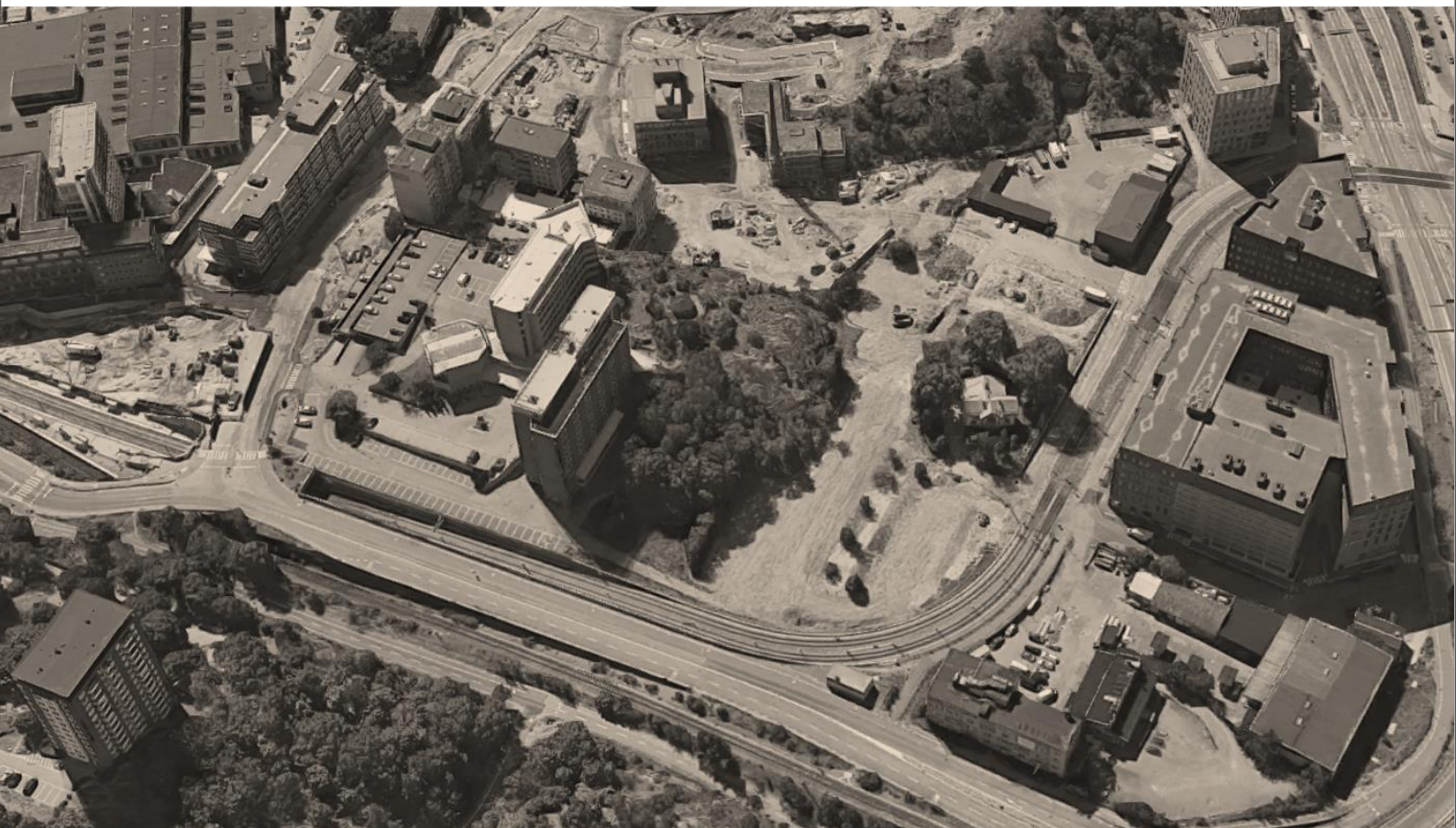


Trafikutredning Norra Nobelberget

Underlag till detaljplan, Nacka kommun
2025-02-04



Beställare: Annika Eriksson, Balder Projektutveckling AB
Kristina Hansson, Atrium Ljungberg AB

Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB

Uppdragsnamn: Trafikutredning Norra Nobelberget

Uppdragsnummer: 3987 (Balder) / 3988 (ALAB)

Datum: 2025-02-04

Uppdragsledare: Patrik Lundqvist

Handläggare/utredare: Cornelia Stanislawska

Granskare:

Status: Slutleverans

Innehåll

1. Bakgrund	4
2. Nuläge	5
2.1. Allmänt.....	5
2.2. Gång och cykel.....	6
2.3. Kollektivtrafik	6
2.4. Motorfordon	7
3. Pågående planering	8
4. Förslaget	9
4.1. Allmänt.....	9
4.2. Gång- och cykeltrafik.....	11
4.3. Leveranser och Sophantering	14
4.4. Uddvägen	19
4.5. Sickla industriväg	21
5. Parkeringsbehov	22
5.1. Beräkning av antalet cykelplatser	22
5.2. Kommunens modell för beräkning av bilparkeringsplatser	25
5.3. Bilplatser för lägenheter	26
5.4. Bilplatser för förskolor.....	28
5.5. Föreslaget antal bilplatser för verksamheter	28
5.6. Bilplatser befintliga byggnader	29
5.7. Samnyttjande	30
5.8. Föreslagen bilparkering.....	31
6. Mobilitet	32
7. Trafikprognoser	33
8. Samlad bedömning/Slutsatser	34

1. BAKGRUND

Inom fastigheterna SICKLAÖN 83:44, 83:46, 363:2 och 363:3 i Nacka kommun, även benämnda som Norra Nobelberget, planerar Balder Projektutveckling AB samt Atrium Ljungberg AB att uppföra ny bebyggelse i form av lägenheter, förskola och mindre lokaler. Den västra fastigheten, Sicklaön 83:44 och 83:46 hanteras av Atrium Ljungberg och de två östliga fastigheterna, Sicklaön 363:2 och 363:3, hanteras av Balder. I denna utredning kommer dessa fortsatt att benämnas som den västra respektive östra delen.

Den planerade bebyggelsen ska uppföras på fastigheter som i dagsläget redan är bebyggda och vid tiden för denna utredning planeras det tillskapas totalt cirka 290 nya lägenheter samt en ny förskola om fyra avdelningar.

Området ligger i Sickla på kort gångavstånd från befintligt centrum. I närheten finns goda kommunikationer i form av Tvärbanan, Saltsjöbanan, bussar och i framtiden även tunnelbana med planerad uppgång öster om planområdet.

Structor Mark Stockholm AB har anlåtats för att genomföra en trafikutredning för detaljplanen för Norra Nobelberget.



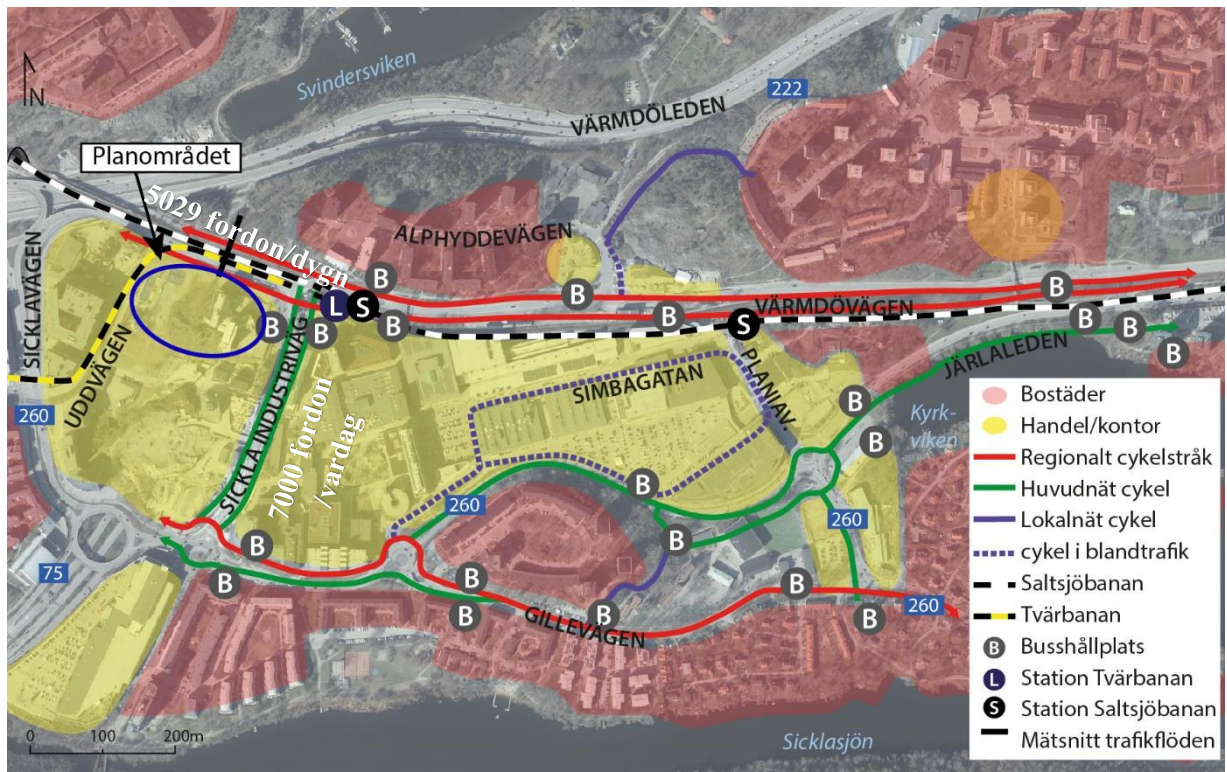
Figur 1: Översikt

Syftet med den här utredningen är att redogöra för nuvarande trafiksituation, målpunkter nu och i framtiden samt nybyggnationernas trafikpåverkan på den befintliga utformningen. Utredningen kommer ligga till grund för framtagande av ny detaljplan som byggnationerna medför.

2. NULÄGE

2.1. Allmänt

Den nya bebyggelsen planeras på fastigheter med viss befintlig byggnation inom ett område direkt söder om tvärbanans sträckning väster om Sickla station. Närheten till Sickla köpkvarter är påtaglig med tillgång till handel, kontor, restauranger, biograf med mera. I närområdet finns även sportanläggningar, badplatser och kollektivtrafik i form av Tvärbanan, Saltsjöbanan och bussar.



Figur 2: Nuläge och markanvändning (2019)



Figur 3: Stråk och målpunkter

2.2. Gång och cykel

Framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister varierar inom närområdet. Flera större vägar utgör barriärer men gång- och cykelstråk finns i områdets närhet längs såväl Värmdövägen som längs Sickla industriväg.

Cykelbanor finns längs Sickla industriväg, Värmdövägen, Järlaleden/väg 260 och Gillevägen. I övrigt sker cykling främst i blandtrafik eller i cykelfält. Värmdövägen, Gillevägen samt delar av väg 260 (Järlaleden) är utpekade regionala cykelstråk och erbjuder goda möjligheter till cykelpendling. Standarden på det regionala stråket längs Gillevägen/Järlaleden varierar dock i standard.

2.3. Kollektivtrafik

Tvärbanan, Saltsjöbanan och flertalet bussar finns inom gångavstånd från den planerade bebyggelsen. Både bussar och lokalbanorna har flera avgångar per timme och ansluter till tunnelbanestationerna vid Gullmarsplan respektive vid Slussen.

Tabell 1 - Kollektivtrafikhållplatser (avstånd till centrala delen av detaljplaneområdet)

Hållplats/station	Gångavstånd
Busshållplats på Sickla industriväg	100 meter
Busshållplats på Värmdövägen	250 meter
Sickla station, Saltsjöbanan	150 meter
Sickla station, Tvärbanan	150 meter

I samband med utbyggnationen av nya tunnelbanan kommer Sickla få en tunnelbanestation med fyra entréer, två i väst och två i öst. En av entréerna i väster kommer att ligga i anslutning till Tvärbanan och Saltsjöbanan medan den andra entrén i väster kommer att ligga vid korsningen Sickla industriväg/Smedjegatan, direkt öster om planområdet. Den planerade trafikstarten är år 2030. Närheten till tunnelbanan kommer att ytterligare underlätta kollektivt resande till planområdet.



