



# Henriksdalsbacken

Trafik- och mobilitetsutredning

## Dokumentinformation

Titel:	Henriksdalsbacken – Parkerings- och mobilitetsutredning
Projektnummer:	23255
Rapportnummer:	2023:19
Författare:	Sara Malm, Erika Johansson, Cristoffer Collander, Alexander Hörnquist, Frida Dahlqvist, Hannes Englesson
Kvalitetsgranskning:	Malin Gibrand, Sara Malm
Beställare:	Nacka kommun
Kontaktperson:	Sofia Gregorsson, <a href="mailto:sofia.gregorsson@nacka.se">sofia.gregorsson@nacka.se</a>

### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2023-02-24	Granskning nulägesbeskrivning	Beställare
0.91	2023-04-03	Färdig nulägesbeskrivning	Beställare
0.92	2023-12-13	Granskning mobilitetsutredning	Internt
0.95	2023-12-15	Granskning mobilitetsutredning	Beställare
0.99	2024-01-26	Slutgranskning mobilitetsutredning	Beställare
1.0	2024-09-25	Småjusteringar och färdigställande	Beställare
1.1	2024-10-21	Uppdaterad slutversion	Beställare
1.2	2024-11-04	Mindre justeringar av slutversion	Beställare



## Förord

Denna trafik- och mobilitetsutredning för Henriksdalsbacken har genomförts i två omgångar. Först togs en nulägesbeskrivning fram och sedan genomfördes den fullständiga trafik- och mobilitetsutredningen med denna som grund.

Sara Malm och Erika Johansson ansvarade för framtagandet av nulägesbeskrivningen, med Malin Gibrand som kvalitetsgranskare. Hannes Englesson, Alexander Hörnquist och Frida Dahlqvist har genomfört trafik- och mobilitetsutredningen, med Sara Malm som kvalitetsgranskare. Beställare för uppdraget har varit Sofia Gregorsson.

Stockholm, 2024-11-04

Sara Malm  
Trivector Traffic

## Sammanfattning

Nacka kommun planerar för ny bebyggelse längs Henriksdalsbacken. Planerna omfattar cirka 400 bostäder, verksamheter, en förskola samt ett ombyggt busstorg med mer utrymme för bland annat reglerplatser för bussen. När den nya bebyggelsen tillkommer ska också Henriksdalsbacken byggas om för att möjliggöra angöring och ge utrymme till gående och cyklister. Gatan lutar kraftigt, 5–6 %, vilket innebär att tillgängligheten för personer med rörelsenedsättning begränsas.

När busstorget byggs om försvinner ett antal parkeringsplatser. En inventering av parkeringsplatser i garage och på gata har gjorts, vilket resulterat i bedömningen att inga nya parkeringsplatser behöver tillskapas för att ersätta de borttagna platserna. Idag parkerar man avgiftsfritt nattetid på en stor andel av gatuparkeringarna, vilket kan innebära att nya boende ställer sig där i stället för att parkera i det nya mobilitetshuset. En omreglering av befintliga parkeringsplatser, så att de inte är avgiftsfria nattetid, kan därför behövas.

Bilnehavet för befintliga bostäder på Henriksdalsberget är lägre än parkeringstalet för ny bebyggelse. Den nya bebyggelsen ska ha en inriktning mot hållbarhet och därför har bedömningen gjorts att kommunens parkeringstal kan frångås. En parkeringsefterfrågan som motsvarar dagens bilnehav har därför antagits för nya bostäder. Mobilitetsåtgärder kan införas för att ytterligare sänka efterfrågan på att äga egen bil.

Den trafik som alstras av den nya bebyggelsen bedöms inte orsaka några kapacitetsbegränsningar i det närliggande gatunätet.

Angöringsbehovet för den nya bebyggelsen har undersökts och resulterat i en rekommendation om att föreslagna ytor kan minskas till förmån för ytor för gång, cykel och grönska.

<b>1. Inledning.....</b>	<b>6</b>
1.1. Bakgrund och syfte.....	6
<b>2. Nulägesbeskrivning .....</b>	<b>8</b>
2.1. Övergripande dokument och strategier.....	8
2.2. Nacka kommuns mål för hållbart resande .....	9
2.3. Markanvändning.....	10
2.4. Gångtrafik.....	11
2.5. Cykeltrafik.....	12
2.6. Kollektivtrafik .....	12
2.7. Biltrafik.....	12
2.8. Trafiksäkerhet.....	13
2.9. Parkeringssituation .....	14
2.10. Dagens bilinnehav på Henriksdalsberget.....	21
2.11. Boendetäthet för befintlig bebyggelse .....	23
2.12. Resvanor i Nacka.....	23
<b>3. Planförslaget.....</b>	<b>24</b>
<b>4. Trafikutredning och åtgärdsförslag .....</b>	<b>26</b>
4.1. Föreslagen ny gång- och cykelbro under utredning.....	26
4.2. Gångtrafik och tillgänglighet.....	26
4.3. Cykeltrafik.....	29
4.4. Kollektivtrafik .....	32
4.5. Säkra skolvägar och barnperspektivet .....	33
4.6. Trafikalstring .....	35
4.7. Motortrafik och angöring.....	35
4.8. Parkering.....	38
4.9. Mobilitetstjänster och -åtgärder.....	42
4.10. Nya gaturum och anslutningar befintliga gaturum .....	46
<b>5. Samlad bedömning.....</b>	<b>55</b>
<b>Bilaga 1. Beläggningsstudie gatuparkering .....</b>	<b>56</b>

# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund och syfte

Nacka kommun planerar för ny bebyggelse längs Henriksdalsbacken, den väg som leder upp till den befintliga bebyggelsen, i huvudsak bostäder, som idag finns på Henriksdalsberget i Sicklaön i Nacka kommun. Den planerade nya bebyggelsen omfattar cirka 400 bostäder, verksamheter, en förskola samt ett bearbetat busstorg med mer utrymme för bland annat reglerplatser för buss.



Figur 1-1 Preliminärt förslag på bebyggelse längs Henriksdalsbacken, som utgör en bearbetning av samrådsförslaget. Källa: Nacka kommun

Denna utredning har varit en del av detaljplanearbetet för det nya området och har genomförts i två delar. Första delen av utredningen omfattade en nulägesbeskrivning av kommunens planer, program och strategier samt rådande trafik- och parkeringssituation. Därtill har parkerings- och mobilitetslösningar för ny bebyggelse och effekter av nya gång- och cykelförbindelser utretts parallellt och levererats i separata PM.

Andra delen av utredningen är en trafik- och mobilitetsutredning där senast framtagna planförslag (daterat 2023-05-10) granskas och de trafikala förutsättningarna beskrivs:

- ▷ Gångtrafik och tillgänglighet
- ▷ Cykeltrafik
- ▷ Kollektivtrafik
- ▷ Förutsättningar för hållbar mobilitet
- ▷ Säkra skolvägar och barnperspektivet
- ▷ Motortrafik och angöring
- ▷ Parkering
- ▷ Nya gaturum och anslutningar till befintliga gaturum

Inom utredningen tas det också fram åtgärdsförslag för att förbättra områdets förutsättningar att leva upp till ambitionerna i Nacka kommuns övergripande strategier och program såväl som att bidra till kommunens målsättning om hållbart resande. En fast förutsättning för utredningen är att tunnelbanan till Nacka är utbyggd och i full drift.



## 2. Nulägesbeskrivning

### 2.1. Övergripande dokument och strategier

Nedanstående text är ett utdrag från planbeskrivningen för Henriksdalsbacken som beskriver kommunens dokument i förhållande till planarbetet.

#### Översiktlig planering

Projektet ingår i Nacka stad – det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Nacka stad ska vara en nära och nyskapande del av Stockholmsregionen. Här är det attraktivt att leva, vistas och verka. 14 000 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

#### Översiktsplanen

Enligt Nacka kommuns översiktsplan, Hållbar framtid i Nacka från 2018, ligger planområdet inom område för tät stadsbebyggelse. Tät stadsbebyggelse beskrivs som bebyggelse med sådana funktioner som är typiska för en blandad stad, det vill säga bostäder, handel, kontor, skolor och förskolor, lokaler för kulturella ändamål, lokaler för vård, anläggningar för idrott och rekreation samt andra verksamheter som inte innebär betydande störning. I översiktsplanen lyfts ett antal strategier fram för att nå ett långsiktigt hållbart Nacka. En av dessa är att ”skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Planförslaget är förenligt med översiktsplanen.

#### Kulturmiljöprogrammet

Västra delen av det nya bebyggelseområdet ligger i ett område som i Nacka kommuns kulturmiljöprogram (antaget 2011) pekats ut som ett lokalt intresse för kulturmiljövården. De karaktärsdrag som lyfts fram är framför allt bebyggelsens starka arkitektoniska uttryck med sin borgliknande karaktär, ockragula fasader och sammanhållen takfotslinje som har stor betydelse för stadsbilden och gör området till ett landmärke i landskapet. I den lilla skalan är torgets utformning och funktion som en mötesplats och entré till området ett viktigt karaktärsdrag liksom den tidstypiska trafiksepareringen.

#### Grönstrukturprogrammet

I Nackas grönstrukturprogram (antaget 2011) anges aktuellt planområde som en del av ett större sammanhängande naturområde, en så kallad regional grön kil. Grönstrukturprogrammet anger vidare att naturen inom planområdet bedöms ha ett kommunalt värde (klass 3) och att skogen har höga naturvärden. Området bedöms även vara av stort värde för lokal rekreation med många upplevelsevärden såsom utsiktsplatser med vidsträckta utblickar.

### Detaljplaneprogram

Henriksdalsbacken ligger inom etapp 1A och 2A i programmet för Henriksdal som antogs av kommunfullmäktige i januari 2018. Området är även utpekade som lämpligt för bebyggelse i Utvecklad Strukturplan för Nacka stad från 2016. För aktuellt område anger detaljplaneprogrammet kvartersliknande bebyggelse längs Henriksdalsbacken med utformade kvarter som möter naturen på berget. Naturen på berget bevaras till stor del. I anslutning till naturområdet anger programmet att det kan vara lämpligt med en förskola. Runt Henriksdalstorget föreslår programmet att ny bebyggelse utvecklas som främst inrymmer bostäder. Programmet anger även att ett högre bostadshus kan byggas här. Detaljplaneförslaget följer i huvudsak programmet men det höga hus som föreslogs i programmet har utgått och bebyggelsen har getts en utformning som innebär att mindre naturmark tas i anspråk.

## 2.2. Nacka kommuns mål för hållbart resande

Nacka stad har ett flertal övergripande dokument och strategier som beskriver kommunens olika mål kopplat till hållbart resande.

I översiktsplanen beskrivs den övergripande visionen och målen för kommunen, däribland att det ska vara "attraktiva miljöer i hela Nacka" som syftar bland annat till att det ska finnas tillgängliga och trygga miljöer, att framkomligheten ska vara god och att kommunen ska arbeta för en låg klimatpåverkan.

Nacka har även tagit fram miljömål i ett miljöprogram där följande lokala mål kopplar till hållbart resande:

- ▷ Begränsad klimatpåverkan
- ▷ Frisk luft
- ▷ God bebyggd miljö.

Strategidokumentet Framkomlighet i Nacka beskriver utgångspunkter för hur kommunen ska hantera kapacitetsbrister och framkomlighetsproblem i trafiksystemet.

Strategidokumentet Miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka har sex strategiska inriktningar:

- ▷ Tillgängliga och utvecklade park- och naturområden
- ▷ Hållbart resande och mobilitet
- ▷ Energieffektivt, attraktivt och sunt byggande
- ▷ Hållbar hantering av vatten i bebyggelsen
- ▷ Hållbar avfallshantering och återbruk
- ▷ Anpassning till framtida klimat

I Nacka kommuns cykelstrategi beskrivs ett antal inriktningsmål och strategiska insatsområden för cyklingens utveckling i Nacka som ska bidra till enkel, trygg och säker cykling i hela kommunen. Målsättningen är att:

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

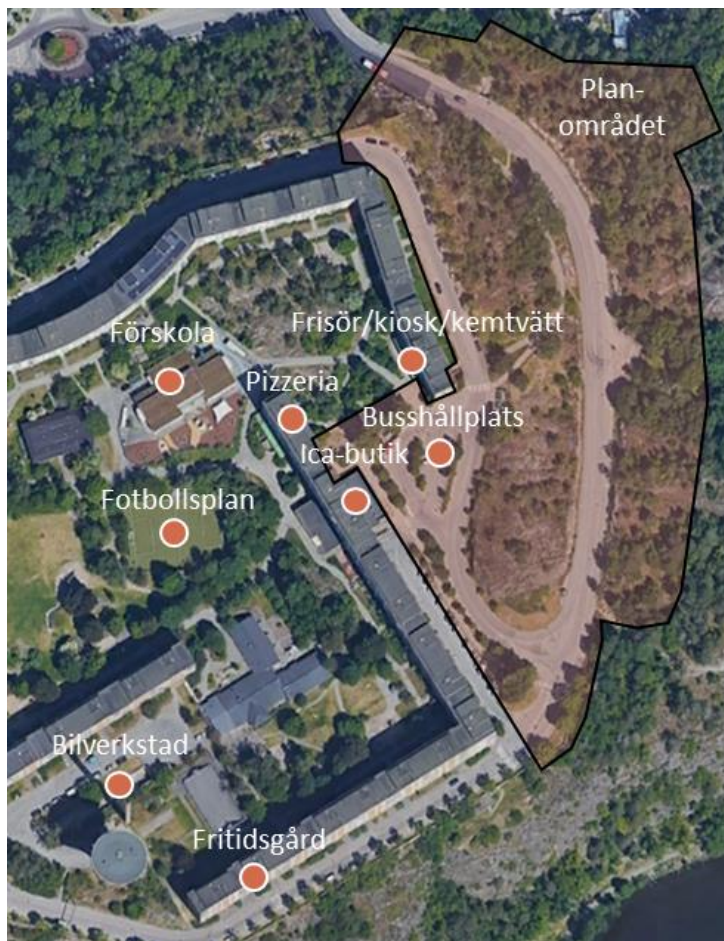
Nacka kommuns Riktlinjer för hållbart byggande beskriver tolv målområden som ska bidra till att ny exploatering i kommunen byggs på ett hållbart sätt, däribland indikatorer för hållbart resande, såsom att lokalisera ny bebyggelse nära kollektivtrafik och att det ska finnas trygga och tillgängliga anslutande gång- och cykelvägar.

I programarbetet för Henriksdal har följande övergripande mål tagits fram:

- ▷ En sammanhängande stadsmiljö som en naturlig del av Nacka stad
- ▷ En stadsutveckling som bygger vidare på områdets värden, till exempel vackra utblicksplatser
- ▷ En trygg, tillgänglig och levande stadsdel

### **2.3. Markanvändning**

Bebyggelsen kring Henriksdalsbacken utgörs av naturmark. På Henriksdalsberget finns i huvudsak bostäder, men också viss service i form av en närbutik, några restauranger, en förskola och en bilverkstad. Det finns också ett gruppboende och en fritidsgård. Samtliga vägar är kommunalt ägda.



Figur 2-1. Närliggande målpunkter på Henriksdalsbacken.

## 2.4. Gångtrafik

Henriksdalsringen har en gångbana som är separerad med kantsten från biltrafiken, på insidan av ringen. På bebyggelsens insida är all fordonstrafik förbjuden förutom leveranser till verksamheter och bostäder. Henriksdalsbacken har en kombinerad gång- och cykelbana som är separerad från körbanan med kantsten.

Tillgängligheten till området för personer med nedsatt rörelseförmåga är idag begränsad på grund av topografin. Samtliga gångförbindelser förutom Henriksdalsbackens gång- och cykelbana har trappor. Henriksdalsbacken lutar cirka 5 % på en stor del av sin sträckning. Inom den befintliga bebyggelsen på Henriksdalsberget är lutningarna lägre, vilket innebär att till exempel närservice och busshållplatser har relativt god tillgänglighet.

Inga mätningar finns av gångflödena på platsen. Personer som bor i Nacka gör 17 % av sina resor till fots, vilket är något över snittet för kommuner i inre förort. För resor inom kommunen är andelen gångresor drygt 30 %.

