreslås att en sänkning kan utföras om ytterligare frivilliga mobilitetsåtgärder vidtas tex

- Kollektivtrafikinformation i realtid
- Leveransskåp för hemleverans
- Informationspaket med fokus i tidigt skede där nya resmöjligheter belyses
- Cykelbro över Svindersviken

5.2 Bilpoolsplaceringar

4 ytor inom detaljplaneområdet föreslås bli planlagda för uppställning poolbilar, dels i anslutning till kvarter A1 och A2, dels inom Kv D samt norr om Södra vägen. Ytorna kan kopplas till separata bostadsfastigheter i samband med framtida fastighetsreglering och därmed inte vara placerade på allmän platsmark

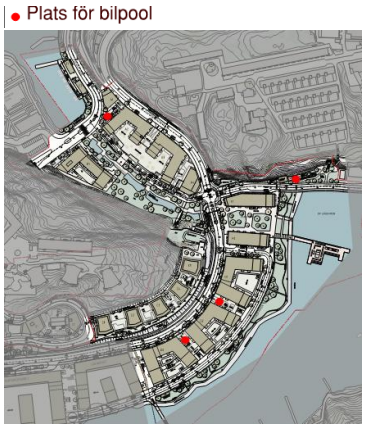


Fig. 7 Placering bilpool

6 Nuvarande parkeringsbehov Kvarnholmen

Kvarnholmen har under de senaste 15 åren bebyggts med nya bostäder med varierande krav på parkeringsplatser.

Vid kontroll hos områdesansvariga för de, på Kvarnholmen, verksamma byggherrarna konstateras att det med rådande p-tal finns vakanser. Båda byggherrarna anser att ett lägre p-tal än nuvarande är rimligt.

7 Placering av parkering

7.1 Bilparkering

Inom området kommer de olika byggnaderna förses med underliggande garage i 1 till 2 våningar där så är möjligt.
Kvarter A1, F1 och F2 saknar möjligheter till underliggande garage och kommer behöva inrymmas i angränsande fastigheter.