Figur 4: Utbyggnation tunnelbana Nacka.

2.4. Motorfordon

Trafikdata har uppmätts på Värmdövägen 2014-10-20 och redovisas i tabellen nedan. För lokalisering av mätsnitt, se tidigare figur över nuläge. En trafikräkning på Sickla industriväg genomfördes 2017, resultatet inkluderas i tabellen nedan.

Tabell 2 - Trafikflöden

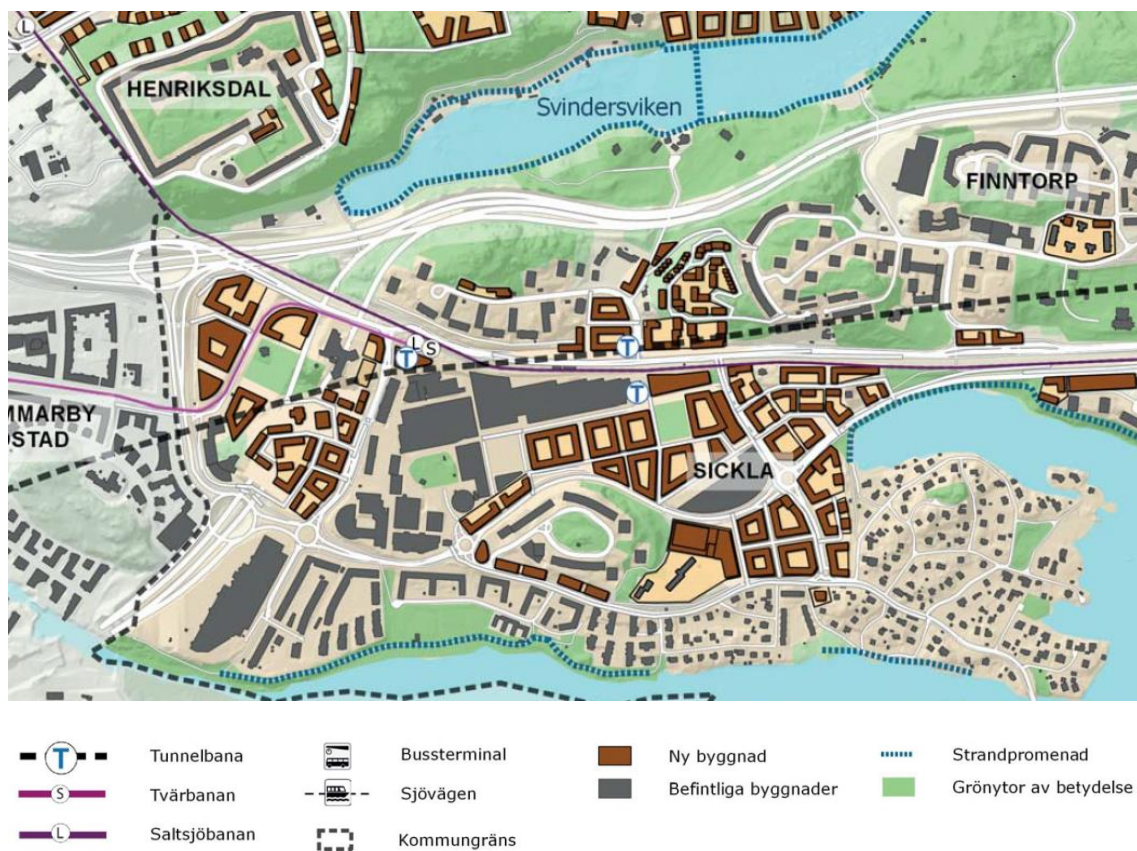
	Skyltad hastighet	Dygns- trafik	Vardag	Medel- hastighet	85-perc.	Tung trafik
Värmdövägen	50 km/tim	5029	5357	52 km/h	62 km/h	16,6%
Sickla industriväg	50 km/tim	-	7000	-	-	-

Leveranser och varutransporter till hotell och övriga verksamheter i den östra delen sker idag via infart längs Sickla industriväg. För bebyggelsen i den västra delen sker hantering via Uddvägen, som i dagsläget är en återvändsgata, och som i sin tur ansluter till Sicklavägen.

3. PÅGÅENDE PLANERING

I samband med utbyggnad av tunnelbana till Nacka sker det inom Nacka kommun ett omfattande arbete med planering och exploatering av bostäder samt utökad infrastruktur. Arbetet omfattar även Sickla i mycket stor utsträckning med ny tunnelbanestation direkt öster om planområdet och generellt ett flertal nya bostads- och kontorshus i områdets direkta närhet.

Se utdrag från strukturplanen nedan.



Figur 5: Utvecklad Strukturplan för Nacka stad (2016-11-30)

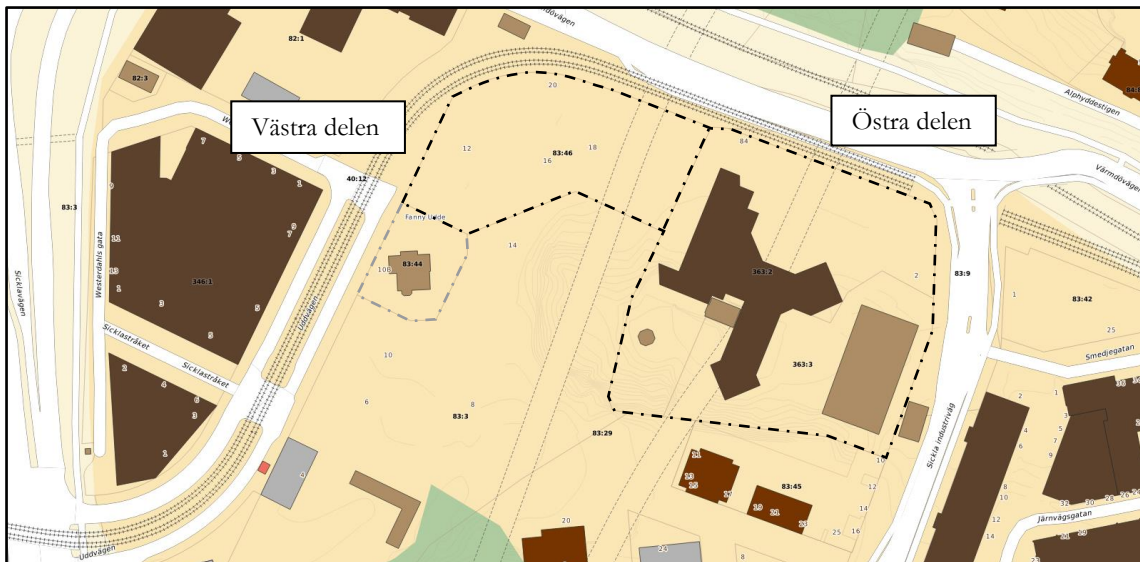
Samtidigt med tunnelbanans västra uppgångar har det pågått arbete längs Sickla industriväg med ny sektion och nya gång- och cykelbanor. Här tillkommer även arbetet med korsningen Sickla industriväg/Värmdövägen som påverkar den nya bebyggelsen i östra delen av utredningsområdet.

4. FÖRSLAGET

4.1. Allmänt

Förslaget innebär uppförande av bostadsbebyggelse fördelat på tre fastigheter som är uppdelade i en västlig respektive östlig del. Sicklaön 83:46 består av den västra delen med bostäder och tillhörande garage. Sicklaön 363:2 och 363:3 består av den östra delen som kommer behålla befintlig hotell- och kontorsverksamhet och utveckla fastigheterna med bostäder och en ny förskola.

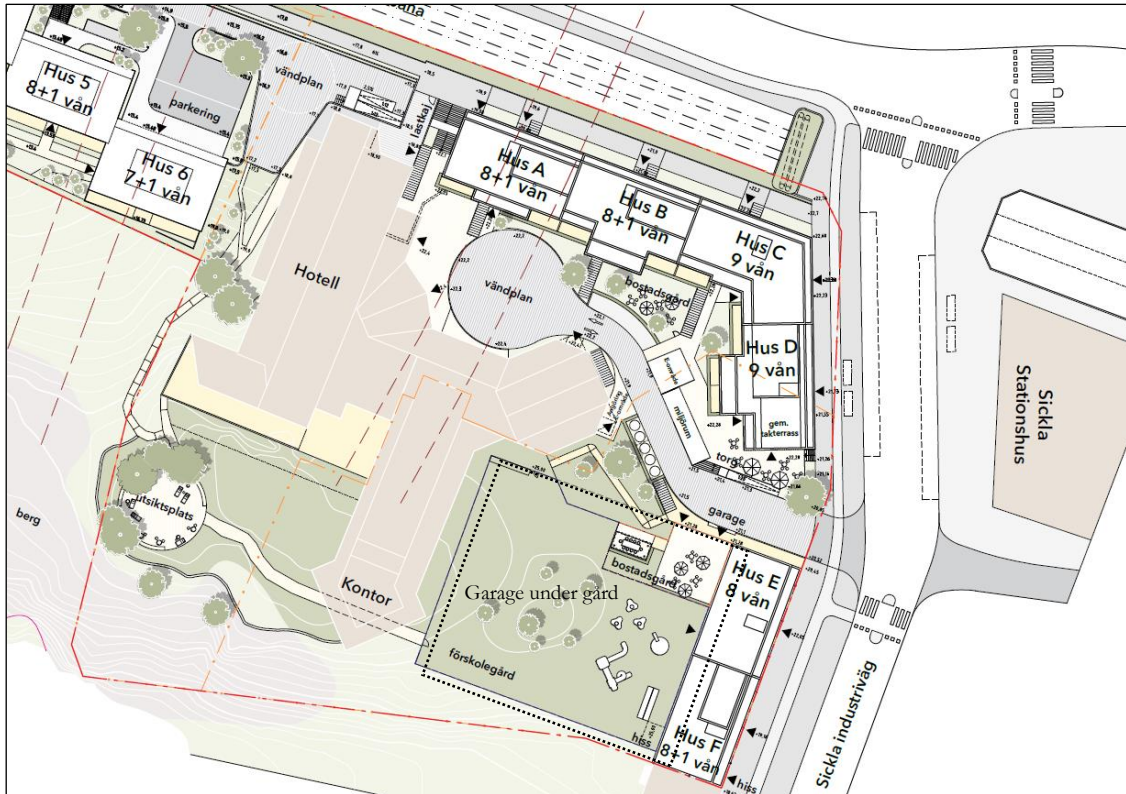
Direkt söder om den västra delen ligger fastighet Sicklaön 83:44 (Fanny Udde) som ägs av Atrium Ljungberg. Här finns idag villa Fannyudde, en äldre träbyggnad där det planeras för kafé- och/eller bistroverksamhet.



Figur 6: Omgivande fastighetsgränser markerade (bakgrundskarta: Nacka)

Totalt beräknas det tillkomma 290 lägenheter för hela området med en uppdelning av 153 för den västra delen och 137 för den östra. En förskola med fyra avdelningar som har plats för 80 elever planeras i den östra delen. Befintlig hotell- och kontorsverksamhet på ca 7400 kvm BTA (ljus) respektive 2500 kvm BTA (ljus) kommer att kvarstå/förädlas i den östra delen.

Placering av byggnaderna kan ses i figurerna på nästa sida.



