

Traversen Trafikutredning

Sickla köpkvarter, Nacka kommun
2025-06-17



Beställare: Petter Belfrage, Atrium Ljungberg AB

Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB

Uppdragsnamn: Trafikutredning Traversen

Uppdragsnummer: 3971

Datum: 2025-06-17

Uppdragsledare: Patrik Lundqvist

Handläggare/utredare: Ellen Fredholm
Emma Carlén

Granskare:

Status: Granskningshandling

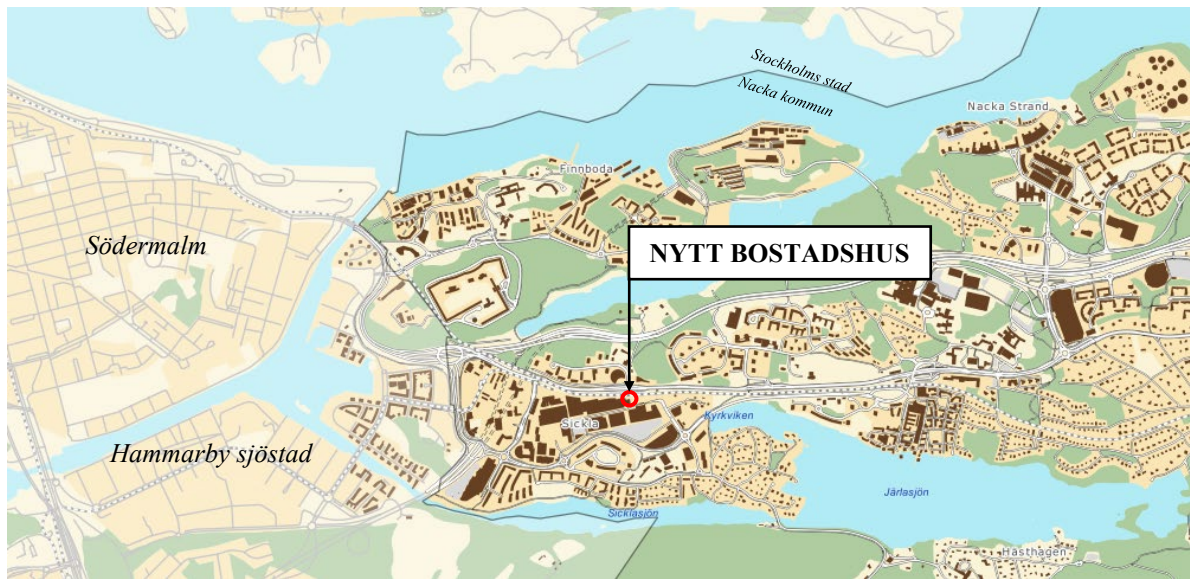
Innehåll

1. Bakgrund.....	4
1.1. Uppdraget.....	4
2. Styrdokument	5
2.1. Översiktsplan för Nacka kommun	5
2.2. Cykelstrategi.....	5
2.3. Framkomlighetsstrategin.....	5
2.4. Riktlinjer för hållbart byggande	6
2.5. Riktlinjer för parkering	6
3. Nuläge	8
3.1. Allmänt	8
3.2. Gång och cykel.....	9
3.3. Kollektivtrafik	9
3.4. Motorfordon	10
4. Pågående planering	11
4.1. Allmänt	11
4.2. Trafikscenarier.....	12
5. Planerad bebyggelse	14
5.1. Allmänt	14
5.2. Gång- och cykeltrafik.....	14
5.3. Varumottagning	15
5.4. Cykelgarage och Sopphantering	15
5.5. Utformningsförslag	16
5.6. Körspår	18
6. Mobilitetsåtgärder	20
6.1. Planerade åtgärder från kommunens riktlinjer	20
6.2. Referensprojekt	21
6.3. Förslag till åtgärder inom Traversen	23
7. Parkering och mobilitet för Traversen	25
7.1. Parkeringstal för bil	25
7.2. Parkeringstal och behov för cykel.....	27
7.3. Parkeringsbehov för bil	28
8. Trafikprognoser.....	29
8.1. Trafikflöden för motorfordon	29
8.2. Trafikflöden för gående och cyklister	29
9. Samlad bedömning/Slutsatser.....	30

1. BAKGRUND

1.1. Uppdraget

På Simbagatan, inom Sickla köp kvarter i Nacka kommun, planerar Atrium Ljungberg att uppföra ett punkthus. Byggnaden uppförs på en befintlig byggnad och planeras innehålla 108 lägenheter, eventuellt i form av hyresrätter. Structor Mark Stockholm AB har anlitats av Atrium Ljungberg AB för att genomföra en trafikutredning i och med nybyggnationerna.



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. STYRDOKUMENT

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

2.1. Översiktsplan för Nacka kommun

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

2.2. Cykelstrategi

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

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

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

2.3. Framkomlighetsstrategin

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

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

2.4. Riktlinjer för hållbart byggande

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

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

2.5. Riktlinjer för parkering

2.5.1. Nacka kommuns riktlinjer för cykelparkering

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

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

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

2.5.2. Nacka kommuns riktlinjer för bilparkering

Beräkningsmetod

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

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

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

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

2.5.3. Gröna parkeringstal

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

Genomförandet av alla åtgärder ger 25% reduktion på parkeringstalet.

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

Ovanstående mobilitetsåtgärder kan generellt vidareutvecklas eller ersättas i utbyte mot att genomföra en åtgärd mindre och ändå erhålla samma reduktion om antingen 10% eller 25%.