## 2.5. Cykeltrafik

Längs med Henriksdalsbacken finns en gång- och cykelbana som är separerad från motorfordonstrafiken. Denna utgör Henriksdalsbergets enda förbindelse för cyklister. Förutom en kort sträcka med gång- och cykelväg i anslutning till busstorget sker cykling i övrigt i blandtrafik.

Inga mätningar av cykelflöden finns i eller i anslutning till utredningsområdet. Personer som bor i Nacka gör 8 % av sina resor med cykel. För resor inom kommunen är andelen cykelresor 7 % på vardagar och 16 % på helger.

## 2.6. Kollektivtrafik

Området har en busshållplats, Henriksdalsberget, som ligger vid busstorget i anslutning till närbutiken, där buss 53, 55, 93 och 469 stannar. Buss 53 och 55 går via Slussen till Karolinska Institutet respektive Tanto/Finnberget, och kör i 15-minuters respektive 20-minuterstrafik. Buss 93 är en nattbuss till Slussen respektive Jarlaberg. Buss 469 är en närtrafiklinje som går till Nacka Sjukhus.

Nedanför Henriksdalsberget ligger hpl Henriksdal för Saltsjöbanan. Här stannar också över 20 busslinjer med olika slutdestinationer i Nacka och Värmdö, samt i Slussen.

I Sickla finns, förutom de flesta busslinjer som också trafikerar hpl Henriksdal, också tvärbanan mot Solna Station. Här byggs en ny tunnelbanestation på linjen mot Nacka, som har trafikstart år 2030.

## 2.7. Biltrafik

Ingen genomfartstrafik går genom området, utan trafiken består enbart av transporter genererade av befintlig bebyggelse och verksamheter på Henriksdalsberget.

Henriksdalsringen har hastighetsgränsen 30 km/h. Förutom i anslutning till busstorget delas körytan med cyklister. Henriksdalsbacken har på merparten av sin sträckning 40 km/h som hastighetsgräns. Hela vägens sträckning har kantstensseparerad yta för gående och cyklister.

Fordonstrafik är förbjuden på insidan av Henriksdalsringens bebyggelse, förutom transporter till de verksamheter och bostäder som finns där. Enda in- och utfart till dessa finns vid busstorget.

På den västra delen av Henriksdalsringen finns en in- och utfart till Henriksdals reningsverk som i dagsläget används av byggtrafik till och från en pågående ombyggnad, och annars används för transport av biogas, dvs tung trafik, som använder den södra delen av Henriksdalsringen för in- och utkörning via Henriksdalsbacken.

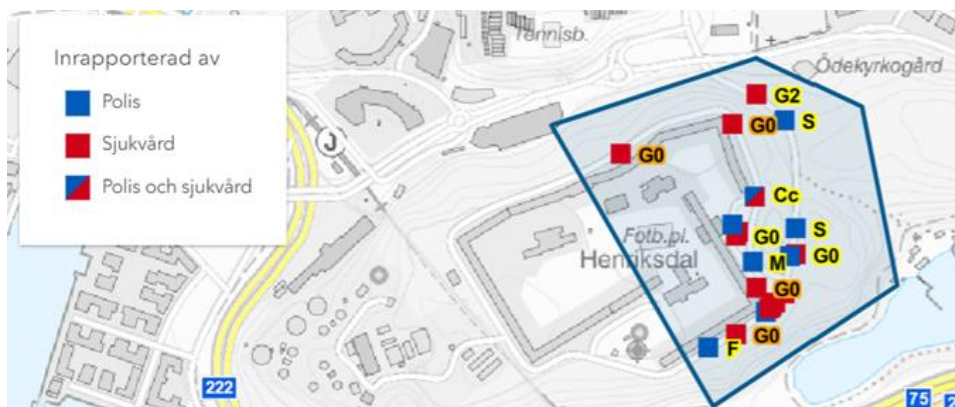
I en trafikmätning på Henriksdalsbacken i november 2022 registrerades 16 744 passager över en 10 dagarsperiod, motsvarande en dygnstrafik på 1 860 fordonspassager. Helgdagstrafiken (2 050 passager) var större än vardagstrafiken (1 523) och under maxtimmen (kl 15) registrerades 212 passager. Hastighetsöverträdelser registrerades i 57 procent av fallen (medelöverträdelsehastighet 46 km/h) och andelen tung trafik var 22,6 procent. En dygnstrafik på 1 860 fordonspassager innebar en minskning med 26 procent gentemot föregående trafikmätning (oktober 2014) då dygnstrafiken var 2 520 fordonspassager. Andelen tung trafik var 15,3 procent i mätningen 2014.



Figur 2-2 Hastighetsgränser på Henriksdalsberget respektive Henriksdalsbacken. Henriksdalsringen har hastighetsgränsen 30 km/h, vilket ändras till 40 km/h en bit ner på Henriksdalsbacken. Källa: NVDB.

## 2.8. Trafiksäkerhet

Östra Henriksdalsberget har relativt få olyckor rapporterade i statistikdatabasen STRADA. Under de senaste 21 åren har totalt sju måttliga och 13 lindriga olyckor skett i den östra delen av Henriksdalsberget, se Figur 2-3. Elva av dessa var singelolyckor med oskyddade trafikanter, dvs gående, cyklister eller mopedister. Tre av olyckorna var kollisionsolyckor mellan fotgängare och motorfordon eller mellan cyklist och motorfordon.



Figur 2-3 Olyckor som skett inom området östra Henriksdalsberget under åren 2001–2022. Källa STRADA.

## 2.9. Parkeringssituation

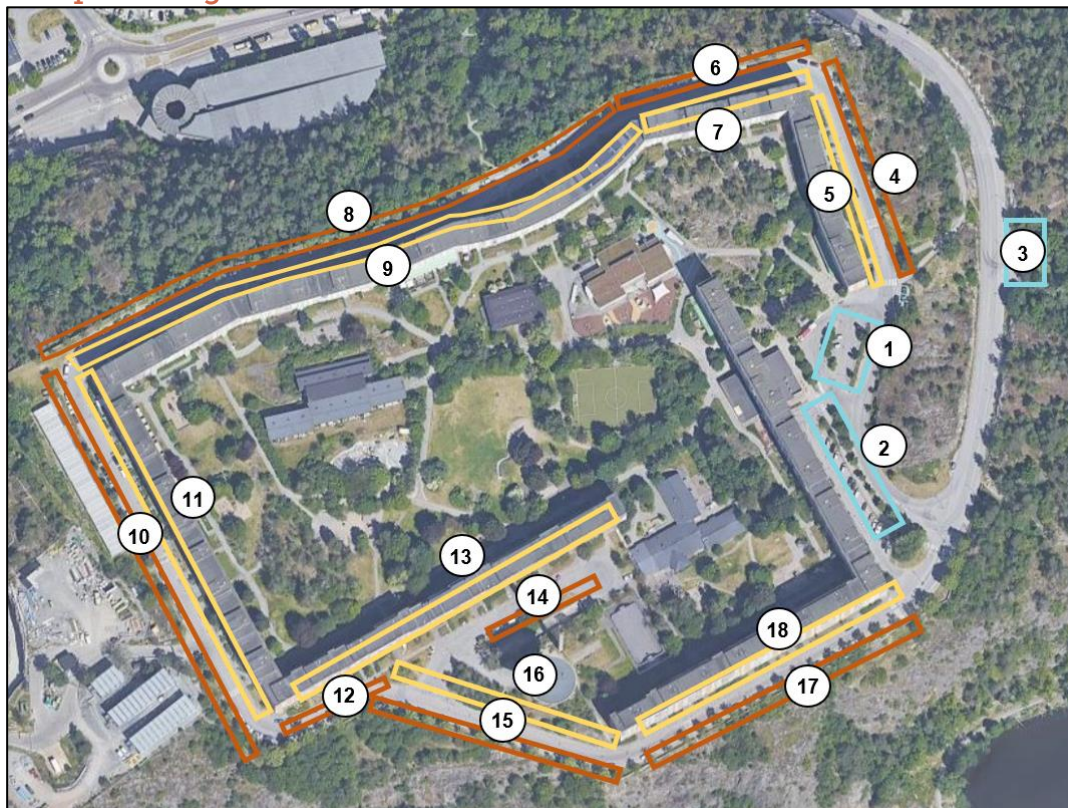
### Parkering i garage

Bostadsbebyggelsen är indelad i tre bostadsrättsföreningar med totalt 801 lägenheter och 436 bilparkeringsplatser i garage. Två av tre föreningar uppger att de har kö till sina garageplatser, dock finns det vissa lediga platser som endast passar små bilar. Den tredje bostadsrättsföreningen har cirka tio lediga platser. Förutom egna boende hyrs ett relativt litet antal platser ut till bland annat personer som arbetar på Henriksdalsverket. Avgiften för att hyra en bilplats varierar mellan 660 kr och 1250 kr (föreningarnas prissättning varierar, och olika pris tas ut för boende respektive icke boende, plats med bur, plats med laddmöjlighet mm).

Tabell 2-1 Befintliga garageplatser på Henriksdalsberget.

Namn	Antal lägenheter	Antal garageplatser	Lediga platser
Brf Utsikten	275	113	Endast trånga platser lediga, kö finns
Brf Henriksdalshöjden	209	87	Nej, kö finns
Brf Svindersvik	317	236	Ja, ett fåtal
	<b>801</b>	<b>436</b>	

## Gatuparkering



Figur 2-4 Fördelning av parkeringsytor på gatumark. Röda ytor har p-förbud tisdagar 8–17, gula ytor har p-förbud alla vardagar förutom tisdagar, under tiden 8–17. Blå ytor är övrig reglering, se ytterligare info i Tabell 2-2.

I Henriksdal finns det idag totalt 390 parkeringsplatser på gatumark. Alla platser är reglerade med avgift kl 8–17. Se fördelning av platser och vilken reglering som gäller i Figur 2-4 och Tabell 2-2. Parkering är avgiftsfri under vardagar mellan kl 17 och 8 samt under lördagar och söndagar (helgdagar).



Tabell 2-2 Fördelning av parkeringsplatser på gatumark i området samt gällande reglering.

P-yta	Adress	Reglering	Antal platser
1	Henriksdalsberget	Avgift 8-17, 1 tim 7-21	18
2	Henriksdalsringen 103-113	Avgift 8-17, boende	19
3	Henriksdalsbacken	Avgift 8-17	6
4	Henriksdalsringen 1-7 (röd)	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende	20
5	Henriksdalsringen 1-7 (gult)	P-förbud 8-17, tis 8-17 avgift, boende	16
6	Henriksdalsringen 9-15 (röd)	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende	17
7	Henriksdalsringen 9-15 (gult)	P-förbud 8-17, tis 8-17 avgift, boende	17
8	Henriksdalsringen 17-43 (röd)	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende	49
9	Henriksdalsringen 17-43 (gult)	P-förbud 8-17, tis 8-17 avgift, boende	49
10	Henriksdalsringen 45-59 (röd)	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende	23
11	Henriksdalsringen 45-59 (gult)	P-förbud 8-17, tis 8-17 avgift, boende	24
12	Henriksdalsringen 61-63 (röd)	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende	12
13	Henriksdalsringen 61-79 (gult)	P-förbud 8-17, tis 8-17 avgift, boende	22
14	Henriksdalsringen 69-75 (röd)	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende	13
15	Henriksdalsringen (röd)	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende	23
16	Henriksdalsringen (gult)	P-förbud 8-17, tis 8-17 avgift, boende	17
17	Henriksdalsringen 89-101 (röd)	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende	23
18	Henriksdalsringen 89-101 (gult)	P-förbud 8-17, tis 8-17 avgift, boende	22
		<b>Totalt</b>	<b>390</b>

### Beläggingsstudie

Under vintern 2023 genomfördes en inventering av parkeringsplatserna för att få en uppfattning om hur många platser som används och vilka personer som står parkerade i området. Antalet parkerade bilar räknades vid totalt fyra tillfällen, två tillfällen dagtid (kl. 13:00) och två tillfällen kvällstid (kl. 21:00). Inventeringen genomfördes under vecka 5, onsdag den 1 februari och torsdag den 2 februari.

Resultatet från beläggingsstudien visar att det finns många lediga platser i systemet idag. Dagtid, då det är förbjudet att parkera på de inre parkeringsytorna (gula markeringar i kartan) står totalt 134 bilar parkerade på de 223 tillåtna platserna, vilket motsvarar en beläggingsgrad på 60 %. Utöver detta står maximalt 10 bilar felparkerade på de gula ytorna. Kvällstid då alla 390 platser är tillåtna att parkera på, står det som mest 178 bilar parkerade,

vilket motsvarar en beläggningsgrad på 46 %. Se fullständig tabell med beläggning för alla inventeringstillfällen i Bilaga 1.

Tabell 2-3 Beläggningsgrader för gatuparkering. Rödmarkerade rutor visar felparkerade bilar som står på de p-ytor där parkering är förbjuden 8–17.

P-yta	Adress	Antal platser	Max-beläggning i systemet (kl. 21)	Beläggningsgrad	Max-beläggning dagtid	Beläggningsgrad dagtid
1	Henriksdalsberget	18	7	39%	6	33%
2	Henriksdalsringen 103–113	19	15	79%	14	74%
3	Henriksdalsbacken	6	0	0%	2	33%
4	Henriksdalsringen 1–7	20	16	80%	11	55%
5	Henriksdalsringen 1–7	16	6	38%	(1)	-
6	Henriksdalsringen 9–15	17	9	53%	5	29%
7	Henriksdalsringen 9–15	17	0	0%	(0)	-
8	Henriksdalsringen 17–43	49	38	78%	27	55%
9	Henriksdalsringen 17–43	49	6	12%	(1)	-
10	Henriksdalsringen 45–59	23	22	96%	22	96%
11	Henriksdalsringen 45–59	24	5	21%	(4)	-
12	Henriksdalsringen 61–63	12	4	33%	12	100%
13	Henriksdalsringen 61–79	22	12	55%	(2)	-
14	Henriksdalsringen 69–75	13	9	69%	9	69%
15	Henriksdalsringen	23	8	35%	17	74%
16	Henriksdalsringen	17	0	0%	(1)	-
17	Henriksdalsringen 89–101	23	13	57%	9	39%
18	Henriksdalsringen 89–101	22	8	36%	(1)	-
	<b>Totalt</b>	<b>390</b>	<b>178</b>	<b>46%</b>	<b>134</b> (144 inkl. rödmarkerade)	<b>60%</b> (37% inkl. alla p-ytor)

Vid sammanställning av de olika parkeringsytorna baserat på regleringsform så går det att utläsa att de röda parkeringsytorna (det vill säga de som är tillåtna att stå parkerade på alla dagar utom tisdagar) har högst beläggning, 62 % dagtid och 66 % kvällstid. Det innebär att det alltid finns minst 61 lediga platser på dessa ytor, och inkluderas även de gula ytorna så finns det alltid minst 191 lediga platser på gatan, se Tabell 2-4.

Då området utvecklas kommer de 18 platserna vid centrum att försvinna (parkeringsyta 1), liksom de 20 yttre platserna längs Henriksdalsringen 1–7 (parkeringsyta 4), samt de sex platserna på Henriksdalsbacken (parkeringsyta 3). Baserat på dagens beläggning bör inte dessa platser behöva ersättas.

Tabell 2-4 Beläggning på parkeringsytorna uppdelat per regleringsform.

Parkeringsytor	Antal platser	Max-beläggning dagtid (antal bilar)	Beläggnings-grad (%)	Max-beläggning kvällstid (antal bilar)	Beläggnings-grad (%)	Antal lediga platser (minst)
Blå p-ytor	43	22	51%	23	53%	20
Röda p-ytor	180	112	62%	119	66%	61
Gula p-ytor	167	10	6%	37	22%	130

### Nummerskrivning

Vid beläggningstudien gjordes också en nummerskrivning för att bland annat ta reda på var de personer som ställer sin bil på Henriksdalsberget bor någonstans.