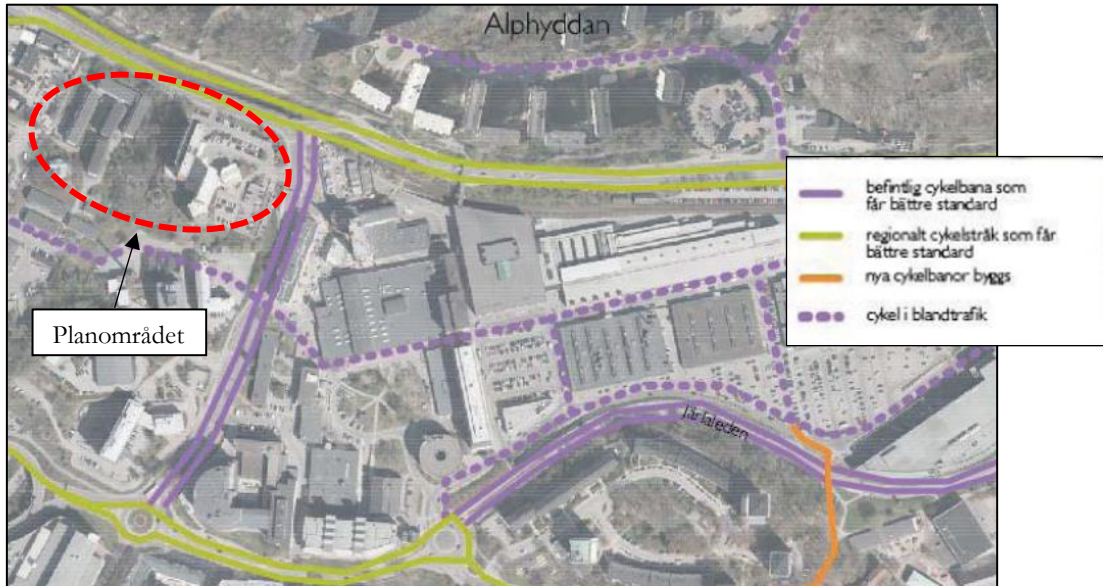
Figur 7: Förslag Östra delen (Situationsplan sammanställd av DinellJohansson 2025-01-30)



Figur 8: Förslag Västra delen (Situationsplan sammanställd av DinellJohansson 2025-01-30)

4.2. Gång- och cykeltrafik

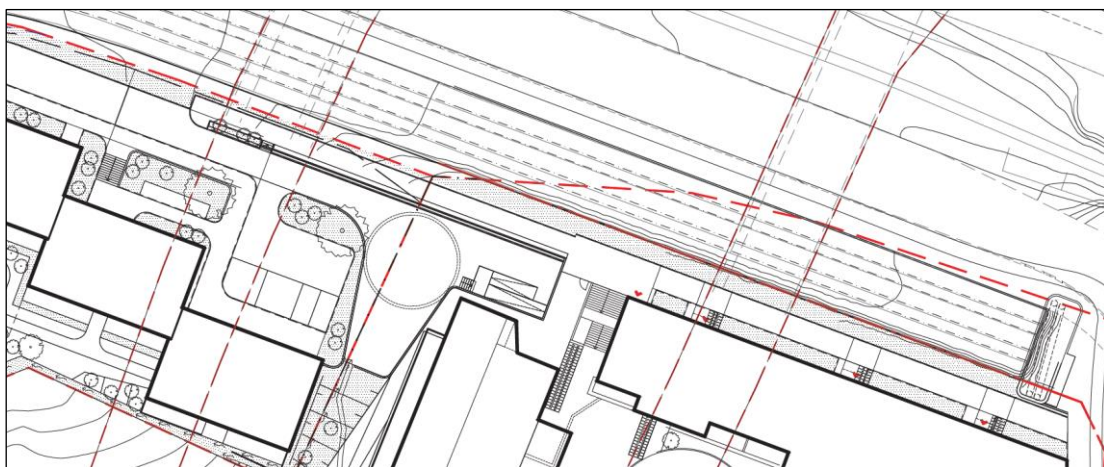
Figuren nedan visar principen för det föreslagna framtida cykelvägnätet, främst då närheten till det regionala stråket längs Värmdövägen.



Figur 9: Föreslaget framtida cykelvägnät (Program för Planområdet, 2016)

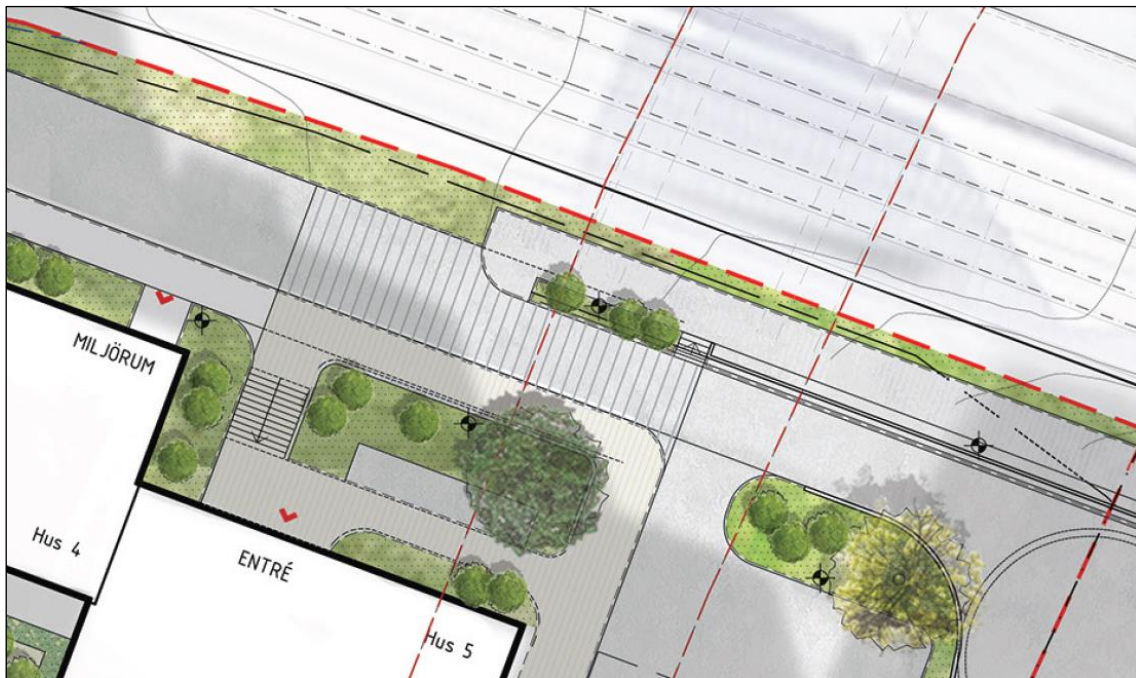
Förslaget innebär att en ny gata om 5,5 meter anordnas i den västra delen, i kurvan parallellt med tvärbanan. Längs den nya gatan tillkommer en gångbana på södra sidan med bredd om 2,0 meter. Utmed den östra delens norra sida tillskapas ett stråk med en bredd på ca 2,5 – 3,0 meter som förbinder de västra och östra delarna och leder fram till Sickla industriväg. Cykling inom och kring fastigheten sker i blandtrafik.

Vändplan utformas med lastkaj mot hotellet och ligger därmed inte på samma nivå. Passerande stråk för oskyddade trafikanter ligger ca 1-1,5 meter ovanför vändplan.

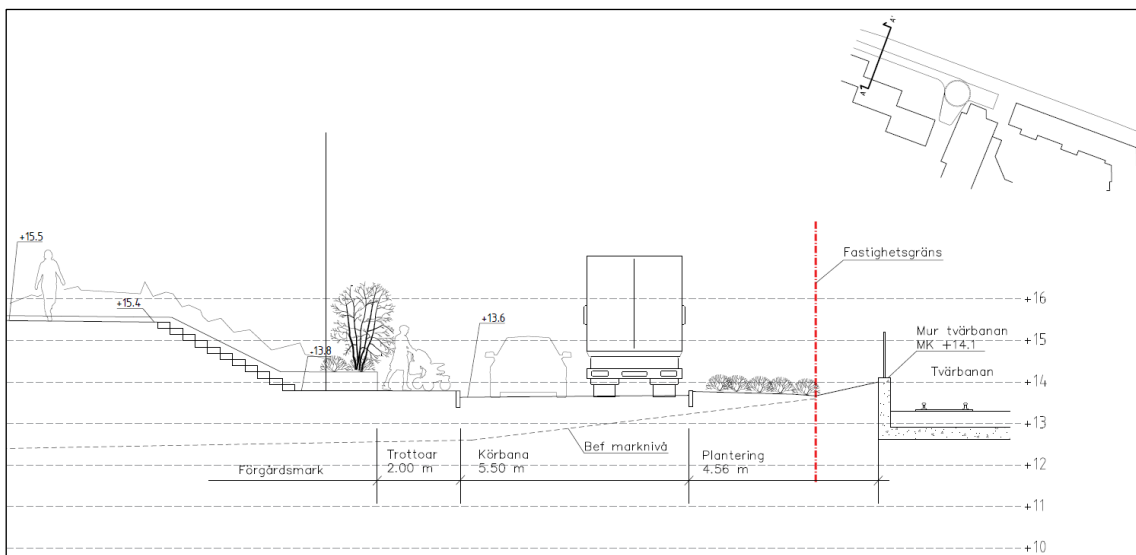


Figur 10: Förslag på utformning av gång- och cykelstråk (illustration: Urbio 2025-01-31)

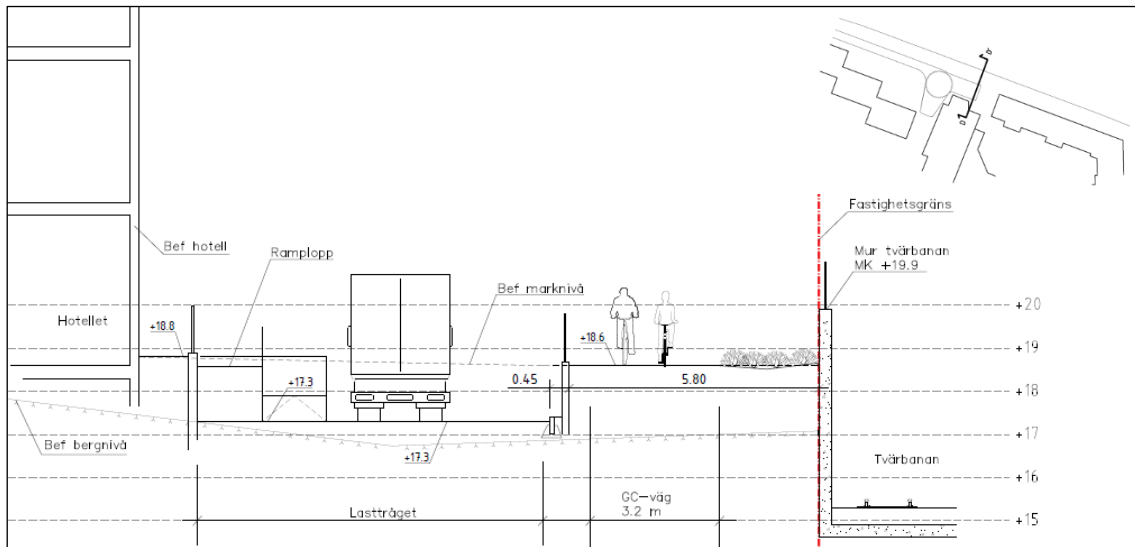
En upphöjning föreslås längs vägen på den sträcka där gångbanan längs södra sidan vägen upphör och stråket leds över till norra sidan. Platsen anordnas med fördel med avvikande material för att skilja mellan ytans olika användningsområden. Upphöjning är även aktuell i södra delen av den nya gatan. Siktförhållandet där rampen och trappan möter gatan är viktigt att få med i vidare arbete med detaljer och val av växtlighet.