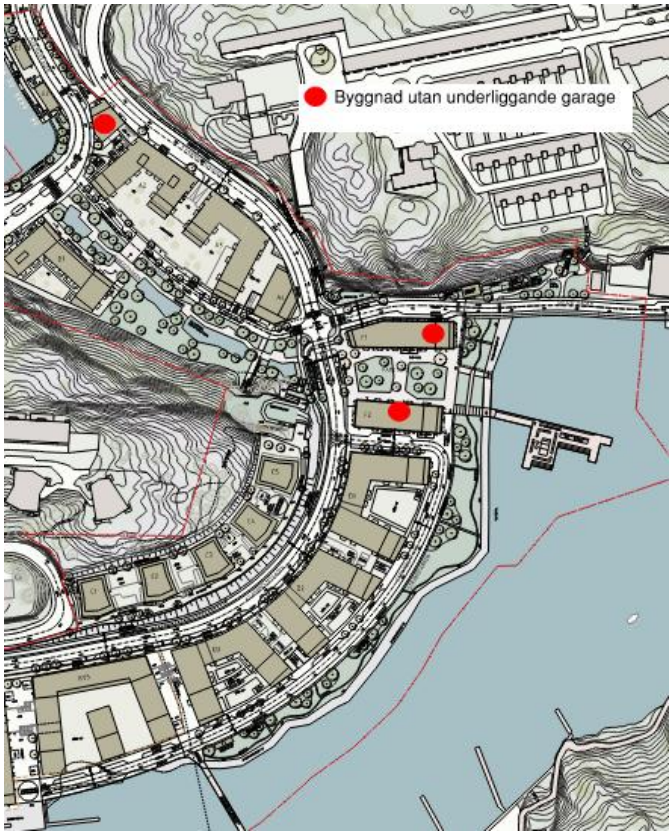


Fig. 8 Byggnader utan garage

Kv A1 kommer via samfällighet/gemensamhetsanläggning inrymmas i Kv A2

Fig.9 Samnyttjande garage Kv A1 och A2

Kv F1 kommer likaledes inrymmas i Kv A3

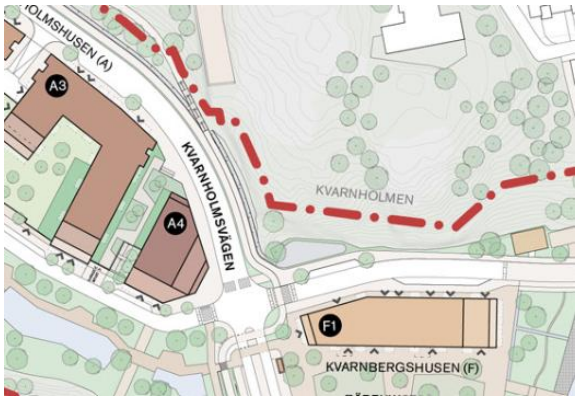


Fig. 10 Samnyttjande Kv A3 och F1

Kv F2 kommer att inrymmas i Kv D2.

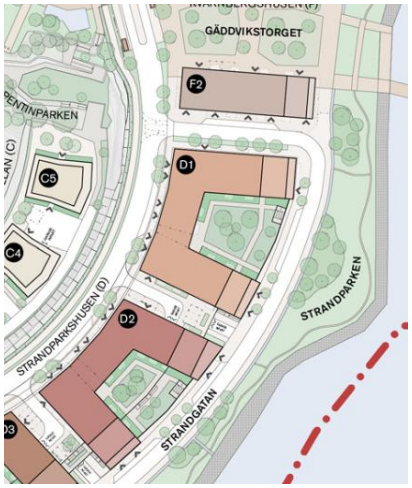


Fig. 11 Samnyttjande Kv F2 och D2

Parkeringar under hus begränsas av översvämningsrisk och markföroreningar. Parkeringar ovan mark begränsas av viljan av att skapa tilltalande stadsutrymmen och levande fasader.
Parkeringar under byggnader begränsas även av behovet till sprängning, som varit ett uttalat mål att minimera ur miljösynpunkt, samt närhet till underjordsanläggningar som omöjliggör nedsprängda utrymmen.

7.2 Besökare

Området kommer till större delen bli allmän platsmark förutom det som direkt ligger kring planerade byggnader och detta begränsar möjligheter till besöksparkering på kvartersmark.
Inom området kommer ett antal besöksparkeringar samt tillgängliga RHP-parkeringar vid entréer och vid lokaler samt vid förskolor tillskapas. Detta kommer att ske både på kvartersmark och på allmän platsmark.
I närheten av området finns Spisbrödsgaraget, ett kommersiellt garage inom promenadavstånd till planområdet

7.3 Cykelparkering

Det finns utrymme för placering av cyklar i markplan och nära entréer.
Mot Kvarnholmsvägen finns ett antal lägen som inte lämpar sig för bostadsändamål utan kommer att nyttjas för avfallshantering och cykelparkering.
Åtkomligheten av cykelparkeringar kan prioriteras framför bilparkeringar.
Inom garageytor kan placering av plats för lånelådcykel och mopeder att anordnas, då byggnadernas geometriska form inte är optimal för bilparkering

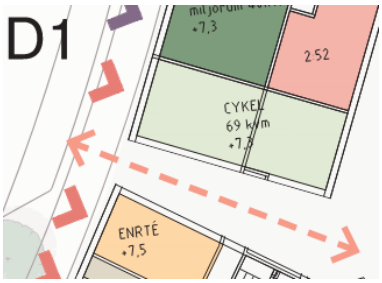


Fig. 12 Exempel på lättåtkomligt cykelutrymme

8 Summering föreslagna parkeringstal

8.1 Mobilitetsåtgärder

Av de mobiltetsåtgärder som kan införas inom vad PBL tillåter för att sänka p-tal är endast ”lättillgängliga cykelplatser” samt ”Bilpoolsplatser på kvartersmark” tillämpbart.