Totalt 309 unika fordon fanns parkerade på Henriksdalsringen och Henriksdalsberget under de fyra inventeringstillfällena. Av dessa fordon fanns 271 registrerade hos Transportstyrelsen. Övriga 38 fordon fanns inte i Transportstyrelsens register och är förmodligen utlandsregistrerade eller dylikt (för jämförelse så genomfördes en annan inventering nyligen som hade en motsvarande andel oregistrerade fordon). Fem av bilarna var avställda, vilket innebär att de inte får framföras i allmän trafik och att trafikförsäkringen inte är giltig. Det enda tillfälle då det är tillåtet att köra avställda bilar är närmaste vägen till besiktning, vilket innebär att de personer som äger dessa bilar och flyttar dem två gånger i veckan för att klara parkeringsreglerna strikt räknat bryter mot regelverket.

I Tabell 2-5 redovisas fördelningen av privat- och företagsägda fordon som parkerade på Henriksdalsberget under de två inventeringstillfällena.

Tabell 2-5 Fördelning av privat- respektive företagsägda fordon som parkerat på Henriksdalsberget PB står för personbil och LB står för lastbil.

Ägartyp	Antal fordon	Varav av-ställda	Varav andra fordon (exkl. PB +LB)	Totalt antal PB + LB i bruk	Varav leasade	Varav yrkes- trafik	PB	LB
Privatägda bilar	182	5	2	175	5	2	170	5
Företagsägda bilar	89		3	86	51	10	52	34
<b>Totalt</b>	<b>271</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>261</b>	<b>56</b>	<b>12</b>	<b>222</b>	<b>39</b>

Cirka en tredjedel, 86 st, av fordonen utgjordes av företagsägda bilar. Bland dessa inkluderas förmånsbilar och leasade fordon. 51 av de företagsägda fordonen var leasade bilar och totalt 10 fordon var registrerade för yrkestrafik. 34 fordon var lastbilar. Av de 86 fordonen är 85 % av företagen registrerade i Storstockholm, och övriga i andra delar av landet. Det går inte att veta om de som har förmånsbilar bor på Henriksdalsringen eller inte.

Av de 175 bilarna som var privatägda och påställda ägdes 128 stycken av boende på Henriksdalsringen, vilket motsvarar 73 %. Elva bilar ägdes av boende i andra delar av Nacka. 30 fordon ägdes av boende inom Storstockholm. Övriga bilar ägdes av boende i andra delar av landet. Se total fördelning i Tabell 2-6.

Tabell 2-6 Fördelning av var de som parkerar på Henriksdalsberget bor och var företag som äger fordon är registrerade.

Ägartyp	Antal fordon	Postort Henriksdals- ringen	Postort Nacka	Postort Storstockholm	Övriga Sverige
Privatägda bilar	175	128	10	30	7
Företagsägda bilar	86	7	8	56	15
<b>Totalt</b>	<b>261</b>	<b>135</b>	<b>18</b>	<b>86</b>	<b>22</b>
		52%	7%	33%	8%
<i>Varav privatägda bilar</i>		73%	6%	17%	4%
<i>Varav företagsägda bilar</i>		8%	9%	65%	17%

Den största andelen bilar som parkerar på Henriksdalsberget är privatägda fordon. Det är fler privatägda bilar som står parkerade nattetid än dagtid, skillnaden var ungefär 40 fordon vid båda inventeringsdagarna. Det är även något fler företagsägda bilar som står parkerade dagtid, men skillnaden är inte så stor. Se all fördelning i Tabell 2-7.

Tabell 2-7 Fördelning mellan privatägda och företagsägda fordon som varit parkerade vid de olika inventeringstillfällena.

Inventeringstillfälle		Totalt antal	Privatägda bilar		Företagsägda bilar		Finns ej i register	
1	Onsdag kl. 13	145	98	68%	40	28%	7	5%
2	Onsdag kl. 21	178	140	79%	33	19%	5	3%
3	Torsdag kl. 13	136	82	60%	36	26%	18	13%
4	Torsdag kl. 21	174	119	68%	37	21%	18	10%

Av alla privatägda fordon som parkerar i området bor mellan 76–87 % av deras ägare på Henriksdalsberget, upp till 6 % bor i Nacka och mellan 7–16 % bor i Storstockholm. Det är inte någon större skillnad i fördelningen mellan dagtid och nattetid. Ett fåtal fordon som ägs av personer i som bor längre ut i Nacka (Saltsjöbaden och Saltsjö-Boo) parkerar i området dagtid, vilket skulle kunna förklaras med att de väljer att parkera där då de har ärenden i Stockholm för att slippa trängselavgifter och högre parkeringsavgifter.

När det gäller de fordon som ägs av företag (inkluderar både förmånsbilar och leasade fordon) är det endast 5–12 % av fordonen som är registrerade på en adress på Henriksdalsberget. Flest fordon är registrerade i Storstockholm, mellan 55–70 % av alla företagsägda bilar. Det är en viss skillnad mellan hur många företagsbilar som står parkerade dagtid jämfört med kvällstid baserat på postort, till exempel är det fler fordon med postort i övriga Sverige som parkerar kvällstid, vilket skulle kunna innebära att det är förmånsbilar som används av boende i området. Se fullständig fördelning i Tabell 2-8.

En del fordon som står parkerade dagtid men som har postadress utanför Henriksdalsberget kan möjligen utnyttja det faktum att det kostar hälften så mycket att stå parkerad dagtid i Nacka jämfört med Stockholm. I Stockholm kostar det 15 kr per timme kl 7–19 på vardagar, och 10 kr per timme dag före helgdag mellan kl 11–17. I Nacka kostar det 10 kr per timme kl 8–17 på vardagar, övriga dygnet och veckan är avgiftsfria. Det innebär att en bil som står parkerad en vardag kostar 180 kr i Stockholm, men bara 90 kr i Nacka. Även trängselskatten kan påverka, då trängselskattesnittet ligger i Danvikstull mycket nära Henriksdalsberget. Det kostar mellan 15 och 45 kr att passera trängselskattesnittet under vardagar mellan kl 06 och 18.30.

Tabell 2-8 Fördelning av hur de personer som parkerar vid de olika inventeringstillfällena bor respektive var de olika företagen är registrerade.

Tillfälle	Postort Henriksdalsringen		Postort Nacka		Postort Storstockholm		Övriga Sverige	
	Privat-ägda bilar	Företags-ägda bilar	Privat-ägda bilar	Företags-ägda bilar	Privat-ägda bilar	Företags-ägda bilar	Privat-ägda bilar	Företags-ägda bilar
1	87%	8%	3%	10%	7%	70%	3%	13%
2	85%	12%	1%	12%	11%	55%	2%	21%
3	76%	11%	5%	11%	16%	64%	4%	14%
4	82%	5%	6%	11%	8%	57%	3%	27%

## 2.10. Dagens bilinnehav på Henriksdalsberget

Statistik över bilinnehavet för boende på Henriksdalsberget redovisas i Tabell 2-9. Det totala bilinnehavet för området är 489 bilar, varav 74 bilar är avställda, vilket ger ett bilinnehav på 0,6 bilar per lägenhet. Om avställda bilar räknas bort från bilinnehavet minskar det till 0,51 bilar i trafik per lägenhet.

Tabell 2-9 Bilinnehav för boende på Henriksdalsberget (Henriksdalsringen). Källa: SCB:s Fordonsregister, SCB:s Lägenhetsregister, SCB:s Register över totalbefolkningen, samtliga 2022-12-31. Siffrorna inkluderar även leasade bilar.

Lägenhetsstorlek, antal rum	Antal hushåll	Bilinnehav, antal bilar	Totalt bilinnehav per lägenhet	Bilinnehav, bilar i trafik	Bilinnehav per lägenhet, bilar i trafik
1 RoK	45	10	0,22	9	0,20
2 RoK	236	92	0,39	77	0,33
3 RoK	360	240	0,67	201	0,56
4 + RoK	155	145	0,94	127	0,82
Okänd storlek	20	2	0,10	1	0,05
<b>Summa</b>	<b>816</b>	<b>489</b>	<b>0,60</b>	<b>415</b>	<b>0,51</b>

### Avställda bilar

Ett avställt fordon får inte köras, annat än inom inhägnat område och kortast lämpliga väg till eller från närmaste besiktning. Ett avställt fordon behöver inte heller ha någon trafikförsäkring och man behöver inte betala fordonsskatt för fordonet. Fordonsskatten tas ut månadsvis för fordon med årsskatt lägre än 4 800 kr, vilket innebär att man inte tjänar på att ställa av bilen under en kortare period än en kalendermånad. För fordon med högre fordonsskatt är kortaste avställningsperiod då man slipper betala skatt 15 dagar. Detta innebär sammantaget att en avställd bil inte behövs för dagligt resande, oftast inte ens för resbehov som uppstår en gång i månaden.

### Jämförelse med Nacka kommuns parkeringstal

En jämförelse har gjorts mellan bilinnehavet och Nacka kommuns parkeringstal för Henriksdalsberget. Kommunens parkeringstal är uppbyggt på följande sätt:

- ▷ Varje kommundel har ett grundtal. För Västra Sicklaön är grundtalet 0,7.
- ▷ Reduktion ges för närhet till tunnelbana och lokala centrum. Henriksdalsberget omfattas inte av dessa reduktioner.
- ▷ En justering görs sedan efter lägenhetsstorlek, där små lägenheter (1:or och 2:or) får en sänkning med 30 % och större lägenheter (3:or och större) får ett tillägg på 30 %.
- ▷ Parkeringstalet räknas sedan upp med 10 % för att inrymma besöksparkering på kvartersmark.
- ▷ Genom att införa mobilitetsåtgärder kan parkeringstalet sänkas med upp till 25 %.

Parkeringstalet för Henriksdalsberget enligt kommunens norm innan införande av mobilitetsåtgärder redovisas i Tabell 2-10 nedan.

Tabell 2-10 Parkeringstal för Henriksdalsberget

Lägenhetsstorlek	Parkeringstal för boende	Besöksparkering (10 % av parkeringstalet)
1-2 RoK	0,49	0,049
3 RoK eller större	0,91	0,091

## 2.11. Boendetäthet för befintlig bebyggelse

Boendetätheten på Henriksdalsberget är 1,76 personer per lägenhet. I Tabell 2-11 visas även boendetäthet och bilinnehav, fordon i trafik, för närliggande områden.

Tabell 2-11 Boendetäthet och bilinnehav för olika områden i Nacka.

Område	Boendetäthet	Bilinnehav, fordon i trafik
Henriksdalsberget	1,76	0,51
Danviken	1,9	0,82
Finnboda	1,83	0,64
Finnberget	1,71	0,67
Alphyddan	1,77	0,46
Sickla	2,11	0,7

## 2.12. Resvanor i Nacka

Idag sker ungefär hälften av resorna i Nacka med bil och hälften på annat sätt, där kollektivtrafiken är det vanligaste färdmedlet. Andelen arbetsresor som görs på andra sätt än med bil är högre än andelen för fritidsresor.

Tabell 2-12 Färdmedelsfördelning för olika typer av resor för boende i Nacka. Källa: Resvaneundersökningen 2019, Region Stockholm.

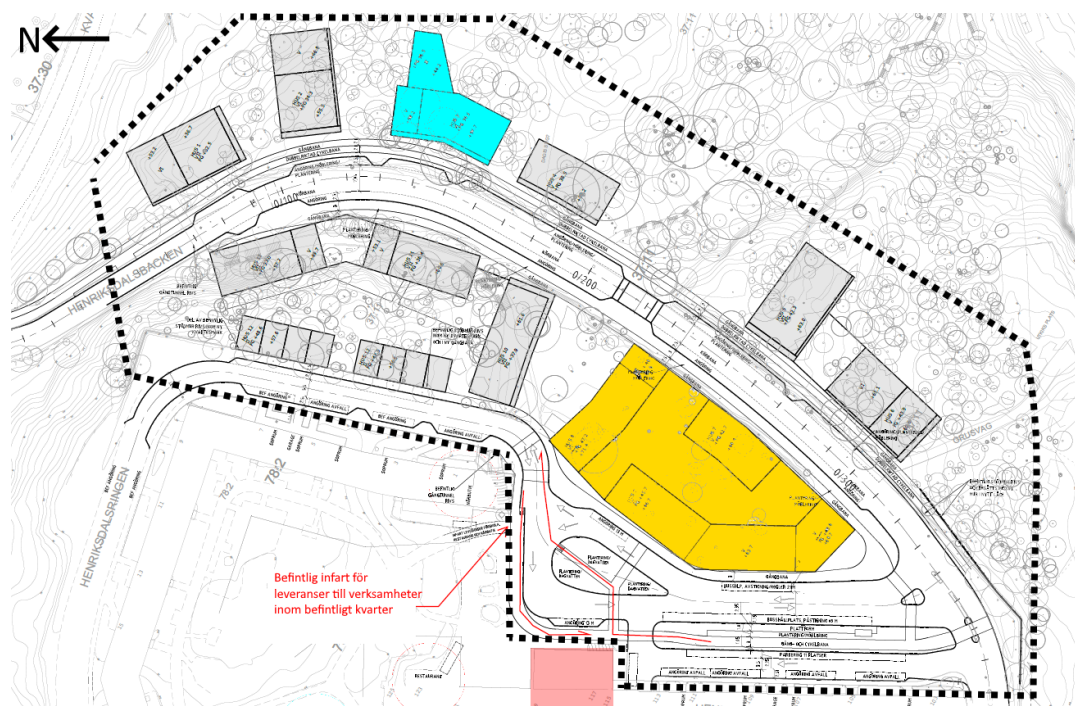
Typ av resa	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat
Genomsnitt för veckan	51%	21%	8%	17%	2%
Arbetsresor	35%	41%	14%	7%	3%
Fritidsresor	62%	10%	5%	22%	1%
Resor inom kommunen (vardag)	57%	6%	7%	31%	0%
Resor inom kommunen (helg)	51%	0%	16%	32%	0%



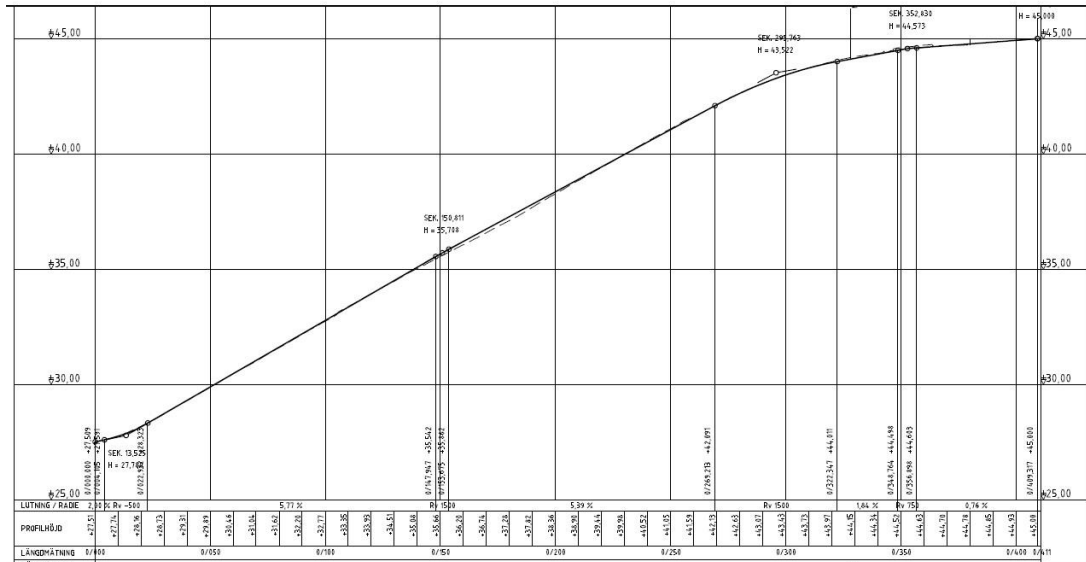
### 3. Planförslaget

Planförslaget omfattar ny bostadsbebyggelse, ny utformning av gång-, cykel- och väginfrastruktur för Henriksdalsbacken och berörd del av Henriksdalsringen, inklusive ny utformning av befintligt busstorg i planområdets sydvästra del. Planförslaget innebär att en befintlig planskild gångpassage under Henriksdalsbacken tas bort i planområdets norra del. En ny förskola planeras i byggnaden markerad med ljusblått i bild och all parkering inom planområdet ska placeras i ett gemensamt mobilitetsanläggning i tre plan inom gulmarkerat område i bild. Byggherrar inom planområdet ska utses genom markanvisningar och exakt utformning av bostadshusen är i nuläget okänd.