Figur 11: Upphöjning vid gångpassage (illustration: Urbio 2025-01-31)

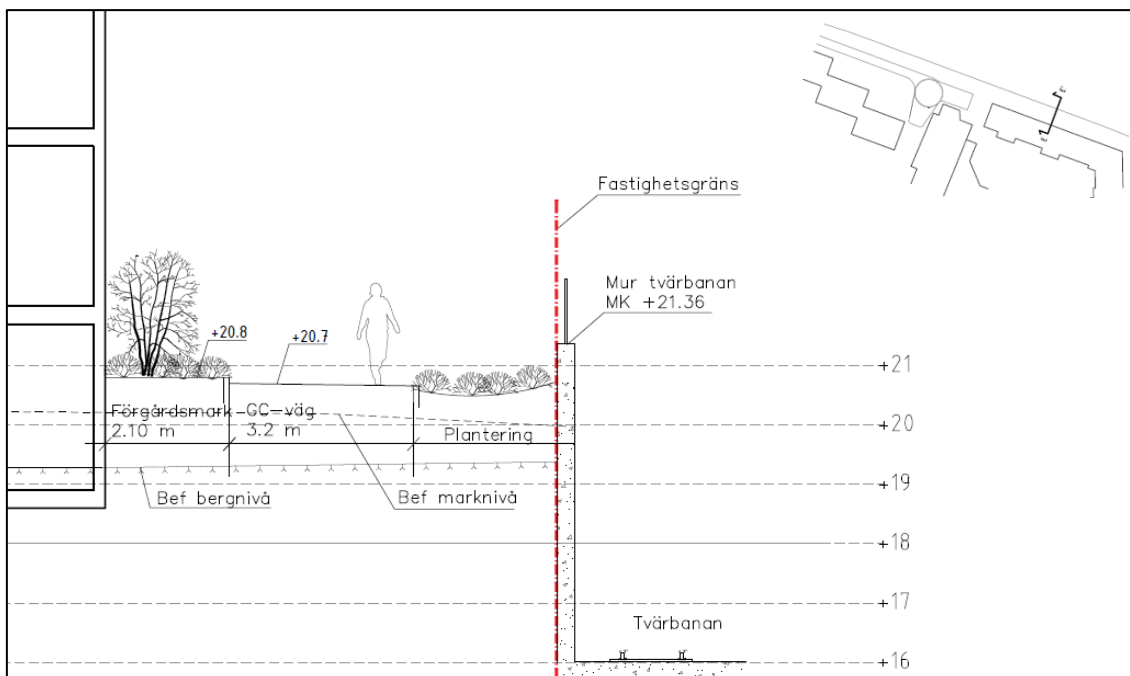


Figur 12 Sektion A-A', gata vid hus 5, västra delen (illustration: Urbio 2025-01-31), vy västerut.



Figur 13 Sektion D-D', lastplats och gc-stråk, östra delen (illustration: Urbio 2025-01-31), vy västerut.

Den östra delen av gång- och cykelstråket utformas på sådant sätt att cykling är möjligt, men inte på bekostnad av fotgängarnas säkerhet. För genomfartstrafiken finns cykelstråket längs Värmdövägen som huvudsaklig koppling, men även Sicklastråket som går söder om planområdet, genom stadsdelen Nobelberget.

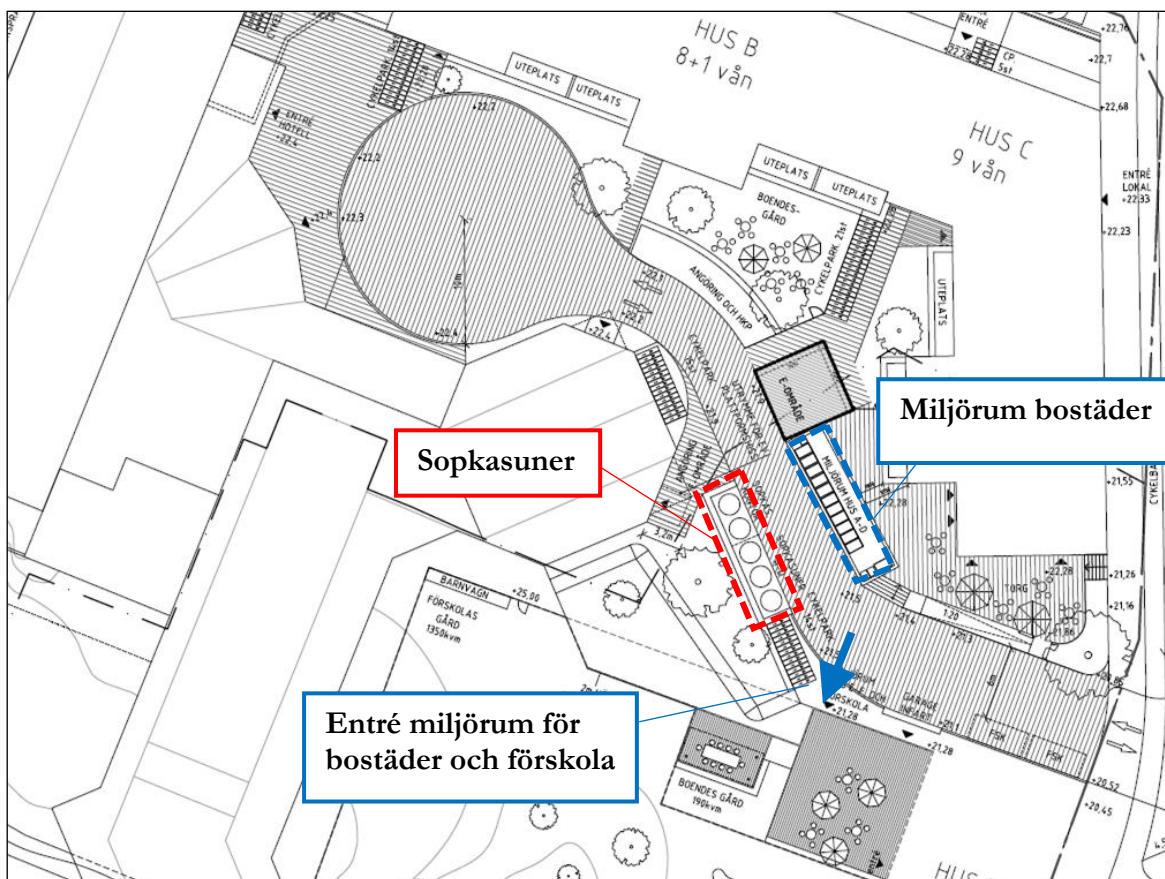


Figur 14 Sektion E-E', gång- och cykelstråk, östra delen (illustration: Urbio 2025-01-31), vy västerut.

4.3. Leveranser och Sophantering

Avfallshanteringen för den östra bostadsbebyggelsen planeras för kontor och bostäder samt förskola ske via miljörum och sopkassuner. För kontoren finns sopkassuner placerade utmed den nya gatans västra sida. Bostäderna i Hus A-D får tillgång till ett miljörum på gatans östra sida samt till sopkassuner på gatans västra sida som är placerade jämte kontorens sopkassuner.

Förskolan samt Hus E-F har tillgång till ett miljörum som är placerat i garaget under förskolegården. Förskolan har direkt tillgång till miljörummet via garaget. Sophämtning sker från östra gatan med möjlighet till uppställning för sopbil inom 10 meter från entrén till miljörummet.



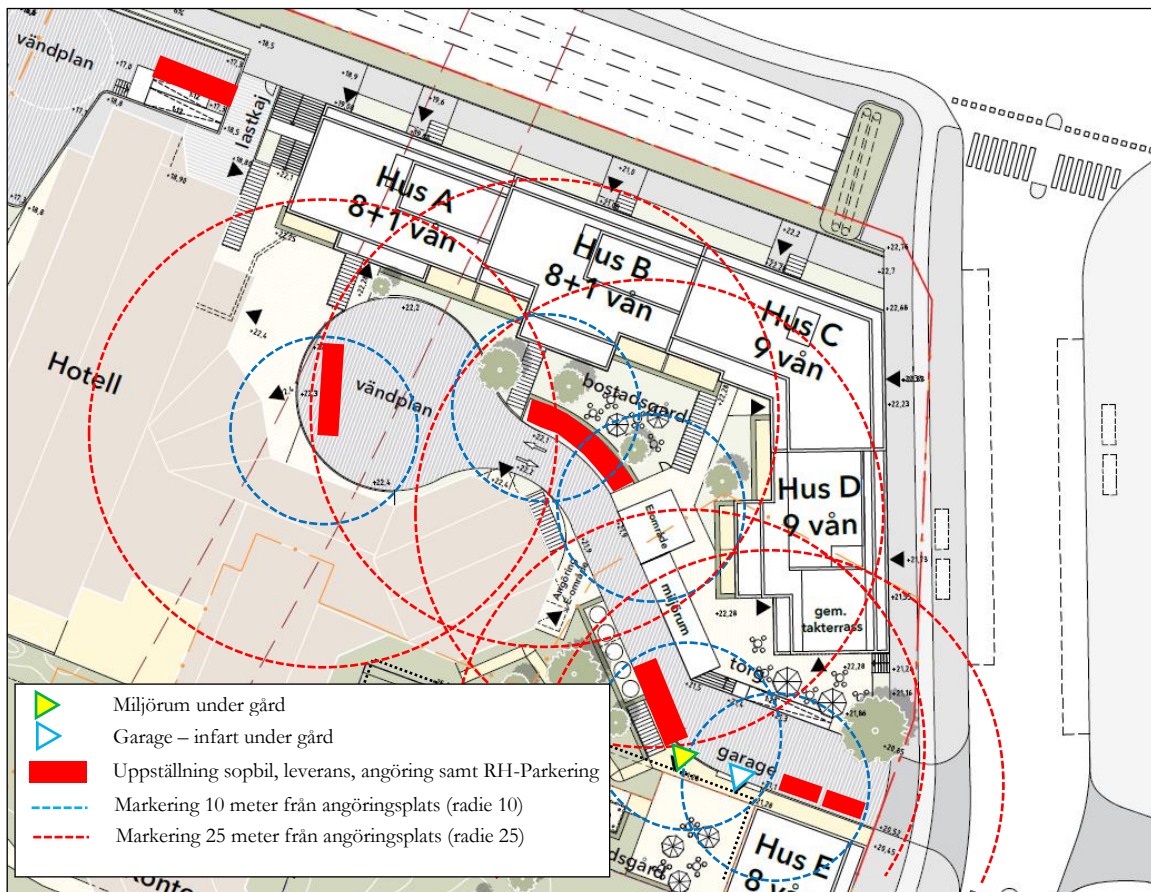
Figur 15: Sophantering, östra delen (DinellJohansson 2025-01-30, kompletterad av Structor).

Hotellens avfallshantering sker på byggnadens baksida via den västra tillkommande gatan med vändplan som delas med den västra bostadsbebyggelsen. Vändplanen är dimensionerad för backvändande lastbil, dess angöring sker mot lastkaj. Sophantering hanteras via ramp intill lastkaj.

Barnvagnsparkering nås via ramp upp till gården, alternativt via hiss i Hus F via entré från Sickla industriväg. Den östra gatan varierar mellan 5-6 meter i bredd och vändplanen har en radie på 10 meter.

Ficka för angöring och parkering för personer med rörelsesnedsättning anordnas på östra gatans norra sida vilken därmed nås från inom 25 meter av bostäderna i norra delen.

Möjlighet till angöring finns även framför hotellets entré. Leveranser till hotellet nås via den nya vägen inom västra delen med angöring vid lastkajen.



Figur 16: Sophantering och angöringsplatser för personbil/leveranser, östra delen

Förskolan har dagliga leveranser, men inga exakta siffror finns på förväntat transportbehov.

Den västra bostadsbebyggelsen har två soprum i bottenvåning som kan nås via den tillkommande västra gatan. Gatan anordnas med bredden 5,5 meter och är

dimensionerad för möte mellan personbil och lastbil. Samordning av tider för tunga fordon förutsätts kunna ske för att undvika möten.