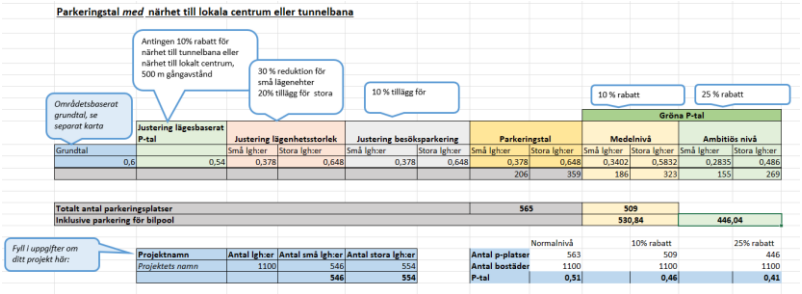
8.2 Cykelparkering

För cykelparkering föreslås att Nackas modell för beräkning av antal cykelplatser följs och att antalet cykelplatser blir 2,8 per lägenhet i snitt.

8.3 Bilparkering

Ett lägre p-tal skulle kunna innebära att vakanser kan undvikas och mängden bergschakt inom området samt risker vid schaktning kring föroreningar kan minskas.
För att ge fastighetsägarna ett incitament att minimera sprängning och schaktning samt att undvika vakanser bör P-talet sättas till 0,51 per lgh exklusive besöksparkering, vilket motsvarar att grundtal i Nacka kommuns beräkningsmall sätts till 0,6 för bostäder nära centrum och tunnelbana.

Då vissa byggnader saknar garageplan och parkeringsmöjlighet i huset bör p-talet gälla som ett samlat p-tal för hela detaljplanen
Vidare bör fastighetsägaren i bygglovsskedet kunna reducera p-talet ytterligare med både ”fysikaliska ” (bilpool, väl utformade cykelparkeringar) samt ” icke-fysiska mobilitetsåtgärder” (Informationspaket, Leveransskåp, Förbättrade cykelfaciliteter). Dessa åtgärder kan ge förutsättningar till att minska nuvarande parkeringsutrymmen och därmed minska påverkan av sprängning, samt minska den totala trafikmängden i området.



Parkeringstal *med* närhet till lokala centrum eller tunnelbana

Antingen 10% rabatt för närhet till tunnelbana eller närhet till lokalt centrum, 500 m gångavstånd

30 % reduktion för små lägenehter 20% tillägg för stora

10 % tillägg för

Områdetsbaserat grundtal, se separat karta

10 % rabatt

25 % rabatt

Grundtal	Justering lägesbaserat P-tal	Justering lägenhetsstorlek		Justering besöksparkering		Parkeringstal		Gröna P-tal: Medelnivå		Gröna P-tal: Ambitiös nivå	
		Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er
0,6	0,54	0,378	0,648	0,378	0,648	0,378	0,648	0,3402	0,5832	0,2835	0,486
						206	359	186	323	155	269

Totalt antal parkeringsplatser	**565**	**509**	
Inklusive parkering för bilpool		**530,84**	**446,04**

Fyll i uppgifter om ditt projekt här:

Projektnamn	Antal lgh:er	Antal små lgh:er	Antal stora lgh:er
Projektets namn	1100	546	554
		546	**554**

	Normalnivå	10% rabatt	25% rabatt
Antal p-platser	563	509	446
Antal bostäder	1100	1100	1100
P-tal	**0,51**	**0,46**	**0,41**

Fig.13 Beräkning p-tal

9 Referenser

Rekommenderade parkeringstal i Nacka dat 2016-11-28
Cykelstrategi i Nacka daterat 2023-06-19
Cykelprogram Nacka 2024-06-17
Sl.se
Boverket.se