Av betydelse för planförslaget är att Henriksdalsbacken lutar kraftigt. Sträckan genom planområdet stiger ca 17,5 höjdmeter på 400 meter, vilket är en genomsnittlig stigning på närmare 4,5 %. De brantare etapperna lutar 5–6 % idag.

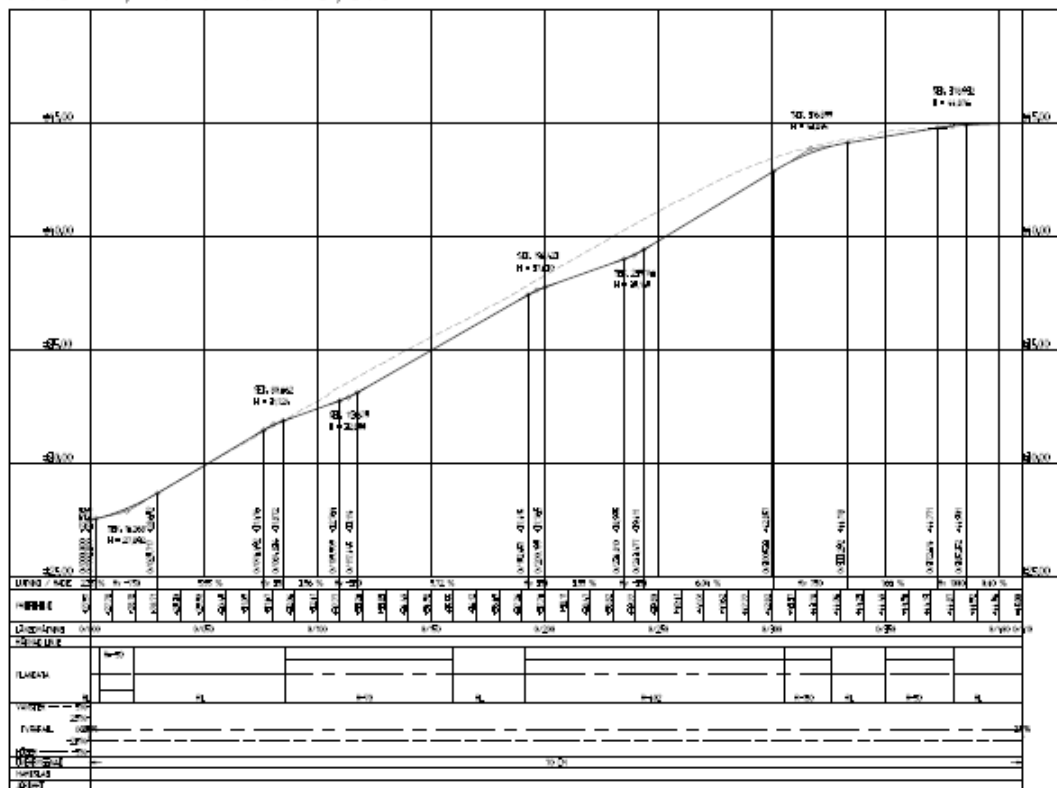


Figur 3-1 Översiktsbild över planförslaget. Planområdet är ungefärligt utmarkerat med streckad svart linje och områdets planerade mobilitetsanläggning har markerats i gult. Planerad förskola har markerats med ljusblått. Planen påverkas av verksamheter i nära anslutning till planområdet, t ex Ica som markerats med röd rektangel i bild.



Figur 3-1 Profil befintlig lutning på Henriksdalsbacken. Maxlutning 5,77%.

PROFIL, VILPLAN 3,5%



Figur 3-2 Förslag med två vilplan med 3,5% lutning. Maxlutning 6,04%. Genom att justera lutningen på vilplan kan maxlutningen justeras. Brantare vilplan kan minska den maximala lutningen.

## 4. Trafikutredning och åtgärdsförslag

Genomförd trafikutredning presenteras i detta kapitel. I kapitel 4.1–4.9 beskrivs förutsättningarna för de olika mobilitetsaspekterna och mer övergripande bedömningar och åtgärdsförslag presenteras. I kapitel 4.9 presenteras därefter konkreta mer detaljerade åtgärdsförslag i gaturummen inom planförslaget.

### 4.1. Föreslagen ny gång- och cykelbro under utredning

Ett antal olika förslag för nya gång- och cykelförbindelser till och från Henriksdal finns framtagna som syftar till att skapa bättre tillgänglighet för gående och cyklister. Trivector har utrett effekterna av dessa förslag vilket presenteras i rapporten ”Henriksdalsberget – Effekter av nya gång- och cykelförbindelser”. I dagsläget är det förordade förslaget att en ny gång- och cykelbro anläggs mellan Henriksdalsberget och Alphyddan med vidare förbindelse till Sickla tunnelbanestation.

Med GC-bron utbyggd skapas en genare koppling som väntas minska gångtiden med cirka 6,5 minuter från Henriksdalsberget till Sickla, och i motsatt riktning med cirka 9,5 minuter. Gång- och cykelbron till Alphyddan, har även potential att underlätta cykelresor mot målpunkter på Västra Sicklaön samt i södra Stockholm, då resvägen förkortas. Den förbättrade restiden med GC-bron antas öka efterfrågan för boende i Henriksdalsberget att ta sig till Sickla för att därifrån resa vidare med tunnelbana mot centrala Stockholms stad.

Gång- och cykelbron skapar en betydligt genare koppling, men nivåskillnaden behöver fortfarande överbryggas vilket även fortsättningsvis kan innebära att anslutningen inte är attraktiv för alla potentiella användargrupper. Det finns exempelvis en risk att åtgärden inte gör någon större skillnad för personer med vissa typer av rörelsenedsättning.

### 4.2. Gångtrafik och tillgänglighet

#### Närliggande målpunkter

Från planområdet nås bland annat kollektivtrafikhållplatser och -stationer, livsmedelsbutik, förskolor, grundskola och fritidsaktiviteter för barn inom 15 minuters promenad (se Figur 4-1).



Figur 4-1. Målpunkter inom gångavstånd från planområdet. 15-minuterszonen för fotgängare har tagits fram med hjälp av vägbeskrivningsverktyget i Google Maps.

### Anslutningar till befintligt gångvägnät

På grund av topografin är tillgängligheten till området idag begränsad, särskilt för personer med nedsatt rörelseförmåga. Idag finns ett antal kopplingar för gångtrafik upp- och nerför berget. Den kombinerade gång- och cykelbanan längs Henriksdalsbacken har en ungefärlig lutning på 1:20 längs en sträcka på cirka 300 meter, vilket kan jämföras med Boverkets föreskrifter och allmänna råd som anger att en gångyta inte bör luta mer än 1:50<sup>1</sup>. Utöver denna koppling längs Henriksdalsbacken finns endast vägar med trappor.

<sup>1</sup> Boverket, 2011. BFS 2011:5 ALM 2.

### Gångförutsättningar i planförslaget

Att skapa goda förutsättningar för gående är av största vikt för att öka andelen gångtrafik till och från området och förutsättningar för gående bör prioriteras i största möjliga mån. I det fortsatta arbetet är det viktigt att säkerställa att:

- ▷ gångnätet är gent och att passager placeras där det är mest naturligt för fotgängare att passera
- ▷ gångtytor är fria från hinder och särskiljs från möbleringszon med t.ex. avvikande beläggning
- ▷ gångtytor och -passager är väl belysta
- ▷ gångtytor har en bredd om minst 2 meter, eller 1,80 meter bred med vändzoner, för att säkerställa god tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga
- ▷ lutningar på gångtytor, i sid- och längsled, i största möjliga mån inte luta mer än 1:50
- ▷ ramper med maximal lutning 1:20 och 1,5 meters bredd finns vid höjdskillnader i korsningspunkter för fotgängare och vid angoringsfickor
- ▷ busshållplatser utformas med kontrastmarkering och taktila stråk för att underlätta för personer med nedsatt syn- eller orienteringsförmåga
- ▷ trappor nedför berget är försedda med kontrastmarkering och ledstänger på båda sidor
- ▷ passager för gående i största möjliga mån är hastighetssäkrade samt reglerade som övergångsställe för att skapa tydlighet för barn och prioritera trafiksäkerhet och framkomlighet för fotgängare

Dessa rekommendationer går i linje med Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.<sup>1</sup> Konkreta åtgärdsförslag för fotgängare kopplat till gaturummet inom planområdet återfinns i avsnitt 4.10. För fotgängare ges förslag för bland annat:

- ▷ Breddning av gångbanor till minst 2,0 m, eller 1,80 meter bred med vändzoner
- ▷ Hastighetssäkring av planerade passager för fotgängare.
- ▷ Reglering för övergångsställe för att skapa tydlighet för barn och prioritera trafiksäkerhet och framkomlighet för fotgängare.
- ▷ Ytterligare passager för fotgängare i naturliga gångstråk.
- ▷ Gångbana Henriksdalsbacken förses med handledare och intilliggande sittplatser.

### 4.3. Cykeltrafik

#### Närliggande målpunkter

Planområdets läge och infrastrukturkopplingar innebär att större kollektivtrafikknutpunkter, handelsplatser, grundskolor och gymnasium samt platser för fritidsaktiviteter och rekreation kan nå inom 15 minuters cykelavstånd (se Figur 4-2). Även större arbets- och utbildningsplatser i Stockholm, såsom Karolinska sjukhuset, KTH och Stockholms universitet kan nås på en dryg halvtimmes cykeltur.



Figur 4-2. Målpunkter inom cykelavstånd från planområdet. 15-minuterszonen för cyklister har tagits fram med hjälp av vägbeskrivningsverktyget i Google Maps.

En jämförelse av restider visar att cykel idag generellt är ett mer tidseffektivt färdmedel jämfört med kollektivtrafiken (inkl. anslutande gångresa). Exempel på jämförelse av restider för cykel och bil till olika målpunkter visas i tabellen nedan. Målpunkterna i Nacka (Sicka köp kvarter och Nacka Forum) är snabbare att nå med bil idag.

Tabell 4-1. Jämförelse av restid med cykel respektive bil till olika målpunkter i närområdet. Restiderna är godtyckligt framtagna med hjälp av Google Maps vägbeskrivningsverktyg.

Målpunkt	Restid med cykel	Restid med bil
Slussen	13 min	16 min
T-centralen	21 min	23 min
KTH	30 min	32 min
Sicka köp kvarter	13 min	8 min
Nacka sjukhus	29 min	11 min

Tillgängligheten till målpunkter som nås med cykel påverkas av tillgången till väl utformad cykelparkering. Det bör säkerställas att goda parkeringsmöjligheter för cykel finns i anslutning till viktiga kollektivtrafikknutpunkter, handelsplatser, skolor och idrottsanläggningar inom och utanför planområdet.

### Anslutning till befintligt cykelnät

I dag finns endast en väg för cyklister till och från Henriksdalsberget, via gång- och cykelbanan som går längs Henriksdalsbacken, där lutningen bitvis är kraftig. Höjdskillnaden mellan Kvarnholmsvägen och Henriksdalsringen är cirka 30 meter. Topografin påverkar möjligheten och valet att cykla och kan vara en anledning till att inte välja resor med cykel, särskilt för barn, äldre eller fysiskt begränsade personer. Det blir även utmanande att transportera barn eller packning på cykeln.

Nedanför Henriksdalsbacken ansluter gång- och cykelbanan till Kvarnholmsvägen, som har gång- och cykelväg på norra sidan. Vid Alphyddevägen där den planerade gång- och cykelbron ansluter finns däremot ingen cykelinfrastruktur idag utan cyklister hänvisas till körbanan på en lokalgata. I framtida arbete bör en bra och tydlig koppling till cykelnätet ordnas så att trafiksäkerhet, framkomlighet och orienterbarhet för cyklister prioriteras.

### Cykelförutsättningar i planförslaget

Goda förutsättningar för cyklister är något som bör prioriteras inom planområdet för att uppnå mål om ökad andel hållbara färdmedel. Viktiga aspekter att säkerställa är att:

- ▷ cykelytor och -passager är väl belysta
- ▷ separerade, dubbelriktade cykelbanor har en bredd om minst 2,5 meter för att säkerställa god standard
- ▷ kombinerade gång- och cykelbanor har en bredd om minst 4 m för att säkerställa god standard (2,5 m för mindre god standard)
- ▷ avstånd mellan cykelbana och parkering/angöring är minst 1,0 m
- ▷ cykelnätet är gent och att passager placeras längs naturliga cykelstråk
- ▷ passager för cyklister i största möjliga mån är hastighetssäkrade samt regleras som cykelöverfart för att skapa tydlighet för barn och prioritera trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister
- ▷ lutning på cykelbanan i största möjliga mån följer kommunens riktlinjer om lutning mellan 2 och 5 %. I brantare lutningar bör cykelbanor ha ökad bredd för att ta hänsyn till större vingelmån
- ▷ cykelparkering ordnas i tillräcklig utsträckning på kvartersmark vid målpunkter och fastigheter inom planområdet.

Dessa rekommendationer går i linje med Nacka kommuns rekommendationer för utformning av cykelinfrastruktur.<sup>2</sup> Utöver riktlinjer i kommunens tekniska handbok presenteras i fem inriktningsmål för cyklingens utveckling i kommunens cykelstrategi som ska bidra till enkel, trygg och säker cykling till målpunkter i och utanför kommunens gränser. Där beskrivs även ett antal strategiska insatsområden i cykelstrategin som har använts vid bedömning av planförslaget.<sup>3</sup>

## Nacka kommuns Cykelstrategi

### Målsättning för cykelresor

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

### Inriktningsmål för cyklingens utveckling

- ▷ Det ska vara **enkelt & säkert att ta sig fram** - ett robust och pålitligt cykelvägnät
- ▷ Det ska vara **enkelt & tryggt att parkera** - god tillgång till säkra alternativ att parkera cykeln
- ▷ Det ska vara **enkelt att hitta rätt** - tydlig cykelvägvisning och skyltning
- ▷ Det ska vara **enkelt att använda cykeln** - den egna eller att hyra en
- ▷ Det ska vara **enkelt & säkert att passera byggarbetsplatser** - på ett gent och säkert sätt

*Från Nacka kommuns Cykelstrategi, 2023*

Detaljerade rekommenderade åtgärder för cyklister inom planområdet återfinns i avsnitt 4.10. För cyklister ges förslag för bland annat:

- ▷ Breddning av separerad, dubbelriktad cykelbana till minst 2,5 m + vingelmån för att underlätta vid brant lutning längs Henriksdalsbacken.
- ▷ Säkrare utformning av planerade passager för cyklister.
- ▷ Reglering för cykelöverfart för att prioritera trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister.
- ▷ Utrymme för cykelparkering i anslutning till busshållplats och annan service i området.

<sup>2</sup> Nacka kommun, 2023. Teknisk handbok, del 7 Trafik.

<sup>3</sup> Nacka kommun, 2023. Cykelstrategi i Nacka.