Visst behov av angöring finns till de nya byggnaderna, men anses i stort sett vara försumbar vad gäller större transporter. Ingen specifik lastplats föreslås därför för den västra delen utöver en i direkt anslutning till den föreslagna centrala vändplanen för befintlig hotellbyggnad.

Vändplanen är dimensionerad för backvändning av lastbilar (Typfordon LBN) samt för rundkörning med personbil.

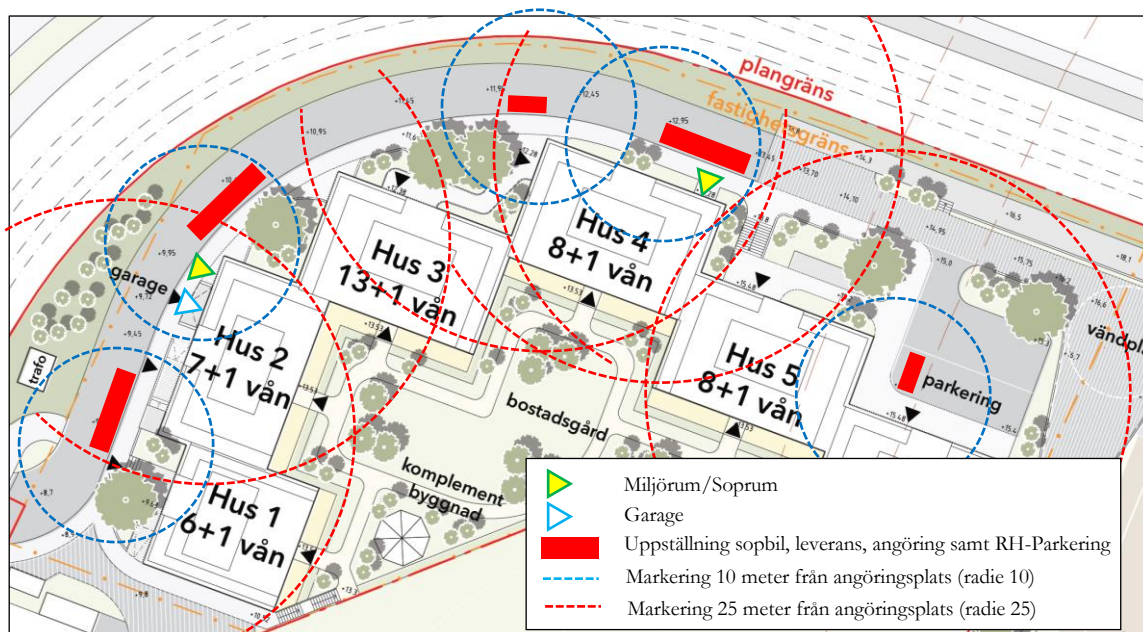


Figur 17: Körspår för lastbil (typfordon LBN), västra gatan

För bostäderna inom den västra sidan kommer tömning av sopor (inkluderat olika fraktioner) rimligtvis ske som mest en gång per dag, sopbilen innebär därmed inte ett störande moment mer än vid mycket begränsad tid. Utöver trafik kopplat till bostädernas garage och exempelvis nyttjande av hemleveranser mm kommer den västra gatan även trafikerats av leveranser till och från hotellbyggnaden. I genomsnitt kan drygt 5 transporter per dag förutsättas via västra gatan.

Enligt hotellet sker i nuläget deras leveranser ca 9-10 gånger per vecka, mestadels med lastbilar förutom vissa kompletteringar som sker med mindre fordon. Sophantering kan ske fler dagar i veckan med tanke på olika fraktioner.

För Fanny Udde förekommer en del leveranser, men främst då med mindre fordon, samt även sophantering. Dess hantering nås via den nya västra gatan, antingen med uppställning precis norr om föreslaget övergångsställe alternativt kring backen och infart upp mot Fanny Udde - förutsatt att kommunen anser detta kan göras trafiksäkert. Möjligtvis går det att anordna någon form av hastighetsdämpande åtgärd för trafiken på väg söderut, som gupp eller annan upphöjning, som därmed ökar möjlighet till inbromsning vid eventuellt möte.



Figur 18: Sophantering, västra delen

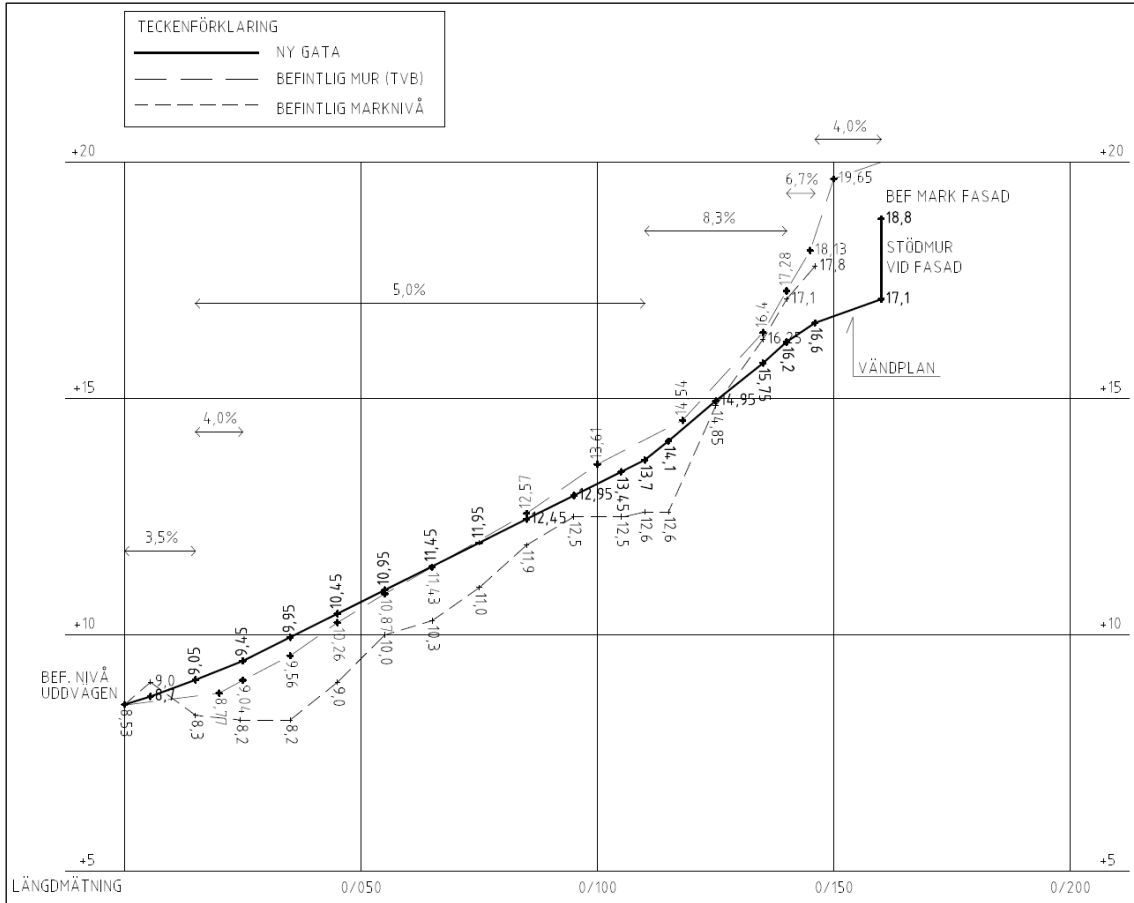
Den stora nivåskillnaden mellan Uddvägen och befintlig varumottagning för hotellet har gjort att en lastkaj anordnas för att inte vändplan ska behöva komma upp på en alltför hög nivå.

För att nå upp till vändytan behöver vägen på vissa ställen ändå luta så pass mycket som kring 8% som är den maximala lutning som gäller för räddningstjänst samt framförandet av tunga fordon vintertid. Här kan nämnas att maxlutning på transportvägar och uppställningsplatser är 1:12 i bilens färdriktning vilket motsvara 8,3 % lutning. En "T-vändning" bör heller inte luta mycket i sidled även om det inte behöver vara helt plant.

En anpassning av tillkommande väg har gjorts för att inte hamna högre än befintlig stödmur mot Tvärbanan, se den nya gatans föreslagna höjder och lutning nedan tillsammans med murens överkant redovisad.

Profil som illustrerar den nya gatans lutning och höjdförhållanden redovisas på nästa sida. Anslutningen mot Uddvägen anpassas med fördel till befintliga

lutningsförhållanden intill Fanny Udde, men i profil är höjjustering medtagen för att visa den möjligheten.

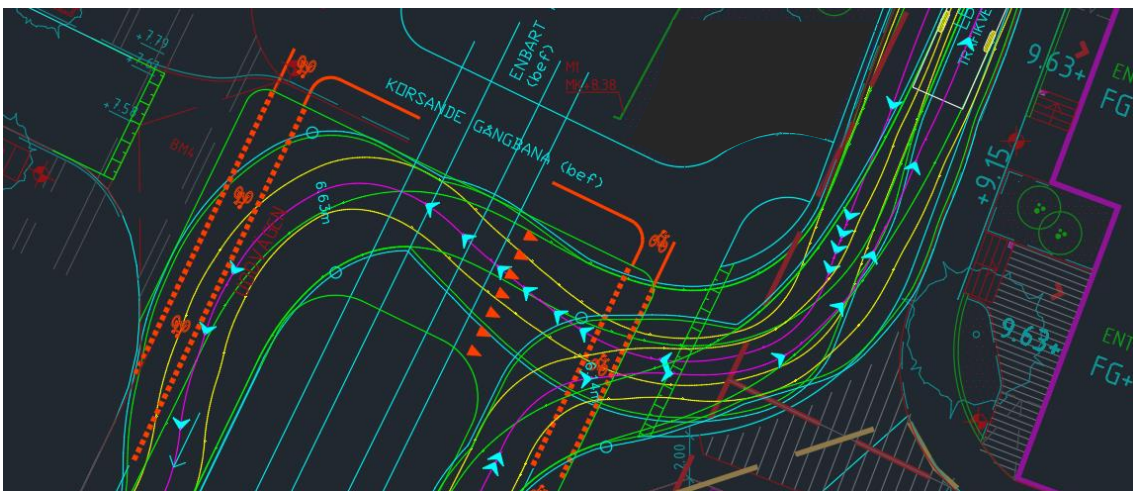


Figur 19: Profil ny gata (Förställd skala Längd/Höjd 10:1)

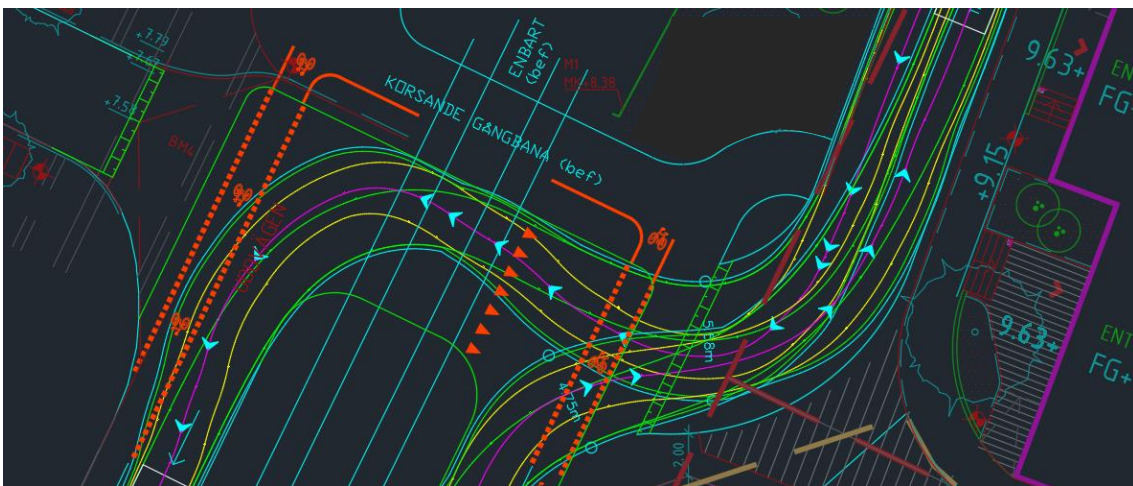
4.4. Uddvägen

Planområdets västra gata nås direkt från Uddvägen, där denna upphör i norr. Viktigt att den nya vägen inne i området ges goda möjligheter till trafiksäkra rörelser och riktningförändringar på sådant sätt att inte trafiken ut från området leds in på Uddvägen i fel (motriktad) körriktning. En sidoförskjutning av nya vägen har därför föreslagits.