#### 4.4. Kollektivtrafik

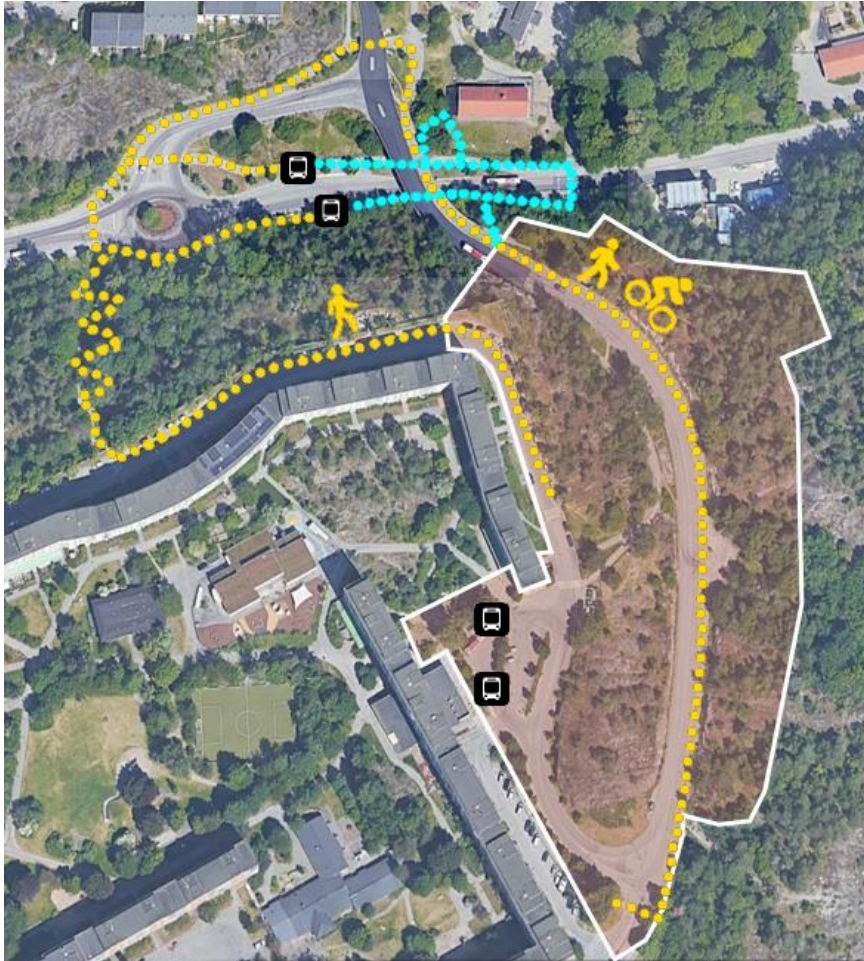
Inom planområdet ligger busshållplatsen Henriksdalsberget där buss 53, 55, 93 och 469 stannar idag. Från busshållplats Danvikshemsvägen som ligger nedanför backen, norr om planområdet, stannar även buss 402 som går mellan Slussen och Nacka Forum via bland annat Nacka gymnasium med 10-minuterstrafik. Tillsammans ger de möjliga busslinjerna goda möjligheter att ta sig till knutpunkten Slussen, varifrån resenärerna kan ta sig vidare kollektivt.

- ▷ Buss 53 går via Slussen till Karolinska Institutet och kör i 15-minuterstrafik.
- ▷ Buss 55 kör till Tanto via Slussen samt till Finnberget, och kör i 20-minuterstrafik.
- ▷ Buss 93 är en nattbuss som går mellan Slussen och Jarlaberg.
- ▷ Buss 402 går mellan Slussen och Nacka Forum, Stadshuset via bland annat Kvarnholmens centrum och Nacka gymnasium med 10-minuterstrafik
- ▷ Buss 469 är en närtrafiklinje som går till Nacka Sjukhus.

Tillgänglighet till närliggande busshållplatser inom 15 minuters gångavstånd återges i Figur 4-3. För att ta sig till hållplats Danvikshemsvägen kan resenärer gå via gång- och cykelbanan längs Henriksdalsbacken eller ta trappan som ligger nordväst om planområdet. Efter passage över bron över Kvarnholmsvägen tvingas gående till en mindre omväg för att nå hållplatsen Danvikshemsvägen. En ny anslutning via en ny trappa eller ramp skulle kunna minska omvägen med cirka 150 meter och därigenom öka tillgängligheten och attraktiviteten för hållplatsen.

Närliggande Sickla station har goda kollektivförbindelser med flertalet busslinjer, Saltsjöbanan, Tvärnlinjen och i framtiden även blå tunnelbanelinje.

Planförslaget och busstorget innefattar fyra hållplatser/reglerplatser. Busstorget är dimensionerat för busstrafik med boggibuss Bb (svepytor) och hållplatslägen har dimensionerats för ledbuss 18 m, enligt Trafikförvaltningens riktlinjer. Detta har i utredningen kontrollerats med körspårsanalyser. Hållplatserna är placerade centralt inom busstorget, med god tillgänglighet och upphöjda passager. Utformningen påvisar prioriteringen av gående och kollektivtrafik inom torget samtidigt som angöring och korttidsparkering är placerad avskilt.



Figur 4-3. Gång- och cykelvägar till busshållplats Danvikshemsvägen. Förslag till ny alternativ anslutning återges i ljusblått.

#### 4.5. Säkra skolvägar och barnperspektivet

I detta avsnitt presenteras viktiga principer och förutsättningar för säkra skolvägar och barns mobilitet. Barnens förutsättningar med gällande planförslag för Henriksdalsbacken granskas utifrån dessa principer i efterföljande delar av rapporten.

##### Barns resande- och mobilitetsförutsättningar

Barns förutsättningar för resor och mobilitet skiljer sig en hel del jämfört med vuxnas förutsättningar. Exempelvis har yngre barn svårare att uppfatta och förstå komplexa trafikmiljöer och är i särskilt behov av säkerhet och tydlighet för att lättare kunna förstå och lära sig hur man rör sig i trafiken. Mindre barn har även svårare att upptäckas i trafiken vilket är viktigt att ta hänsyn till vid planering av exempelvis parkering, angöring och växtlighet i trafikmiljön.

Skjutsandet till skolan har ökat under de senaste åren vilket av föräldrar motiveras med att det är praktiskt för familjen och att trafikmiljön är farlig. Detta innebär en utmaning för planeringen av ett hållbart transportsystem. För att föräldrar ska känna sig trygga med att släppa i väg sina barn på egen hand är det viktigt att prioritera trafiksäkerhet och framkomlighet för gång och cykel och samtidigt minska tillgängligheten för, och därmed mängden av, biltrafik vid barns målpunkter.

Generellt är barns vardagsresor mycket mer lokala jämfört med de vuxnas resor, för yngre barn är avstånden ofta kortare än för äldre barn. Barns vardagsresor innefattar resor till exempelvis förskola eller skola, idrott, kultur och fritidsaktiviteter. Målpunkter för barn och unga inom gång- och cykelavstånd från planområdet illustreras i Figur 4-1 respektive Figur 4-2.

### **Nacka kommuns riktlinjer för trafik vid ny- och tillbyggnad av skolor och förskolor**

Nacka kommun har tagit fram ett generellt utemiljöprogram för skolor och förskolor där bland annat krav och rekommendationer för planering av trafik i anslutning till förskolor och skolor presenteras<sup>4</sup>. Nedan listas en sammanfattning av dessa krav och riktlinjer vilket också utgör grunden för granskningen av gällande planförslag för Henriksdalsbacken utifrån barnperspektivet:

#### *Trafiksäkerhet och trygghet*

- ▷ Säkra gång- och cykelvägar ska finnas i anslutning till skolan/förskolan och placeras avskilt från angöringsplatser.
- ▷ Trafiksäkerhetshöjande åtgärder bör övervägas där barn korsar vägar för motorfordonstrafik.
- ▷ Väl upplysta trafikmiljöer med god sikt bör finnas runt skolan/förskolan.

#### *Cykelparkering*

- ▷ Det ska finnas tillräckligt antal cykelplatser för att uppmuntra fler att cykla till skolan/förskolan.
- ▷ Samtliga cykelplatser ska vara ramlåsbara.
- ▷ Lägsta antal cykelplatser anges i Nacka kommuns rekommendationer för parkeringstal.<sup>5</sup>
- ▷ Det är även viktigt att skapa cykelparkeringsmöjligheter för mer utrymmeskrävande cyklar.

---

<sup>4</sup> Nacka kommun, 2021. Generellt Utemiljöprogram förskola skola.

### *Bilparkering*

- ▷ Parkeringslösningen ska uppmuntra till ökad andel resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Antal parkeringsplatser för bil och tillgängligheten till dessa ska planeras på ett sätt som inte uppmuntrar bilåkande och samtidigt bidrar till en trafiksäker miljö.
- ▷ Parkeringsbehovet ska i första hand lösas på egen fastighet.
- ▷ Antal parkeringsplatser ska utgå ifrån Nacka kommuns gällande parkeringstal. Avsteg ifrån detta ska tydligt motiveras.<sup>5</sup>
- ▷ Parkering för personer med funktionsnedsättning ska ordnas inom 25 meter från en tillgänglig entré.
- ▷ Behov av hämta-/lämnaplatser ska utredas med hänsyn till barnens ålder, skolans läge i kommunen, säkra skolvägar samt skolans upptagningsområde.

### *Leveranser*

- ▷ Leveranser ska i största möjliga mån avskiljas från barns skolvägar och skolgård.
- ▷ Backrörelser ska undvikas av säkerhets- och arbetsmiljöskäl.
- ▷ Leveranser ska ske i nära anslutning till skolans kök.

### *Tillkommande trafik kring och i närheten av skolan*

- ▷ Förväntad framtida trafikstring ska beskrivas.
- ▷ Vid behov bör kapacitet i närliggande korsningar utredas.

## **4.6. Trafikalstring**

Exploateringens framtida trafikstring har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikstringverktyg. Framtida uppskattad BTA utgår från framtaget förslag från AIX daterat 221222. Där uppskattas 33 137 BTA utgöras av lägenheter, 1140 BTA som radhus, 1000 BTA som närbutik och 1100 som förskola. Antal resor per dygn beräknas till 668 resor med kollektivtrafik, 167 resor med cykel, 2087 resor till fots samt 358 resor med bil. Erhållen årsvardagsdygnstrafik (ÅVDT) exkl nyttotrafik uppgår till 293 fordon. Årsdygnstrafiken (ÅDT) beräknades till 264 fordon exkl nyttotrafik. Uppskattningsvis bedöms angöringstrafik utgöra 10 % av beräknad ÅVDT och blir då cirka 30 fordon.

Totalt beräknas nuvarande planförslag, med alstrad trafik och angöringstrafik, tillföra en ÅVDT på 322 fordon vilket medför en ÅDT på 290 fordon.

## **4.7. Motortrafik och angöring**

Tabell 4-2 återger trafikmätningar i närområdet. Framtida exploatering medför att trafiken utmed Henriksdalsbacken kommer öka med cirka 21 % under ett vardagsmedeldygn, samt med cirka 16% under ett vardagsdygn. I korsningen mellan Kvarnholmsvägen och

---

<sup>5</sup> Nacka kommun saknar numera parkeringstal för verksamheter.

Värmdövägen innebär exploateringen en ökad trafik på cirka 3% under både ett medelvardagsdygn och ett vardagsdygn.

Tabell 4-2. Uppmätta trafikmängder på omkringliggande gatunät.

Gata	Datum	ÅVDT	ÅDT
Henriksdalsbacken	2022-11-08	1523	1860
Kvarnholmsvägen Ö	2022-11-08	2794	3466
Kvarnholmsvägen V	2022-11-08	10371	9883

Maxtimmestrafiken antas utgöra 15 % av ÅVDT trafiken, vilket motsvarar 48 fordon. Dessa 48 tillkommande fordon per timme motsvarar mindre än 1 fordon per minut. Utifrån en erfarenhetsmässig bedömning innebär denna tillkommande trafik inte någon större kapacitetshämning för befintlig signalkorsning mellan Kvarnholmsvägen och Värmdövägen, de två cirkulationsplatserna utmed Kvarnholmsvägen eller övriga korsningar i närliggande trafiksystem. Exploaterings faktiska påverkan på befintlig signalkorsning och cirkulationer kräver dock vidare studier för att med säkerhet kunna avgöra en eventuell påverkan. Enligt kommunen finns det idag vissa kapacitetsproblem vid Henriksdalskorset.

### Angöring

I samrådsförslaget finns ca 560 meter angöringsytor (längdmeter vid kantsten), fördelat på ca 200 meter på den del av Henriksdalsringen som ingår i planområdet och 360 meter längs Henriksdalsbacken inom planområdet. Angöringsytorna återfinns invid entréer till byggnaderna samt vid busstorget och i närheten av mataffären. I synnerhet längs Henriksdalsbacken finns i nuvarande förslag långa etapper med sammanhängande angöringsytor som breddar upp gaturummet, vilket riskerar att öka hastigheten på trafiken.

Den totala längden på förslagens angöringsytor möjliggör cirka 80 platser. Uppskattad angöringstrafik på 30 fordon per vardag, enligt Kapitel 4.6, visar på att utbudet angöringsplatser troligtvis är för stort. Även om angöringstrafiken skulle dubblas så överstiger antalet angöringsplatser det skattade behovet.

Då vägen trafikeras regelbundet av trafik till och från Henriksdalsringen, busstrafik till busstorget och lastbilstrafik till och från närliggande biogasanläggning, samt att planförslaget innefattar en förskola utmed vägen, bör gaturummet i möjligaste mån hållas småskaligt för att inte uppmuntra till högre hastigheter. Givet områdets ambitioner och föreslagna parkeringsprinciper, se Kapitel 4.8, anses också föreslagen angöringsyta vara överdimensionerad. Angöringsytorna föreslås regleras med parkeringsförbud och syfta till

att möjliggöra lastning och lossning, på- och avstigning, angöring med färdtjänst samt avfallsinsamling vid respektive fastighet.

Behov av korttidsparkering för Ica och andra verksamheter i området bör i enlighet med områdets ambitioner täckas av parkeringsplatser i mobilitetsanläggningen, samt befintliga parkeringsplatser vid busstorget. Angöringsytorna bör endast nyttjas för angöring och inte parkering. Kommunens princip för västra Sickla är att ha avgiftslagd parkering på allmän platsmark, så dagens avgifter vid busstorget bör bibehållas. Om området inte ska uppmuntra till biltrafik så bör inte nya parkeringsplatser anordnas på allmän platsmark. Platserna i mobilitetsanläggningen ska samnyttjas och kunna användas av besökare, och då kan de också nyttjas för korttidsparkering till områdets verksamheter.

Angöringsbehovet enligt nämnda principer bedöms kunna tillgodoses på ett bra sätt med 15 meter långa angöringsfickor vid fastigheterna längs Henriksdalsbacken, dimensionerade efter typfordon Lbn för att möjliggöra leveranser med tung lastbil utan störning på övrig trafik. Totalt 12 angöringsfickor bedöms uppfylla områdets behov, vilket minskar angöringsytan längs Henriksdalsbacken med ca 50 procent och angöringsytan inom planområdet med ca 32 procent. Genom att minska angöringsytan skapas också mer ytor för gående, cyklister, möblering, grönytor och vilplan, i linje med kommunens mål. Antalet angöringsfickor kan reduceras om de förlängs till exempelvis 21 meter (15 angöring tung lastbil + sex meter angöring lätta fordon). I ett sådant scenario kan två byggnader dela på en angöringsficka, förutsatt att riktlinjer och lagar kan följas, det vill säga maximalt tio meter dragväg mellan miljörum och avfallsbil samt maximalt 25 meter mellan angöringsficka och entré. Inte minst för kvarter fyra och fem kan detta bli en utmaning.

Eftersom möjligheten att angöra till skolan på fastighetsmark är begränsad behöver ytor för lastning och lossning ordnas i angöringsfickor intill planerad gång- och cykelbana. Detta påverkar säkerheten för de som går och cyklar till förskolan och det är viktigt att säkerställa att det finns plats för leveransvagnar inom fastigheten för att inte riskera att gång- och cykelbanan blockeras.

Dimensionerande för angöringsfickornas placering blir avfallsinsamlingens riktlinjer om max 10 meter dragväg från miljörum till fordon, vilket också medför krav på miljörumspacering i fastigheterna. Fastigheternas närhet till varandra möjliggör för flera att samnyttja ett miljörum men detta bedöms inte påverka behovet av angöringsfickor eftersom andra funktioner som exempelvis färdtjänst behöver kunna angöra nära entréerna utan att blockera övrig trafik. Föreslagna angöringsytor på Henriksdalsringen föreslås behållas som de är i nuvarande planförslag, med några små justeringar. Dessa, tillsammans med en principskiss för Henriksdalsbackens angöringsfickor, återfinns i kapitel 4.9.

## 4.8. Parkering

### Mål för den nya bebyggelsen

Dagens bilinnehav för de boende på Henriksdalsberget är lägre än kommunens parkeringstal för området. Sannolikt beror detta till viss del på att parkeringstalet inte tar detaljerad hänsyn till närheten till Stockholms stad och den service som finns tillgänglig där, eller till dagens relativt goda kollektivtrafikläge.

Den nya bebyggelsen i kvarter fyra ska ha en uttalad klimatprofil och utvärderas utifrån klimatpåverkan<sup>6</sup>. I och med den nya tunnelbanestationen i Sickla, samt de planerade förbättringarna av Henriksdalsbergets gång- och cykelförbindelser, kommer förutsättningarna för att resa med gång, cykel och kollektivtrafik att förbättras. Inom 15 minuters gångavstånd nås spårbunden kollektivtrafik vid både Henriksdals station och Sickla station. Detta innebär en potential för en större andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik än de boende på Henriksdalsberget gör idag.

### Cykelparkering

Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka återger parkeringstal för cykel. Mindre lägenheter kräver två cykelparkeringsplatser per lägenhet och däröver krävs lika många cykelparkeringsplatser som lägenheten har rum. Med utgångspunkt från AIX skisser och föreslagna BTA för planområdet uppskattas cirka 370 lägenheter inom planförslaget, vilket motsvarar en efterfrågan på cirka 1100 parkeringsplatser för cykel, där minst 50 % ska vara placerade inomhus. Behovet för respektive fastighet skall lösas inom kvartersmark.

För att uppmuntra och förenkla för personal att ta cykeln bör cykelparkering intill förskolan kunna tillgodose för minst hälften av personalstyrkan. Cykelparkering för personal bör lämpligtvis samnyttjas med boendes cykelparkering i cykelrum inom respektive fastighet.

Nacka kommun ställer även krav på att:

- ▷ Cykelparkeringarna ska vara av god kvalitet, exempelvis ska cykelställ utomhus utformas så att ramen går att låsa fast
- ▷ Cykelrum ska vara lätt nåbara med automatisk dörröppnare
- ▷ Cykelfaciliteter (ex fast luftpump)
- ▷ Det ska finnas plats för lastcyklar och mopeder
- ▷ Vid utformning av cykelparkeringsplatser ska hänsyn tas till manöverutrymme för cykel. I Trafikverket och Svenska Kommuner och landstings GCM-handbok anges lämpliga mått för utformning av cykelparkeringsplatser

---

<sup>6</sup> Klimatambitioner för övriga kvarter är ännu inte beslutade men ambitionerna med mobilitetsanläggningen inom kvarter fyra sätter prägel på hela planområdet.

En av mobilitetsåtgärderna för att kunna reducera bilparkeringstalet enligt Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka är förbättrade cykelfaciliteter. Med förbättrade cykelfaciliteter avses åtgärder som ligger utanför Nackas grundläggande krav på cykelparkering som exempelvis reparations- och tvättrum för cykel.

Samtliga cykelplatser bör ha möjlighet till ramlåsning och vara lokaliserade nära entréer, helst i markplan. De bör i största möjliga mån även vara väderskyddade, inomhus eller under tak utomhus. En viss del av platserna ska utformas för större fordon såsom lastcyklar och cykelkarror och dessa platser ska vara enkla att nå.

Förutsättningarna för cykelparkering måste följas upp i kommande skeden, då utformning på kvartermarken inte är framtagen ännu.

### Bilparkering

En bedömning av framtida behov av efterfrågan på bilparkering har gjorts för bostäder respektive förskoleverksamhet för gällande planförslag. Det finns potential att reducera antalet parkeringsplatser ytterligare vid implementering av åtgärder för att främja hållbart resande.

Framtida efterfrågan av bilparkering för bostäder har beräknats utifrån antalet bostäder i gällande planförslag<sup>7</sup> samt tidigare utredning av parkeringstal för nya bostäder på Henriksdalsberget<sup>8</sup> där det föreslås att bilinnehav (parkeringstal) och förutsättningar för hållbart resande som är kopplade till boendet inkluderas i utvärderingskriterierna för markanvisning. Alltså frångås kommunens parkeringsnorm i detta projekt.

Tidigare utredning visade att dagens bilinnehav för boende på Henriksdalsberget är lägre än kommunens parkeringstal för området. Sannolikt beror detta till viss del på att parkeringstalet inte tar detaljerad hänsyn till närheten till Stockholms stad och den service som finns tillgänglig där, eller till det relativt goda kollektivtrafikläget. Med hänsyn till den nya bebyggelsens klimatprofil och till Nacka kommuns mål om bland annat hållbart resande, i kombination med förbättrad service och kollektivtrafik i närområdet i framtiden, bedöms efterfrågan på parkering inte öka i framtiden.

Antal platser för besöksparkering har beräknats i enlighet med Nacka kommuns rekommenderade parkeringstal för bostäder där parkeringstalet räknas upp med 10 % för besöksparkering.

---

<sup>7</sup> Antal lägenheter och fördelning av lägenhetsstorlekar har skattats utifrån underlag från AIX, Dreem och White arkitekter samt föreslagna BTA för planområdet.

<sup>8</sup> Henriksdalsbacken – Parkerings- och mobilitetslösningar för ny bebyggelse, Trivector Traffic 2023.



Mobilitetstjänster som uppskattas möjliggöra en reduktion av bilparkeringstalet med 25 % planeras för de nya bostäderna. Mobilitetsåtgärder som är lämpliga beskrivs utförligt i kapitel 4.9.

Tabell 4-3. Parkeringsberäkning för bostäder inom planförslaget. Antal lägenheter och fördelning av lägenhetsstorlekar utgår från underlag från arkitekterna i projektet. Parkeringstal baseras på dagens bilinnehav för boende på Henriksdalsberget. Efterfrågan kan reduceras vid implementering av åtgärder för att främja hållbart resande.

Lägenhetsstorlek	Fördelning lgh-storlek	Antal lgh	P-tal boende	Antal bpl
1 RoK	30 %	123	0,2	25
2 RoK	28 %	115	0,33	38
3 RoK	18 %	75	0,56	42
4 RoK eller större	23%	96	0,82	78
<b>Summa</b>		<b>409</b>		<b>172</b>
<b>Besöksparkering (10 %)</b>				<b>17</b>
<b>Efter reduktion pga mobilitetsåtgärder (25 %)</b>				<b>129</b>
<b>Summa inklusive besöksparkering</b>				<b>146</b>

Inom planområdet planeras även en förskola med sex avdelningar och ca 100 barn. Den senaste statistiken från Skolverket (2022)<sup>9</sup> gällande genomsnittlig personaltäthet anger 5,1 barn per pedagog. En förskola med ca 100 barn kan då antas ha ca 20 pedagoger. Utöver detta bedöms ett behov finnas av en anställd i köket till förskolan.

Enligt Tabell 2-12 sker 35 % av arbetsresorna med bil inom Nacka kommun. Om samma färdmedelsfördelning antas gälla för resor till och från den framtida förskolan medför det att 32 barn och 7 pedagoger reser till förskolan med bil.

Hämtning och lämning uppskattas ske under 1,5 timme på morgonen respektive eftermiddagen med en genomsnittlig parkeringstid på 15 minuter per bil. Det skulle innebära en efterfrågan på sex hämta-/lämnaplatser. Parkerings efterfrågan vid hämtning och lämning antas kunna reduceras med ett aktivt mobilitetsarbete. Förskolans placering nära kommande exploatering uppmuntrar samtidigt föräldrar att gå eller cykla med barnen till förskolan för

<sup>9</sup> Barn och personal i förskola, Skolverket, Hösten 2022

att därefter fortsätta sin resa med cykeln eller kollektivtrafiken. För att främja bilfria resor till och från förskolan bör korttidsparkering för hämtning och lämning placeras i den närliggande mobilitetsanläggningen samtidigt som det finns gott om yta vid entrén för hämtning och lämning med cykel samt för cyklar med extra utrymmesbehov så som lådcyklar. Parkeringsbehovet för personalen antas också kunna reduceras med ett aktivt mobilitetsarbete och dessa platser bör också placeras i den gemensamma mobilitetsanläggningen.

Sammantaget innebär bedömningen att följande efterfrågan av bilparkering för den nya bebyggelsen bör tillgodoses i mobilitetsanläggningen.

- ▷ Bostäder: 146 bilplatser (där 17 är avsedda för besökare)
- ▷ Förskola: 14 bilplatser (varav 6 för korttidsparkering)

Till detta kan det tillkomma utrymmesbehov för bil-, cykelpool och andra mobilitetstjänster. En implementering av mobilitetstjänster och andra åtgärder för ökad hållbar mobilitet kan dock medföra en reduktion av antal bilplatser.

I samband med utvecklingen av planområdet är det viktigt att reglera befintlig parkering i området. Idag finns utbud av avgiftsfri parkering längs Henriksdalsringen mellan kl. 17 och 8 på vardagar, samt på helger. Det finns en risk att nya boende som är vana att köra bil till arbetet väljer att fortsätta göra detta, och parkera på gatumark nattetid. Oförändrad reglering kan alltså medföra att parkeringsplatserna i mobilitetsanläggningen, som bör ha avgifter som motsvarar de faktiska kostnaderna, står tomma samtidigt som parkeringssituationen på gatumark blir mer ansträngd.

### *Samnyttjande*

Samnyttjande innebär att samma parkeringsplats används av olika typer av användare vid olika tider på dygnet, till exempel anställda, boende, eller besökare till boende eller serviceinrättningar. Efterfrågan på parkering är oförändrad, men parkeringsplatserna används mer effektivt och under en större del av dygnet.

Samnyttjandepotentialen är störst mellan användningsområden som överlappar varandra så lite som möjligt. Till exempel kan parkeringsplatser som dagtid nyttjas av kontorsanställda, förskolepersonal och besökare till service och nöjesinrättningar nyttjas som boendeparkering under kvällar och nätter. Det innebär att det i en parkeringsanläggning utan fasta platser finns möjlighet att effektivisera parkeringsytan genom att arbetsplatser, besökare och boende använder samma parkeringsplatser. Detta kan också frigöra mer än tillräckligt med platser för hämta-/lämna trafik till förskolan som ofta sker på morgonen när många åkt till jobbet. Samnyttjande av parkeringsplatser rekommenderas för mobilitetsanläggningen i Henriksdalsbacken.

Antalet platser som dagtid behövs för arbetsplatsparkering är så pass litet jämfört med antalet tillgängliga boendeparkeringsplatser att inga extra platser bedöms behöva tillskapas för just detta behov. Hämtning och lämning av barn bedöms också kunna inrymmas utan att extra platser behövs. Det innebär att 146 bilplatser bedöms vara tillräckligt även för att tillgodose förskolans behov.

Om mataffärens kunder ska använda bilparkeringsplatser i mobilitetsanläggningen behöver det totala antalet platser eventuellt ökas, eftersom många handlar under kvällstid på vardagar samt dagtid på helger, vilket sammanfaller med högt nyttjande av boendeparkering respektive boendes besöksparkering. Mataffärens behov har inte undersökts i denna utredning.

#### *Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga*

Parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga ska kunna anordnas efter behov på ett avstånd av max 25 meter från respektive entré<sup>10</sup>. Detta behov bör tillgodoses inom kvartersmarken. Många kommuner har en praxis för hur många platser som ska kunna ordnas på kvartersmark inom angivet avstånd. Om efterfrågan blir större än praxis behöver eventuella ytterligare platser ordnas på allmän platsmark.

En parkeringsplats för personer med nedsatt rörelseförmåga som ligger på gatumark kan aldrig reserveras för en specifik person, utan kan användas av alla med tillstånd för att använda dessa platser. Det innebär att en boende aldrig kan vara säker på att ha tillgång till sin plats. Det finns också andra nackdelar med en placering på gatumark, till exempel att ansvaret för snöröjning blir uppdelat på flera aktörer, det vill säga att både kommunen och bostadsbolaget behöver göra en insats för att säkra tillgängligheten mellan parkeringsplats och entré.

Rekommendationen är därför att i första hand reservera utrymme inom kvartersmarken för att tillgodose behovet av parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga när behov uppstår. Kommunens riktlinje är att en bilplats per 50 lägenheter ska kunna anordnas.

#### **4.9. Mobilitetstjänster och -åtgärder**

Mobilitetstjänster och -åtgärder syftar till att påverka efterfrågan på att äga egen bil på olika sätt. Inom rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka<sup>11</sup> återges fem mobilitetsåtgärder för att reducera antalet parkeringsplatser.

- ▷ Prova på kollektivtrafik genom att erbjuda boende 6 månaders SL-kort.
- ▷ Byggherren betalar medlemskap i bilpool minst 10 år. Bilpoolsplats ska ordnas på kvartersmark.

---

<sup>10</sup> BFS 2014:3

<sup>11</sup> Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka, Nacka kommun 2016-12-06

- ▷ 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

Byggherrarna tillåts även komma med egna förslag på innovativa mobilitetsåtgärder med motsvarande effekt. Förslag på åtgärder återges nedan där mobilitetsbehovet delats upp i olika typer av åtgärder kopplade till de olika behoven.

De olika mobilitetsåtgärderna kompletterar varandra och kan lösa delar av en individs behov av resor. För att fullt ut kunna ersätta ett behov av egen bil behöver åtgärder i flera kategorier sättas samman i ett mobilitetspaket. Nedan finns ytterligare beskrivning av möjliga mobilitetstjänster och -åtgärder som kan påverka framtida färdmedelsfördelning på Henriksdalsbacken.

### Mobilitet med cykel

De allra flesta cykelresor börjar och slutar vid bostaden. Därför är tillgången till funktionella och attraktiva parkeringsplatser i anslutning till bostäder viktigt för att främja cykelresandet. Framför allt handlar det om att tillgängliggöra cykeln som ett konkurrenskraftigt färd sätt till bilen. För att en hög nivå på parkeringstalen också ska få genomslag i ett ökat cykelresande måste cykelparkeringarna hålla en kvalitet som möter cyklisters förväntningar. Möjlighet till ramlåsning och väderskydd är viktiga aspekter som präglar attraktiva cykelparkeringar, samt lokalisering nära entréer och helst i markplan. En viss del av platserna ska utformas för större fordon som lastcyklar och cykelkärror. Enkla verktyg för egen service i cykelrummen underlättar underhåll. För besöksparkering med cykel är närhet till entréer huvudfokus.

Syftet med att inrätta en cykelpool är att möjliggöra att flera resor kan utföras med cykel. Cykelpoolens syfte är oftast att komplettera och uppfylla ett behov som uppstår några gånger per vecka, inte ersätta en privat cykel. Det är viktigt att ha följande aspekter i åtanke vid implementering av cykelpool:

- ▷ Bör lokaliseras nära anslutning till bostaden, centralt placerad i kvarteret, tex på innergård.
- ▷ Placeras inom skalskydd då cyklarna ofta är stöldbegärliga.
- ▷ Det behöver vara enkelt att ta ut och in ytkrävande cyklar – bredare dörr, ramp/hiss.
- ▷ Det är viktigt att ha en kombination av cyklar som möter alla boendes behov såsom elcyklar, ellastcyklar, cykelkärra, vicyklar och el-scootrar och andra mindre elfordon.

### Mobilitet med kollektivtrafik

En flytt innebär för många en möjlighet att skaffa nya vanor. Det är ett perfekt tillfälle att erbjuda ett prova-på-kort för kollektivtrafiken eller annan motsvarande form av incitament att resa kollektivt till alla boende vid inflyttning innan de boende hunnit etablera sina vanor i området.

Digitala skärmar som visar avgångstider för kollektivtrafikhållplatser kan placeras ut på strategiskt valda platser för att dels förenkla för boende som reser kollektivt, dels för att visa på möjligheten att resa kollektivt för potentiella användare.

### Minska behovet av att resa

Ett sätt att minska behovet av att resa är att öka möjligheterna till hemarbete, till exempel genom att skapa co-workingytor i området. Här kan det finnas arbetsplatser med extra skärmar, höj- och sänkbara skrivbord och mötesrum som boende kan boka/hyra. Kan med fördel samlokaliseras med andra öppna lokaler, t ex caféer eller bibliotek.

Återbruksrum där boende kan byta varor med varandra är ett sätt att bidra till en cirkulär ekonomi och samtidigt minska behovet av att resa för att inhandla varor. God tillgång till återvinningskärl för olika fraktioner såsom plast, papper, metall, glas etc. samt tillgång till grovsoprum minskar behovet av resor till återvinningscentraler som vanligen görs med egen bil.

Tillgång till leveransrum för möjlighet till hemleverans av varor innebär att vissa typer av resor inte behöver genomföras. Leveransrum eller leveransskåp kan placeras både på egen fastighet och samlat i till exempel mobilitetsanläggning inom området.