En översyn av Uddvägen pågår, här är därför medtaget förslag på framtida utformning. Befintligt cykelfält längs Uddvägen föreslås få en förlängning upp till gång- och cykelkorsningen med tvärbanan, likaså att gångbanan görs genomgående norrut. Utformningen innebär visst intrång på södergående cykelfält vid utkörande lastbilar.



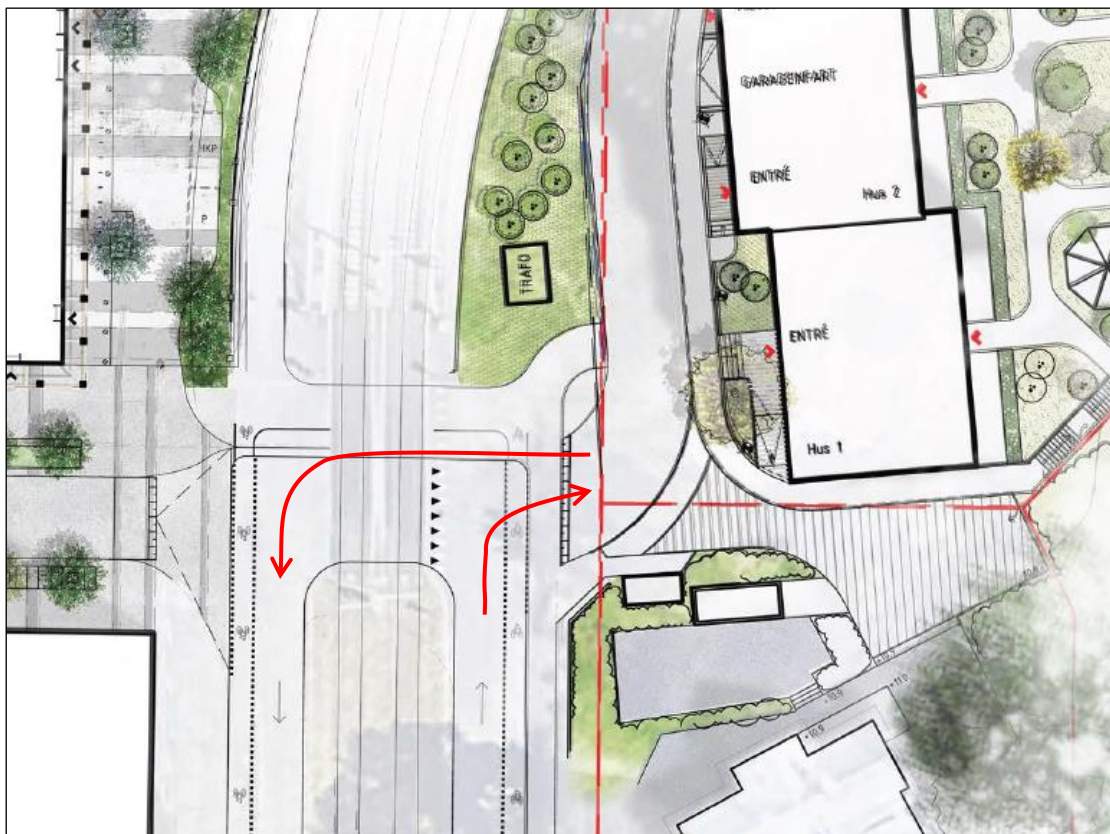
Figur 20: Körspår för in- och utkörande 12-meters lastbil (typfordon Lbn), västra gatan



Figur 21: Körspår för in- och utkörande 9-meters lastbil (typfordon Los), västra gatan

En genomgående gångbana anordnas även från Uddvägen och upp längs östra delen av den nya vägen. På sträckan från gångbanan till Fanny Udde föreslås en gemensamhetsyta, typ *gågata* eller *Shared space*, där eventuell biltrafik ska visa hänsyn och väja för fotgängare.

I förslaget nedan har även anslutning till Westerdahls gata väster om korsningen tagits med för att visa på en helhetslösning för platsen.



Figur 22 Uddvägen, förslag på framtida anslutning (underlag: Urbio 2025-01-31)

De stora nivåskillnaderna mot Fanny Udde gör att vändmöjlighet dimensioneras för LBM, dvs en mindre lastbil om cirka 7 meter. Denna behöver då backvända om den ska runt. Angöring för rörelsehindrade föreslås även det intill vändplatsen, inom cirka 10 meter från entrén.

För sophantering och leveranser till Fanny Udde anordnas ett leveransskåp som nås från fordon uppställda längs östra sidan av gatan och innebär därmed ett gångavstånd om som mest cirka 10-15 meter. Med de låga förväntade trafikflödena på sträckan kan även uppställning i kurvan möjliggöras på NVOA:S initiativ för att minimera avstånden.

Exakt placering av övergångsställe och uppställningsplats samordnas med NVOA.

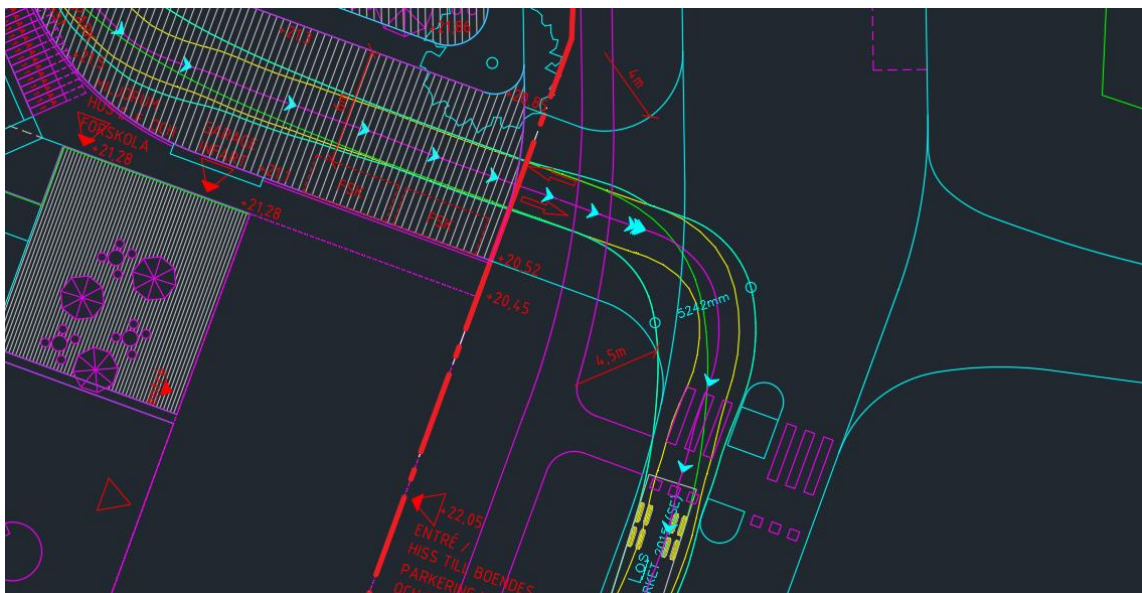
4.5. Sickla industriväg

Planområdets östra gata nås direkt från Sickla industriväg. Planerad ny utformning för vägen ingår i nedanstående illustration och redovisning av körspår för sopbil.



Figur 23 Sickla industriväg, förslag på framtida anslutning (underlag: Urbio 2025-01-31)

Turistbussar (boggie) kan inte passera söderut vid övergångsställe, dessa måste svänga norrut vid utfart från området.



Figur 24: Körspår för lastbil (typfordon Los), östra gatan

5. PARKERINGSBEHOV

Behovet av cykel- och bilparkeringsplatser har beräknats för området utifrån kommunens riktlinjer och krav. Utöver detta har en enklare sammanställning av åtgärder för minskade parkeringsbehov samt andra kommuners krav presenterats.

5.1. Beräkning av antalet cykelplatser

För cykelparkering till boende ställer kommunen följande krav:

Tabell 3 Kommunens krav på cykelparkering (nacka.se)

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

För andra kategorier finns enbart rekommendationer som dock ännu inte antagits som krav. För förskola finns nedanstående information att tillgå.

Kategori	Parkeringsstal
Förskola (cpl/elev)	0,4*

*Inkluderar cykelparkering för personal

Figur 25: parkeringsnorm för cykel, förskola

För kontor och verksamheter saknar Nacka kommun rekommenderade parkeringstal för cykel.

5.1.1. Cykelparkering Västra delen

Lägenhetsfördelningen för den västra delen redovisas i tabellen nedan:

Tabell 4 Sammanställning av antal lägenheter/storleksfördelning, västra delen

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter	P-tal	Antal cykelparkeringsplatser
1:or och 2:or	87	2	174
3:or	13	3	39
4:or	36	4	144
5:or	17	5	85
153 (summerat)			442 (summerat)

Enligt lägenhetsfördelningen och kommunens krav innebär detta ett behov om att anordna 442 cykelparkeringsplatser för bostäderna i den västra delen.

5.1.2. Cykelparkering Östra delen

Behovet av cykelparkering för den östra delen består av behovet för nya lägenheter, befintliga kontor, befintligt hotell samt för ny förskola.

Bostäder

Lägenhetsfördelningen för den östra delen redovisas i tabellen nedan:

Tabell 5 Sammanställning av antal lägenheter/storleksfördelning, östra delen

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter	P-tal	Antal cykelparkeringsplatser
1:or och 2:or	60	2	120
3:or	31	3	93
4:or	43	4	172
5:or	3	5	15
137 (summerat)			400 (summerat)

Enligt lägenhetsfördelningen och kommunens krav, se ovan, innebär detta ett totalt behov om att anordna 400 cykelparkeringsplatser för bostäderna i den östra delen.

Kontor

Då kommunen saknar parkeringstal för kontor och verksamheter så har en omvärldsanalys genomförts för att utreda ett lämpligt parkeringstal. Solna stad och Danderyds kommun är två Stockholmsnära kommuner med liknande förutsättningar som Nacka kommun. Cykelparkeringstalen för dessa redovisas nedan:

Tabell 6: Cykelparkeringstal Solna Stad

Kontor cykelplatser /1000m ² ljus BTA	anställda	Besökare	Totalt	Cykelplatser per anställd
	20-26	2*	22-28	Ca 0,4

*Cykelparkering för besökare placeras väl synlig och i närheten till entrén.

Tabell 7: Cykelparkeringstal Danderyds kommun

Tabell 5-2 Förslag till cykelparkeringstal vid verksamheter (antal p-platser per 1000 kvm BTA).

Verksamhet	Cykelparkeringstal (antal platser per 1000 kvm BTA)		
	Zon A (cpl**/ 1000 kvm BTA)	Zon B (cpl/ 1000 kvm BTA)	Zon C (cpl/ 1000 kvm BTA)
Kontor	10-12	8-10	6-8
Centrumhandel*	17-19	14-17	12-14
Matvarubutik	18-21	14-18	11-14
Restaurang	17-21	13-17	9-13

* Handel med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras. Vid handel där det finns ett behov (ex. matvarubutiker) bör 10% av antalet parkeringsplatser iordningsställas för lastcyklar/lädcyklar.

**cykelparkeringsplatser

Kontorsytan i den östra delen uppgår i dagsläget till 2500 kvm BTA (ljus). Vid jämförelse med Solna och Danderyds högre parkeringstal för cykel skulle detta motsvara ca 28-30 cykelparkeringsplatser.

Hotell

För hotell saknar Nacka kommun parkeringsnorm för cyklar. Behovet för cykelparkering till hotell kan antas vara mycket lågt med hänsyn till verksamhetstypen, besökare till hotellet antas därför använda publika cykelparkeringsplatser. Om hotellet vill möjliggöra cykeluthyrning behöver plats för detta tillskapas.

Förskola

Kommunen har en cykelparkeringsnorm på 0,4 platser/förskoleelev och detta inkluderar behovet av cykelparkering för personal. Med utgångspunkt att förskolan har plats för 80 elever beräknas behovet vara 0,4 x 80, vilket ger 32 cykelparkeringsplatser.

Behovet av cykelparkeringsplatser för den östra delen blir totalt ca 460 platser med befintlig verksamhet inkluderad. Behovet för den nya byggnationen av bostäder och förskola erfordrar totalt 432 cykelparkeringsplatser.

5.1.3. Föreslagen cykelparkering

För att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedel är det bra om parkeringen är väderskyddad samt med möjlighet att låsa fast cykeln i ramen. Vid parkering i byggnader behöver utrymmet vara lättillgängligt från gatan. Hinder så som trösklar eller branta trappor mellan entrén och cykelrummet bör helst inte finnas. Eventuella dörrar som behöver passeras ska helst vara minst 1,2 meter breda och gärna utrustas med automatiska dörröppnare för att underlätta passage. För att ett cykelrum ska kännas tryggt att använda behöver det vara väl belyst och lätt att överblicka.

Västra delen

Erforderlig cykelparkering om 442 platser anordnas i första hand i anslutning till det nya parkeringsgaraget längst ner i byggnaden. Kompletterande cykelparkering anordnas på gården och på förgårdsmarken.

Östra delen

Cykelparkeringen för bostäderna och förskolan i östra delen anordnas i cykelrum i källarplan under respektive hus. Cykelrummen nås via hiss och delvis genom separata entréer som vetter mot anslutande gång- och cykelstråk. Övrig cykelparkering för bostäder och förskola anordnas vid entréerna. För kontor löses cykelparkering i första hand på gården, med möjlighet till komplettering genom att utnyttja befintliga utrymmen inomhus.

5.2. Kommunens modell för beräkning av bilparkeringsplatser

Parkeringsstal anger hur många parkeringsplatser som ska tillhandahållas i samband med ny- och ombyggnation. Nacka har två modeller för beräkning av antal parkeringsplatser, den ena gäller för lägenheter och den andra för övrigt innehåll.

Nackas modell för att beräkna parkeringstal är projektspecifik utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (exempelvis närhet till kollektivtrafik och service). Vad gäller p-tal för lägenheter tas även hänsyn till vilken storlek på lägenheter som byggs. Nacka erbjuder även byggherren att reducera parkeringstalet i utbyte mot att byggherren åtar sig att ordna mobilitetsåtgärder.

Modellen för **lägenheter** utgår från nedanstående principer.

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

Utredningsområdet ligger i parkeringszon (område) A för framtagande av parkeringstal för Nacka (*Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun 2015-01-16*), vilket innebär att planerad bebyggelse har ett gynnsamt läge för andra färdmedel än bil, se figur nedan.



Figur 26: Parkeringszoner enligt Nacka

5.3. Bilplatser för lägenheter

5.3.1. *Generellt grundintervall*

Utgångsläget för parkeringstalet är enligt karta med zoner 0,7 för detta område.

5.3.2. *Lägesbaserat parkeringstal*

Baserat på områdets läge i förhållande till befintlig centrumfunktion och planerad Tunnelbana erhålls en reduktion om 10 procent.

5.3.3. *Projektspecifikt parkeringstal*

Det projektspecifika parkeringstalet påverkas av storlekssammansättningen på de lägenheter som byggs.

Små lägenheter definieras som 2:or eller mindre och får en reduktion av parkeringstalet på 30%. Stora lägenheter definieras som lägenheter som är större än 2:or och de får ett tillägg på parkeringstalet på 20%.

Av de totalt 288 planerade lägenheterna som är tänkta att uppföras kategoriseras ungefär 50% som stora och 50% som små.

Utöver detta ska parkeringstalet enligt Nacka räknas upp med 10% för att inrymma besöksparkering på kvartersmark.

5.3.4. *Gröna parkeringstal*

Nacka kommun ger även möjlighet till gröna parkeringstal förutsatt genomförandet av olika mobilitetsåtgärder som kan motivera reduktion av antalet parkeringsplatser som ska anordnas. Mobilitetsåtgärder kan vara olika ambitiösa och olika kostsamma samt ha olika stora effekter. Nacka har valt att paketera mobilitetsåtgärderna i två olika nivåer.

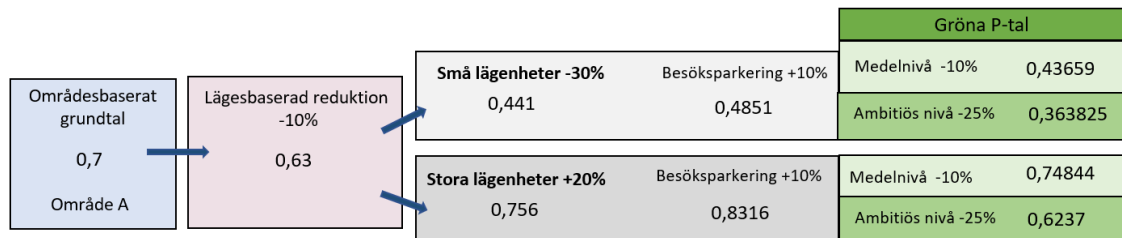
Ett mobilitetspaket på medelnivå ger 10 % reduktion och ska innehålla minst 3 av nedanstående 5 åtgärder. Genomförandet av alla åtgärder, en ambitiös nivå, ger 25% reduktion på parkeringstalet.

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

I detta skede för Norra Nobelberget förutsätts genomförande av åtgärder som motsvarar en reduktion om 25% för gröna p-tal. Eventuellt kan vissa alternativa åtgärder komma att föreslås i ett slutgiltigt skede, dock enbart förutsatt att de kan anses motsvara effekten av de efterfrågade åtgärderna.

5.3.5. Sammanställning

Områdets parkeringstal för stora respektive små lägenheter framgår i figuren nedan. Som utgångspunkt har Nacka kommuns 'parkeringssnurra' använts, ett exceldokument för beräkning av parkeringstal baserat på kommunens beräkningsmodell.



Figur 27 Beräkningsprocess för parkeringstal

För stora lägenheter blir parkeringstalet i området, inklusive besöksparkering, 0,8316 platser per lägenhet. Små lägenheter får ett parkeringstal på 0,4851 platser per lägenhet.

Västra delen

Beräkningen för parkeringsbehovet för den västra delen utgår från att 153 lägenheter tillkommer, varav 66 av dessa är större lägenheter (43%) och 87 är små lägenheter (57%). Behovet av parkering inklusive besöksparkering blir enligt nedanstående beräkning.

Små lägenheter $87 \text{ lgh} \times 0,4851 \text{ platser/lgh} = 42 \text{ platser}$
Större lägenheter $66 \text{ lgh} \times 0,8316 \text{ platser/lgh} = 55 \text{ platser}$

Totalt är behovet av parkering 97 bilplatser efter summering och avrundning.

Med ett mobilitetspaket på medelnivå behöver 87 parkeringsplatser anordnas och för ett paket på ambitiös nivå erhålls ett behov om 76 platser, det senare inkluderar tillägg för bilpool.

Den västra delen har ett behov om 76 parkeringsplatser för bostäder inklusive besöksparkering och bilpool vid genomförande av ambitiöst mobilitetspaket.

Östra delen

Som beräkningsunderlag har räknats med att det planeras för 137 lägenheter varav 77 större lägenheter (56 %) och resterande 60 som små (44 %). Enligt framräknade parkeringstal i kommunens excel-dokument ger detta nedanstående totala parkeringsbehov inklusive besöksparkering.

Små lägenheter	$60 \text{ lgh} \times 0,4851 \text{ platser/lgh} = 29 \text{ platser}$
Större lägenheter	$77 \text{ lgh} \times 0,8316 \text{ platser/lgh} = 64 \text{ platser}$

Efter summering och avrundning erhålls ett totalt behov om 93 parkeringsplatser för bostäderna, inklusive besöksparkering men utan mobilitetsåtgärder.

Vid genomförande av mobilitetspaket på medelnivå kan parkeringstalet reduceras med 10% vilket ger ett behov om totalt 84 platser efter avrundning. Genomförande av mobilitetspaket på en ambitiös nivå ger 25% reduktion vilket ger ett parkeringsbehov av 73 platser (inklusive tillägg på 3 platser för bilpool).

För den östra delen finns ett behov om 73 parkeringsplatser för bostäderna inklusive besöksparkering och bilpool utifrån genomförande av ambitiöst mobilitetspaket.

5.4. Bilplatser för förskolor

Inom området tillkommer en ny förskola på ca 850 kvm BTA (ljus) med 4 avdelningar som har plats för 80 barn. Antalet anställda kan antas vara 0,2 per elev vilket innebär totalt 16 anställda.

Inom projektet planeras det för 2 parkeringsplatser avsedda för hämtning och lämning längs den östra gatan, vilket innebär 0,025 platser per barn.

Enligt de riktlinjer som finns (Nacka) är det teoretiska behovet av parkering för personal ca 0,2 platser/ anställd och ger därför $0,2 \times 16 = 3,2$ platser (avrundas till 3). Här förutsätts dock all personal anlända via annat färdssätt än bil varför ingen specifik parkering föreslås för detta ändamål. Personal har därmed inte garanterade parkeringsplatser utan får använda garaget i den mån platser blir lediga förutsatt att garaget samnyttjas och att ungefär 3 platser behövs.

5.5. Föreslaget antal bilplatser för verksamheter

Då det för Norra Nobelberget handlar om mindre verksamheter så anses det inte vara en bilalstrande verksamhet utan snarare något man tar sig till inom promenadavstånd.

5.6. Bilplatser befintliga byggnader

I de östra delarna av området finns idag kontor och hotellverksamhet. Nuvarande hotellverksamhet i områdets östra del har 160 rum och omfattar totalt ca 7400 kvm BTA (ljus). Hotellet har tillgång till 88 parkeringsplatser för sina anställda och gäster. Sett till verksamhetens yta så innebär det ett parkeringstal på ca 12 platser per 1000 kvm BTA.

Kontorsverksamheten uppgår till en yta om totalt 2500 kvm BTA (ljus) och har tillgång till 101 parkeringsplatser för anställda.

En beläggningsstudie genomfördes i november 2018 för kontor och hotell på fastigheten och resultatet sammanställdes i figuren nedan.

Verksamhet	Natt 22-06 <i>Antal (%)</i>	FM ca 09.30 <i>Antal (%)</i>	EM ca 15 <i>Antal (%)</i>	Kväll ca 18 <i>Antal (%)</i>
Kontor (101 platser)	2 (2)	32 (32)	39 (39)	13 (13)
Hotell (88 platser)	16 (18)	15 (17)	16 (18)	34 (39)

Figur 28 Beläggning för kontor och hotell

Resultatet från beläggningsstudien visar på att antalet parkeringsplatser för kontor och hotell överskrider det faktiska behovet. Under vinterhalvåret är dock beläggningen på hotell generellt lägre jämfört sommarhalvåret.

Då de nya byggnaderna hamnar med god närhet till kollektivtrafik och centrumfunktioner anses en reduktion för hotell vara motiverat.