### Information och marknadsföring

Det är viktigt att redan vid marknadsföringen av bostäderna beskriva förutsättningarna gällande parkering och mobilitet. Information bör också lämnas vid försäljning/uthyrning, vid inflyttning och därefter löpande via boendekanaler, för att hålla boende uppdaterade om mobilitetsfunktionerna. Ett annat sätt att hålla frågan levande är att ordna aktiviteter med jämna mellanrum, till exempel cykelservice, demonstration av cykel- och bilpool, eller reserådgivning. Nacka kommuns cykelstrategi<sup>3</sup> uppmanar till följande kommunikationsinsatser:

- ▷ Kommunikation till medborgare kring förbättringar i cykelvägnätet eller ambitionshöjningar kring drift och underhåll
- ▷ Uppmuntrande projekt riktat till skolbarn och deras föräldrar kopplat till fördelarna med att cykla till skolan
- ▷ Insatser kopplat till att få fler att cykla året om
- ▷ Insatser för att uppmuntra fler målgrupper att börja cykla eller att cykla mer

### Mobilitet med bil

Bilpool är en av de mest beprövade mobilitetsåtgärderna i nyproduktion och har god potential att komplettera de boendes behov av att göra bilresor, som inte går att tillgodose med övrigt mobilitetsutbud. För att bilpooler ska upplevas attraktiva för de boende bör fordonen finnas inom 300 meters gångavstånd från bostaden. En öppen bilpoolslösning som kan nyttjas av fler än de boende i närområdet skapar bättre förutsättningar för högre nyttjande.

Ett komplement till bilpool är att möjliggöra för privat bildelning och samåkning i området. Det kan exempelvis vara att informera boende om de möjligheter som finns i närområdet, eller att via en app samordna tjänsterna.

Parkering för privata bilar bör bära sina egna kostnader, och kostnaden bör redovisas separat från andra avgifter. Genom att effektivisera bilparkering i gemensamma anläggningar kan parkering för olika funktioner samnyttja samma parkeringsplatser. Det är en fördel både för samnyttjandepotentialen och andra färdmedels relativa attraktivitet om parkeringsanläggningen ligger med ett visst gångavstånd från bostaden.

### Lokalisering av mobilitetsåtgärder

I en mobilitetsanläggning som är gemensamt för flera bostadskvarter passar det att placera tjänster som används mer sällan och som fler boende ska dela. Passande funktioner och tjänster är:

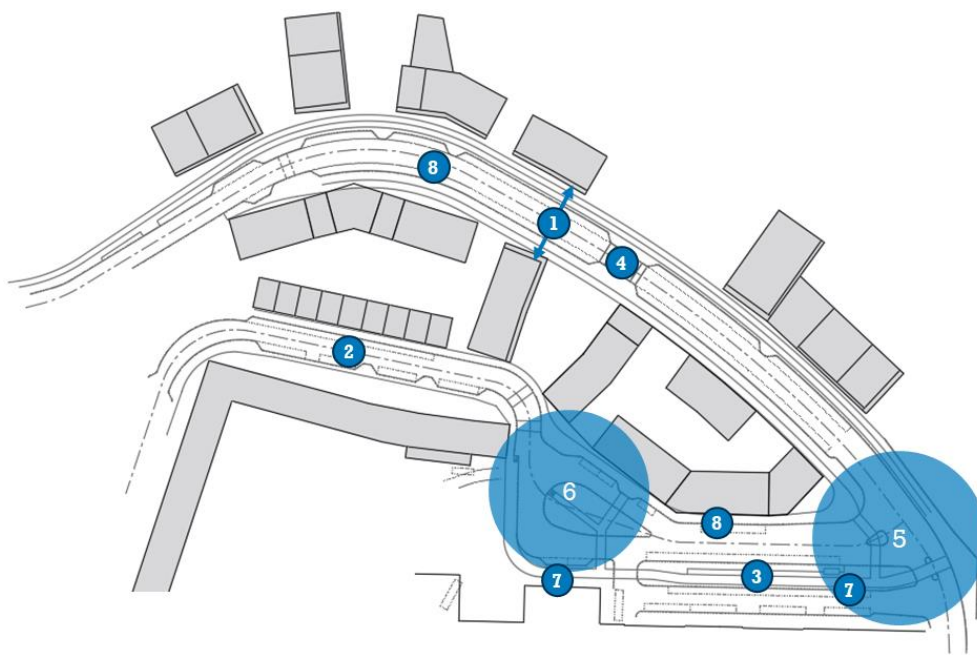
- ▷ Bilpool
- ▷ Leveranstjänster (ej för livsmedel)
- ▷ Cykelverkstad
- ▷ Återbruksrum
- ▷ Co-working space
- ▷ Bilparkering för boende
- ▷ Besöksparkering

Mobilitetsfunktioner och -tjänster som passar bättre att lokalisera i respektive fastighet, eller på närmare avstånd till bostaden, är följande:

- ▷ Cykelparkering för boende och besökare
- ▷ Cykelpool (om antalet fastigheter som cykelpoolen ska serva inte är litet).
- ▷ Leveransskåp för matleveranser

#### 4.10. Nya gaturum och anslutningar befintliga gaturum

Detta avsnitt omfattar mer detaljerade bedömningar och åtgärdsförslag kopplat till gaturummen inom planområdet i gällande planförslag. Åtgärdsförslagen ämnar förbättra förutsättningarna för attraktiva och säkra gång-, cykel- och kollektivtrafikresor i linje med Nacka kommuns ambitioner och mål. Barnperspektivet är en grundläggande förutsättning för framtagna åtgärdsförslag.



Figur 4-4. Översikt för föreslagna åtgärder. Figuren illustrerar platsen för nedan numrerade rubriker.

### 1. Gång- och cykelåtgärder längs Henriksdalsbacken

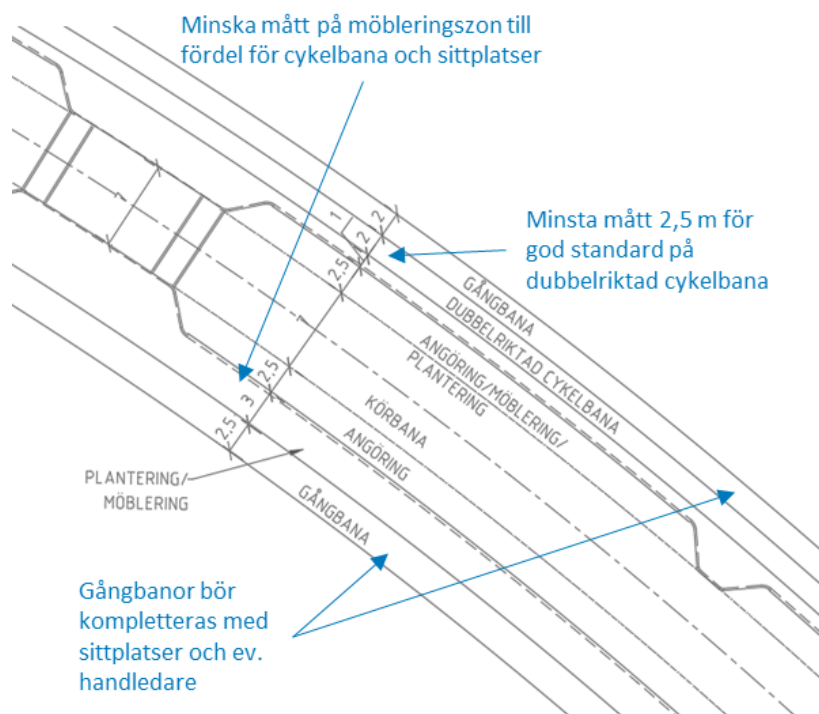
Henriksdalsbackens skarpa lutning påverkar tillgängligheten för personer med rörelsenedsättning. Då lutningen är befintlig och beror på terrängen går det inte att åtgärda den. För att underlätta för rollatoranvändare och personer med gångsvårigheter bör sittplatser ordnas längs gatans gångbanor med jämna mellanrum, gärna var 25:e meter, och gångbanan kan gärna förses med handledare.<sup>12</sup> Beroende på ambitionsnivå kan avståndet mellan sittplatser ökas till 50–100 meter också, och med fördel placeras vid strategiska lägen, exempelvis parkstråk, vid hörn etcetera, men det är upp till kommunen. Med anledning av den starka lutningen rekommenderas även indragna entréer längs Henriksdalsbacken för att möjliggöra att vilplan i anslutning till entréer anordnas på kvartersmark.

Enligt nuvarande förslag är den dubbelriktade cykelbanan längs Henriksdalsbacken 2 meter bred. En dubbelriktad cykelbana bör enligt Nacka kommuns tekniska handbok vara 2,5 meter längs huvudcykelstråk med intilliggande gångbana och dessutom bör extra utrymme tillgodoses vid brantare lutningar. Om planen för området är att skapa goda förutsättningar för gång och cykel inom, samt till och från, området bör bredden på den separerade gång- och cykelbanan ses över. Ett förslag är att minska ytan för möbleringszon på västra sidan, och i stället bredda östra sidan om vägbanan så att det finns mer utrymme för cykelbana och sittplatser. Om angöringsytan därtill minskas längs Henriksdalsbacken kommer utrymme frigöras för träd och annan växtlighet såväl som för sittplatser.

---

<sup>12</sup> SKR, 2022. Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning.

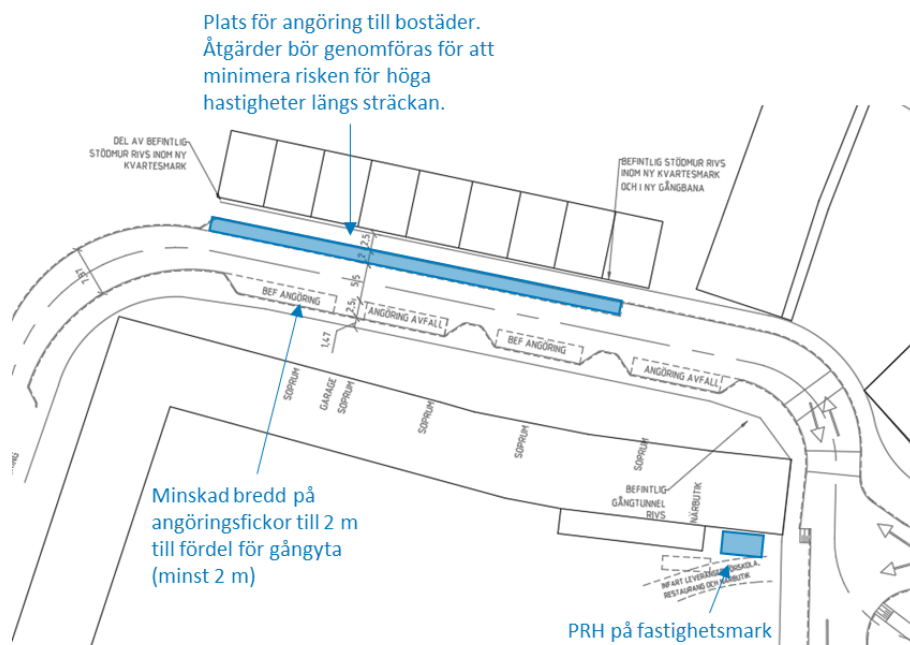




Figur 4-5. Rekommenderade åtgärder för gång och cykel längs Henriksdalsbacken.

## 2. Smala gångbanor längs Henriksdalsringen

På Henriksdalsringen i norra delen av planområdet är utrymmet för gångytor begränsat. I nuvarande utformningsförslag är gångbanorna 1,47 och 2,5 meter breda på västra respektive östra sidan av körbanan. Gångbanorna ligger dessutom i anslutning till angöringsfickor, vilket vid tillfällen för lastning/lossning kan påverka tillgänglighet och framkomlighet för gående, särskilt personer med nedsatt syn eller rörelseförmåga. Ytan bör fördelas så att båda gångytorna är minst 2 meter breda. Bredden på angöringsfickorna bör också kunna minskas till 2 meter på båda sidor för att möjliggöra bättre förutsättningar för gångtrafikanter. Hastighetsdämpande åtgärder bör genomföras vid angöringsutrymmet vid radhusen för att säkerställa att gatumiljön inte inbjuder till höga hastigheter (se Figur 4-6).



Figur 4-6. Angöring till bostäder föreslås på östra (övre) sidan av Henriksdalsringen. Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga ordnas på fastighetsmark.

### 3. Kombinerad gång- och cykelbana vid busstorget

Bredderna på de kombinerade gång- och cykelbanorna på Henriksdalsringens västra sida är i gällande förslag mellan 3 och 4 meter. Enligt Nacka kommuns riktlinjer bör kombinerad gång- och cykelbana vara minst 4 meter för att uppnå god standard. Utrymmet vid busshållplatsen är dock begränsat vilket gör det svårt att ge mer utrymme till cykel just här. En alternativ lösning skulle kunna vara att flytta parkeringsytan vid livsmedelsbutiken till mobilitetsanläggningen för att ge mer plats åt fotgängare och cyklister, se Figur 4-10.

#### 4. Hastighetssäkrat övergångsställe vid förskolebyggnaden

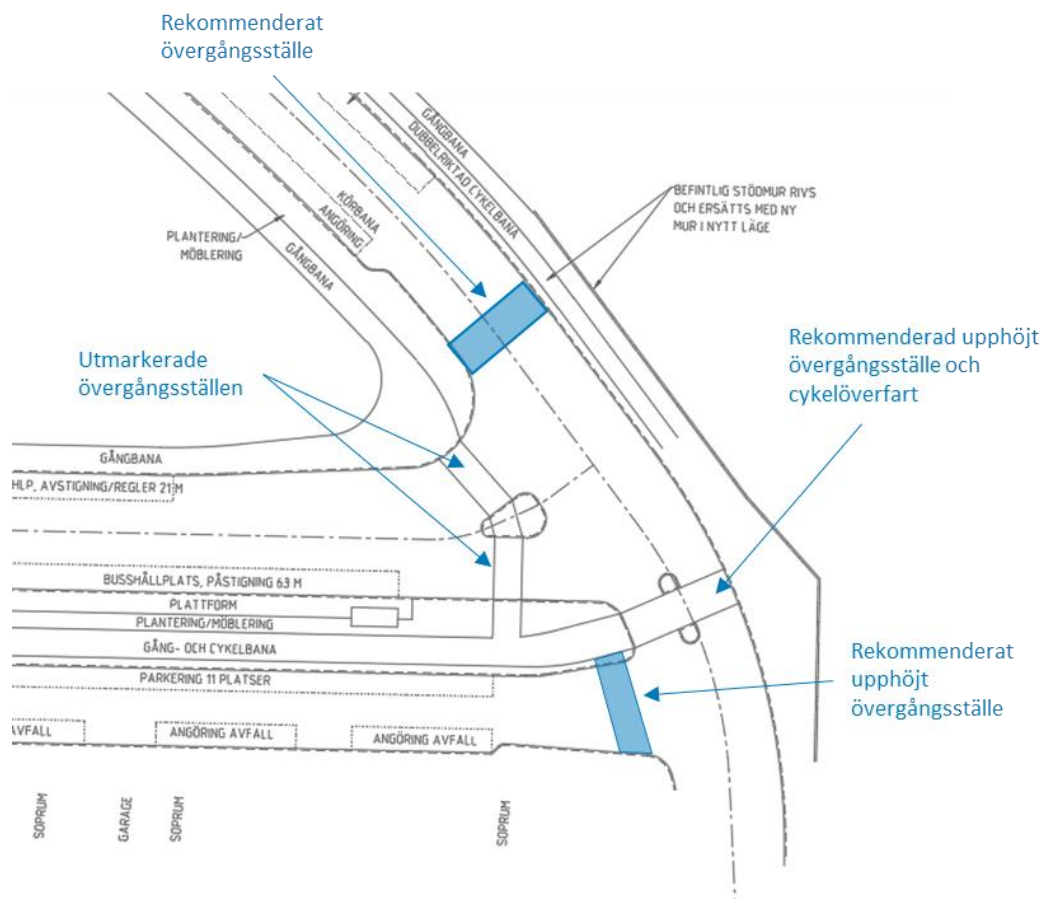
Planerad gång- och cykelpassage över Henriksdalsbacken i höjd med förskolan är försedd med ramper och bör regleras som övergångsställe för att prioritera framkomligheten för de som går samt skapa en tydlig passage för barn i närheten av förskolan. Passagen ska vara väl belyst och det bör säkerställas att sikten är god.