5.6.1. Föreslaget antal bilplatser för kontor

Kommunen saknar riktlinjer för parkeringsnorm för kontor. Planområdets närhet till kollektivtrafik och service samt närhet till regionala cykelstråk uppmuntrar till användandet av andra färdmedel än bil. Framtida kollektivtrafikutbyggnader, så som nya tunnelbanelinjen till Nacka, ökar ytterligare möjligheten att resa till planområdet utan bil. Ett rekommenderat parkeringstal för kontor inom planområdet är ca 8 platser per 1000 m²

Med detta resonemang skulle behovet uppgå till 20 platser (enligt $2,5 \times 8 = 20$) istället för nuvarande 101 platser motsvarande cirka 25 platser per 1000 m² BTA.

Med föreslaget p-tal för kontor om 8 platser per 1000 m² BTA (ljus) innebär detta ett behov om 20 parkeringsplatser.

5.6.2. Föreslaget antal bilplatser för hotell

För hotell saknas parkeringsnorm i Nacka kommun.

Utifrån beläggningen vid det aktuella tillfället för räkning är behovet ca 2 – 5 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA, vilket är lägre än befintligt parkeringstal som motsvarar ca 12 platser per 1000 kvm BTA eller 0,55 platser per rum.

Utifrån den uppmätta beläggningen och med hänsyn till den framtida tunnelbanestationen uppskattas behovet av parkering för hotellet till ca 20 platser och därmed i genomsnitt ca 2,7 platser per 1000 kvm BTA (ljus) eller 0,125 platser per rum.

Baserat på behov enligt beläggningsstatistik och omvärldsanalys så föreslås ett p-tal för hotell om 2,7 platser per 1000 m² BTA vilket ger ett behov om 20 platser.

5.7. Samnyttjande

Det rekommenderade parkeringstalet om 8 platser/1000 m² BTA (ljus) för kontor grundar sig på projektets goda kollektiva förbindelser samt närheten till cykelstråk som möjliggör cykelpendling. För att ytterligare effektivisera garaget och minska risken att parkeringsplatser står tomma är det möjligt att, utöver mobilitetsåtgärder, se över möjligheten till samnyttjande.

Med samnyttjande tillåts olika användare nyttja samma p-platser under olika tider på dygnet. Exempelvis parkerar de som är verksamma inom kontor främst under dagtid medan boende parkerar främst under kvällstid och kan därmed, till viss del, teoretiskt använda samma p-platser. Nacka nämner dock inget om detta i sina rekommendationer, varför heller ingen specifik siffra nämns för vilket avdrag som kan ges. Andra kommuner använder sig dock ofta av ett avdrag på 10%, förutsatt att samtliga platser är tillgängliga för alla brukare.

Om enbart en del av platserna och vissa kategorier ska vara tillgängliga för samnyttjande erfordras en särskild beräkning utifrån uppskattat bilanvändande och förväntad beläggningsgrad. Detta gäller särskilt om en reduktion på mer än 10% eftersträvas och behöver motiveras.

Ett exempel på en ungefärlig fördelning av hur parkering ser ut för olika verksamheter och för olika tillfällen på dygnet presenteras i tabellen nedan.

Tabell 8 Exempel på beläggningsmätning i Upplands-Väsby 2018 (Samnyttjande av parkeringsplatser i Upplands Väsby kommun, Briandt 2018))

Verksamhet	Kväll ca 20 %	Natt ca 03 %	FM ca 10 %	Lunch ca 12 %	EM ca 16 %
Boende	80	100	70	60	60
Bostäder, besökande	100	30	10	10	40
Kontor	20	10	100	50	60
Hotell	70	100	20	20	30

Främst finns möjligheter till samnyttjande mellan kontor och bostäder eftersom det är viss procent av boende som låter bilen stå över dagen och viss procent av kontorsarbetande som tar bil till arbetet. Tabellen ovan kan ge en indikation om behovet. Eventuell samnyttjandegrad diskuteras med kommunen om frågan blir aktuell.

Inom Sickla Front, väster om Uddvägen, finns i nuläget ett stort antal parkeringsplatser kopplade till kontor. Även här kan det finnas möjlighet till samnyttjande, även om parkeringen ligger utanför planområdet.

5.8. Föreslagen bilparkering

Föreslagen bilparkering för västra respektive östra delen är tänkt att förläggas i garage.

Enligt ett EU-direktiv har ny lag införts från den 25 maj 2020 som ställer krav på laddplatser på parkeringsplatser. För bostadshus med fler än 10 p-platser gäller att varje p-plats måste förberedas för laddning med tomrör eller liknande. För kontor gäller motsvarande 20% som måste vara förberett. Eventuellt kan dessa regler komma att skärpas ytterligare.

Västra delen

Garaget i den västra delen planeras inrymma 46 parkeringsplatser för bostäderna. Enstaka platser tillkommer som markparkering i norra delen. Resterande behov planeras lösas genom att erbjuda plats inom Sickla Front (Westerdahls gata 3), dvs intilliggande garage på andra sidan Uddvägen.

Behovet utgår från förutsättningen att reduktion för bostäder på 25% ges för ambitiöst mobilitetspaket.

Östra delen

Garaget i den östra delen ska inrymma totalt 116 parkeringsplatser i två plan. Det tillkommer 2 platser för hämtning och lämning till förskolan samt viss parkering för personer med rörelsenedsättning längs östra gatan.

Behovet av parkeringsplatser i den östra delen uppgår till 116 platser om även förskolan medräknas (73 + 3 + 20 + 20). Behovet utgår från förutsättningen att reduktion för bostäder på 25% ges för ambitiöst mobilitetspaket samt föreslaget p-tal för kontor (8 platser/1000 kvm ljus BTA).

6. MOBILITET

6.1.1. Mobilitetsåtgärder för bostäder

Den mycket goda närheten till kollektivtrafik i form av buss, tvärbana och den nya tunnelbanan gör att bilinnehavet i området skulle kunna uppmuntras bli lägre än de som framräknats via kommunens parkeringstal för bostäder. Om antalet parkeringsplatser begränsas redan inför inflyttning kan inte parkering förväntas för lägenhetsinnehavare varför andra färdmedel förutsätts användas.

För ny bebyggelse har redan antagits en reduktion med 25% för de åtgärder som är tänkta att genomföras. Åtgärder som ytterligare skulle kunna minska parkeringstalet handlar övergripande om att prioritera ett utnyttjande av den service och de sociala mötesplatser som finns kring Sickla köp kvarter samt att om möjligt tillföra exempelvis distansarbetsplatser och ett ökat flexibelt användande av gemensamma utrymmen för att uppmuntra sociala tillställningar. Ytterligare möjlighet att sänka p-talet är att pengar som sparas på att ”slippa” bygga parkeringsplatser läggs i en mobilitetspott som hushållen får ta del av som belöning/kompensation för det sänkta bilinnehavet.

Exploatörerna ska i bygglovsskede kunna prova p-normen med ytterligare reduktion om fler mobilitetsåtgärder genomförs.

6.1.2. Mobilitetsåtgärder för kontor

För att kunna få till ytterligare reduktion avseende parkeringstal är det i vissa kommuner möjligt att genomföra mobilitetsåtgärder även för kontor. Dessa kriterier ställs samman via avtal vid varje enskilt projekt. Exempel på krav som ska uppfyllas kan bl.a. gälla:

- Omklädningsrum med dusch och skåp ska finnas
- Erbjudande av lånecyklar till anställda och besökare.
- Eluttag ska finnas för laddning av el-cyklar alt. låsbara skåp med ladduttag.
- Erbjudande till alla anställda om subventionerat årskort i SL-trafiken de tre första åren.
- Information om kollektivtrafikavgångar i fastigheten.
- Avfallshantering inom fastigheten för samtliga fraktioner, d.v.s. hushållsavfall, matavfall, farligt avfall, el, plastförpackningar, metallförpackningar, glasförpackningar (färgade och ofärgade), pappersförpackningar samt returpapper.
- Upprättande av en mobilitetsplan som ska beskriva hur verksamma i fastigheten ska lösa sin mobilitet.

7. TRAFIKPROGNOSE

Trafikflödet förutsätts vara i princip oförändrat, men med viss ökning med anledning av utvecklingen av Norra Nobelberget.

För omgivande trafiknät är det främst Trafikverkets vägar som får en ökad trafik. Enligt prognoser för år 2040 (Basprognos) förväntas cirka 21.500 fordon per dygn längs Sicklavägen (väg 260). För Värmdövägen, där kommunen är väghållare, gäller enligt Nackas prognos att den har ett flöde på närmare 10.000 fordon per dygn år 2040.

Västra delen - Uddvägen

Förutsatt behovet av 76 parkeringsplatser i den västra delen och ett genomsnittligt resande om 2 rörelser per plats och dag skulle detta innebära ca 150 trafikrörelser. Den västra gatan i området ansluter till Uddvägen. Sannolikt belastar majoriteten av trafiken även Sicklavägen. Av 150 trafikrörelser kan vi därmed uppskatta maxtimtrafiken till 10%, cirka 15 rörelser. Denna storlek anses inte påverka situationen längs Uddvägen eller längs väg 260.

Det låga antalet resor för området motiveras av det goda kollektivtrafikläget och att samtliga som har bilplats inte använder sin bil varje dag. På ett dygn blir bilflödet i princip försumbart, men kan såklart påverka en korsnings kapacitet om den redan i nuläget skulle vara på gränsen till att klara sin belastning.

Östra delen – Sickla industriväg

Under antagande om ett behov av 73 parkeringsplatser för bostäder samt ett genomsnittligt resande om 2 rörelser per plats, dvs en resa per bil, beräknas bostäderna i östra delen alstra ca 145 rörelser per dag. Hotellverksamheten med 20 platser kan också antas generera 2 rörelser per plats och dag, vilket ger 40 fordonsrörelser. Kontorsverksamheten beräknas ha en trafikomsättning på i snitt 4 rörelser per plats och dag, vilket ger ca 80 rörelser under antagande om 20 parkeringsplatser.

Förskolan i området medför ett ökat trafikflöde som följd av hämtning och lämning, men flödet kan antas vara relativt lågt med hänsyn till antalet elever och de goda förutsättningarna som finns att resa kollektivt. Flödet till och från förskolan kan därför antas ingå tillsammans i beräkningarna för övrigt trafikflöde inom östra delen.

Totalt alstrar trafiken i den östra delen av området ca 265 rörelser per dygn som kommer påverka Sickla industriväg. I rusningstrafik kan antas cirka 10% av dygnsflödet vilket ger ca 27 rörelser.

Då det redan idag finns ett visst flöde från befintliga verksamheter kan den nytillkommande bebyggelsens trafik i stort sett anses försumbar, dessutom eftersom det förutsätter ett minskat parkeringsbehov för kontor och hotell.

8. SAMLAD BEDÖMNING/SLUTSATSER

För Norra Nobelberget föreslås det låga parkeringstal för bil med hänsyn till det kollektivtrafikhärla läget och med utgångspunkt att mobilitetsåtgärder för bostäder genomförs. Befintlig hotell- och kontorsverksamheter har i dagsläget ett överskott av parkeringsplatser jämfört behovet som kunnat konstateras vid belägningsstudie. Med hänsyn till belägningsen och med stöd från en omvärldsanalys (p-tal i andra kommuner) har ett lägre p-tal för kontor och hotell föreslagits.

Visst nyttjande av parkeringsplatser inom Sickla Front föreslås som möjlighet att nyttja för att klara det framräknade parkeringsbehovet inom det västra området.

Förslaget innebär att låga trafikflöden förväntas tillkomma på grund av det kollektivtrafikhärla läget och låga parkeringstalet. Beräknat alstrat trafikflöde är så pass lågt att det inte anses påverka trafiksituationen i området så pass mycket att några kapacitetsproblem uppstår.

Området kring mötet med Uddvägen behöver utformas med stor omsorg och föreslås därför anpassas till befintliga lutningar på den nya vägens nedersta del för att även få till en rimlig anslutning mot Fanny Udde.