#### 5. Gångpassager i Henriksdalsringens anslutning till Henriksdalsbacken

För att skapa en säker trafikmiljö och goda förutsättningar för barn och unga att gå och cykla och att samtidigt utforma en attraktiv koppling till den planerade gång- och cykelbron bör passagen över Henriksdalsbacken (i höjd med busstorget) hastighetssäkras till 30 km/h och förses med reglering för övergångsställe och cykelpassage. Eftersom ingen busstrafik väntas passera här bör upphöjd passage med ramper vara lämpligt.

Planerade passager över Henriksdalsringens anslutning till Henriksdalsbacken bör regleras som övergångsställen för att prioritera framkomlighet för fotgängare. Hastigheterna i korsningen anses inte vara så höga att ramper behövs och bör undvikas för att inte belasta busstrafiken.

Ytterligare ett övergångsställe för fotgängare bör ordnas på östra sidan korsningen Henriksdalbacken-Henriksdalsringen. På västra sidan vid den enkelriktade gatan i anslutning till befintligt bostadsområde bör ytterligare övergångsställe ordnas (se Figur 4-7). Även vid dessa passager anses upphöjning inte behövas då hastigheter antas vara låga och sikten god.



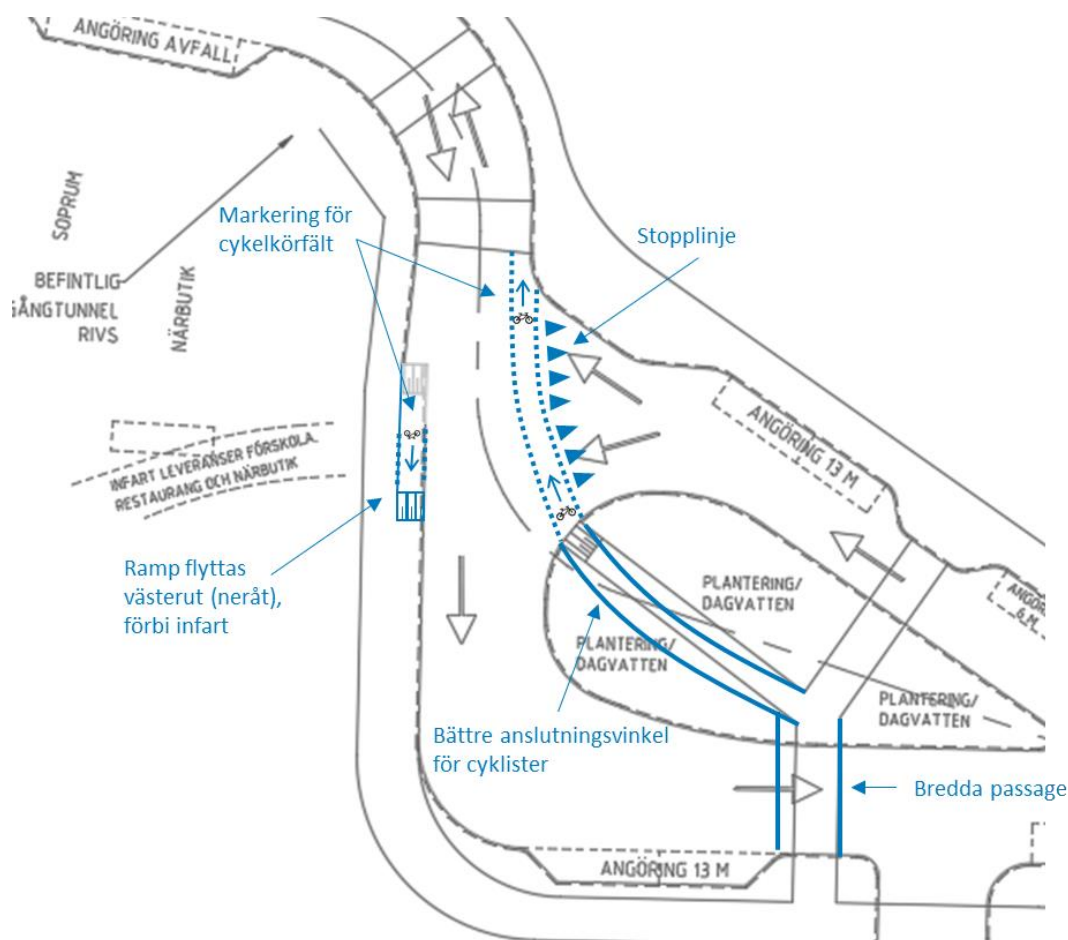
Figur 4-7. Rekommenderade åtgärder för fotgängare och cyklister i korsningen Henriksdalsbacken-Henriksdalsringen.

## 6. Säker utformning mellan cykelbana och cykling i körbana

För att öka säkerheten för cyklister vid busstorget föreslås att väjningslinje införs för motorfordonstrafik från söder. För att ytterligare synliggöra cyklister rekommenderas vägmarkering för cykelkörfält med cykelsymbol och riktningsskyltar. På så sätt sänks hastigheterna i korsningen samtidigt som det tydliggörs att cyklister förekommer i körbanan. Anslutningsvinkeln för cyklister som kommer söderifrån bör även justeras för att stannande fordon lättare ska kunna upptäcka cyklister.

Cykelrampen i torgets norra del flyttas västerut för att inte påverkas av en eventuell avfasning för fordon som kör in i det befintliga kvartersområdet för angöring. Framflyttningen gör också svängen något mindre snäv för cyklister från norr som ska in på cykelbanan.

Slutligen föreslås att passagen över den västra delen av gatan breddas för att minimera risk för konflikt mellan fotgängare och cyklister där gång- och cykelbanorna kombineras.



Figur 4-8. Föreslagna åtgärder för cykel kring busstorget.

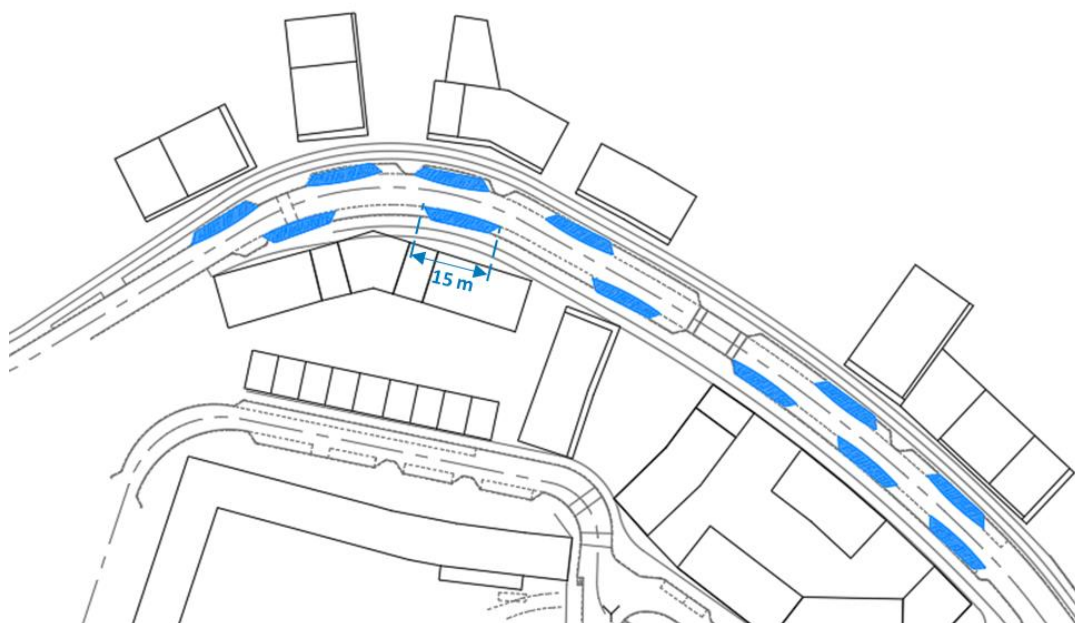
## 7. Utrymme för cykelparkering

Några platser för cykelparkering bör finnas i anslutning till busshållplatsen. Ett förslag är att utnyttja någon av de planerade parkeringsplatserna vid gatan mot befintlig byggnad för detta (se Figur 4-10). Cykelparkering behöver också erbjudas vid livsmedelsbutiken och övrig service i området.

## 8. Platser för angöring

Angöringsytorna längs Henriksdalsbacken föreslås minskas, från långa sammanhängande fält till 15 meter långa angöringsfickor som möjliggör avfallsinsamling, angöring, stopp för hämtning och lämning, stopp för lastning och lossning samt varuleveranser med lastbil (typfordon Lbn) vid respektive fastighet. Dimensionerande för fickornas placering blir avfallsinsamlingens riktlinjer om max 10 meters dragväg mellan miljörum och fordon, samt kravet på maximalt 25 meters angöringsavstånd till entré. I Figur 4-9 presenteras en principskiss utifrån planförslaget, där angöringsfickornas föreslagna placering framgår i blått. Mellan fickorna breddas möbleringszonerna så att vägbanan smalnar av, vilket ger mer

utrymme för andra funktioner i gaturummet och kan bidra med en hastighetsdämpande effekt. Körfältsbredden förblir densamma och följer Trafikförvaltningens riktlinjer. Angöringsfickorna bör regleras med parkeringsförbud för att bibehålla önskad effekt om nyttjande endast för angöringstrafik. Samma reglering bör tillämpas på Henriksdalsringen, där en föreslagen angöringsyta också bör kunna smalnas av till förmån för gångtrafiken, se Figur 4-6.



Figur 4-9. Föreslagen placering av angöringsfickor längs Henriksdalsbacken. Samtliga fickor är 15 meter långa, dimensionerade för angöring med typfordon Lbn enligt standard för lastzon. Som nämnts tidigare i rapporten kan ett alternativ vara längre och färre fickor (t ex 21 meter) om angöring enligt gällande regler och riktlinjer kan säkerställas.

En byggnad inom planområdet kommer med nuvarande förslag att få svårt med avfallsinsamling enligt befintliga riktlinjer (10 m dragväg mellan fordon och entré), se Figur 4-10. Det kan lösas genom att lägga miljörum längst norrut i byggnaden, närmast föreslagen angöringsficka. Alternativt kan samnyttjande med närliggande byggnads miljörum övervägas. Övriga angöringsfunktioner bedöms kunna tillgodoses med föreslagna angöringsytor i planförslaget då de ligger inom 25 meter från entré. För att förbättra förutsättningarna för lastning och lossning samt färdtjänst anses det däremot vara möjligt att flytta busshållplatsen närmare korsningen och därmed göra plats för angöringsyta precis framför fastigheten. Detta bör utredas närmare i samråd med SL.



## 5. Samlad bedömning

Sammanfattningsvis anses planförslaget ge goda förutsättningar för hållbart resande till, från och inom området förutsatt att föreslagna åtgärder genomförs. De största utmaningarna som finns har att göra med områdets topografi vilket påverkar möjligheten och valet att gå och cykla. Den nya gång- och cykelbron som planeras anses förbättra attraktiviteten för dessa färdmedel något för de som har målpunkter inom Nacka kommun. Restiden förkortas och gång och cykel blir mer konkurrenskraftig mot bilen. Däremot kvarstår utmaningar kring höjdskillnader och lutningar i vägnätet. En bra och tydlig koppling behöver ordnas mellan bronsanslutningen vid Alphyddevägen och befintligt cykelnät längs Värmdövägen. För att underlätta för fotgängare och cyklister längs Henriksdalsbacken bör gångbanor bör förses med handledare och sittplatser. Cykelbanan bör breddas där Nacka kommuns föreskrivna standard bör utgöra minimum.

Hastighetsdämpande åtgärder längs Henriksdalsbacken är viktigt, inte minst med tanke på gatans lutning och barnperspektivet där gatan blir särskilt viktig för barns skolvägar. Vad gäller gena gång- och cykelvägar blir kopplingen mellan fastigheterna på kvartersmark av stor vikt, då det bland annat blir den genaste vägen från busstorget till hastighetssäkrade passager över Henriksdalsbacken till förskola och naturområden.

Att all parkering förläggs i mobilitetsanläggningen bedöms vara en förutsättning för att uppfylla målen om hållbara transporter till och från området. Det är dock viktigt att hänsyn tas till reglering av befintlig parkering på Henriksdalsringen för att skapa goda förutsättningar för nyttjandet av mobilitetsanläggningen. Det kan även övervägas att förlägga planerade parkeringsplatser vid Ica till mobilitetsanläggningen, undantaget platser för personer med rörelsenedsättning. Ytan skulle i stället kunna nyttjas för att bredda gång- och cykelvägen till väg enligt fullgod standard. Alternativt kan åtminstone ett par av de 11 korttidsparkeringarna omvandlas till angöring för hämtning och lämning vid busshållplatsen eller till cykelparkering.

För att främja hållbara och säkra resor kan angöringsytorna minskas och regleras enligt förslag. En uppdelning av angöringsfickorna bedöms gynna trafikmiljön och minska risken att gatans utformning bjuder in till höga hastigheter samt ge plats för mer träd och grönska längs gatan.



## Bilaga 1. Beläggningsstudie gatuparkering

I Tabell 5-1 och Tabell 5-2 visas beläggning för alla parkeringsplatser på gatumark kl. 13:00 respektive kl. 21:00.

Tabell 5-1 Beläggning på gatuparkering vid inventeringstillfällena kl. 13:00.

P-yta	Reglering	Antal platser	Onsdag kl. 13:00	Torsdag kl. 13:00
1	Avgift 8-17, 1 tim 7-21	18	6	33%
2	Avgift 8-17, boende	19	14	74%
3	Avgift 8-17	6	2	33%
4	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	20	11	55%
5	P-förbud 8-17, tisdagar 8-17 avgift, boende (gult)	16	1	6%
6	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	17	5	29%
7	P-förbud 8-17, tisdagar 8-17 avgift, boende (gult)	17	0	0%
8	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	49	27	55%
9	P-förbud 8-17, tisdagar 8-17 avgift, boende (gult)	49	1	2%
10	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	23	22	96%
11	P-förbud 8-17, tisdagar 8-17 avgift, boende (gult)	24	4	17%
12	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	12	12	100%
13	P-förbud 8-17, tisdagar 8-17 avgift, boende (gult)	22	2	9%
14	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	13	9	69%
15	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	23	17	74%
16	P-förbud 8-17, tisdagar 8-17 avgift, boende (gult)	17	1	6%
17	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	23	9	39%
18	P-förbud 8-17, tisdagar 8-17 avgift, boende (gult)	22	1	5%
	<b>Totalt</b>	<b>390</b>	<b>144</b>	<b>37%</b>

Tabell 5-2 Beläggning på gatuparkering vid inventeringstillfällena kl. 21:00.

P-yta	Reglering	Antal platser	Onsdag kl. 21:00		Torsdag kl. 21:00	
1	Avgift 8-17, 1 tim 7-21	18	7	39%	9	50%
2	Avgift 8-17, boende	19	15	79%	14	74%
3	Avgift 8-17	6	0	0%	0	0%
4	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	20	16	80%	15	75%
5	P-förbud 8-17, tisdagar 8-17 avgift, boende (gult)	16	6	38%	3	19%
6	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	17	9	53%	11	65%
7	P-förbud 8-17, tisdagar 8-17 avgift, boende (gult)	17	0	0%	0	0%
8	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	49	38	78%	39	80%
9	P-förbud 8-17, tisdagar 8-17 avgift, boende (gult)	49	6	12%	8	16%
10	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	23	22	96%	23	100%
11	P-förbud 8-17, tisdagar 8-17 avgift, boende (gult)	24	5	21%	4	17%
12	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	12	4	33%	3	25%
13	P-förbud 8-17, tisdagar 8-17 avgift, boende (gult)	22	12	55%	8	36%
14	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	13	9	69%	9	69%
15	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	23	8	35%	7	30%
16	P-förbud 8-17, tisdagar 8-17 avgift, boende (gult)	17	0	0%	2	12%
17	Avgift 8-17, P-förbud tis 8-17, boende (röd)	23	13	57%	12	52%
18	P-förbud 8-17, tisdagar 8-17 avgift, boende (gult)	22	8	36%	7	32%
	<b>Totalt</b>	<b>390</b>	<b>178</b>	<b>46%</b>	<b>174</b>	<b>45%</b>