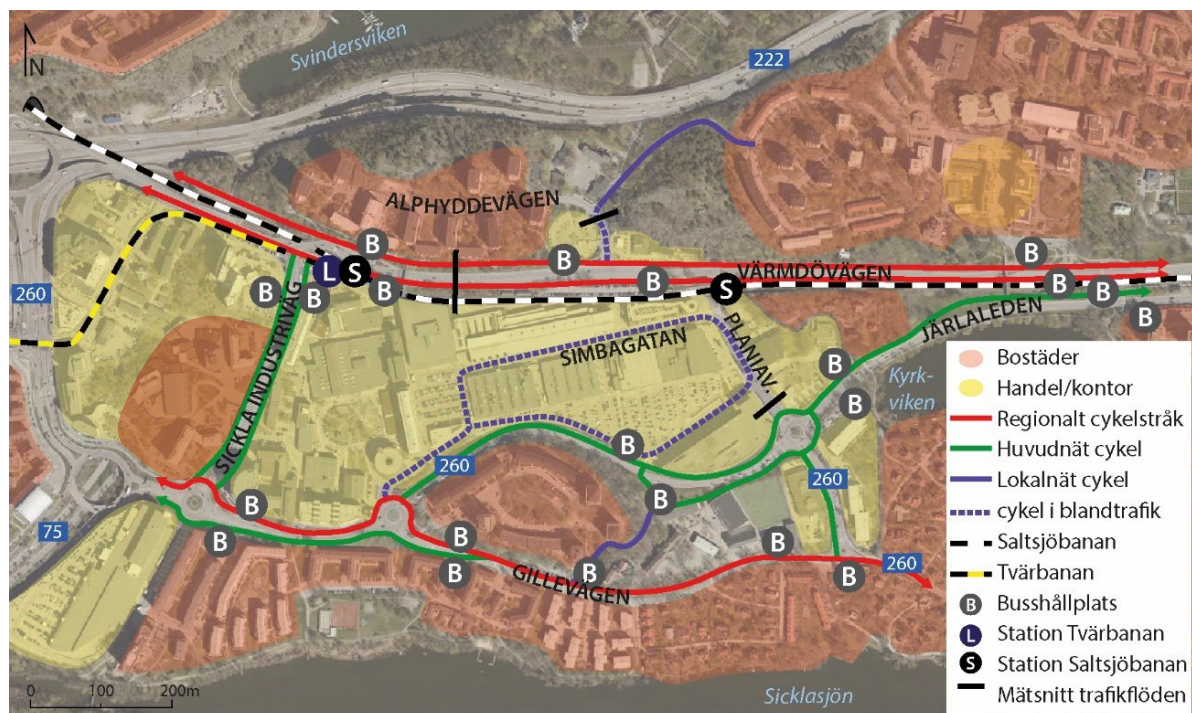
3. NULÄGE

3.1. Allmänt

Det nya bostadshuset planeras byggas på en befintlig byggnad inom Sickla köpkvarter. Inom Sickla köpkvarter finns handel, kontor, restauranger, biograf, markparkering, parkeringsgarage med mera.

Även anslutande bebyggelse består till stor del av handel och kontor men även bostadsbebyggelse, skolor och förskolor. I närområdet finns även, sportanläggningar, badplatser och kollektivtrafik i form av Tvärbanan, Saltsjöbanan och bussar.

Väg 75, 222 och 260 är statliga vägar medan Alphyddevägen, Sickla industriväg, Värmdövägen, Gillevägen är kommunala. Delar av Planiavägen och Järlaleden är kommunala och andra delar är statliga (Trafikverkets). Vägarna inom Sickla köpkvarter är enskilda.



Figur 2: Nuläge och markanvändning (mars 2025)



Figur 3: Stråk och målpunkter

3.2. Gång och cykel

Framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister varierar i Sickla. Gång- och cykelbanor finns, men stråken bryts delvis av in-/utfarter för leveranser och parkeringsytor. Även stora kvarter och byggnader bryter siktstråken och det är delvis svårt att orientera sig. Värmdövägen och Saltsjöbanan är barriärer men vid Saltsjöbanans stationer finns planskilda korsningar, dock av varierande kvalitet. Gångtunneln vid Nacka station är mörk, trång och otrygg.

Cykelbanor finns längs de större stråken som Värmdövägen, Järlaleden/väg 260, Gillevägen samt längs Sickla industriväg. I övrigt sker cykling i blandtrafik. Värmdövägen och Gillevägen är utpekade regionala cykelstråk med Sickla industriväg och Järlaleden är utpekade huvudcykelstråk.

3.3. Kollektivtrafik

Tvårbanan, Saltsjöbanan och flertalet bussar finns inom gångavstånd från det planerade bostadshuset. Både bussar och tvårbana har flera avgångar per timme och ansluter till tunnelbanestationerna vid Gullmarsplan respektive vid Slussen.

Tabell 1: Nuläge för gångavstånd kollektivtrafik

Hållplats/station	Gångavstånd
Nacka station, Saltsjöbanan	200 meter
Busshållplats på Järlaleden	200-250 meter
Busshållplats på Värmdövägen	300-400 meter
Sickla station, Saltsjöbanan	480 meter

3.4. Motorfordon

Trafikdata har tidigare uppmätts på Värmdövägen (2015-11-16), samt på Planlavägen och Alphyddevägen (2016-08-17). Dessa mätningar redovisas i tabellen nedan. Se även tidigare redovisad Figur 2 för lokalisering av mätsnitt.

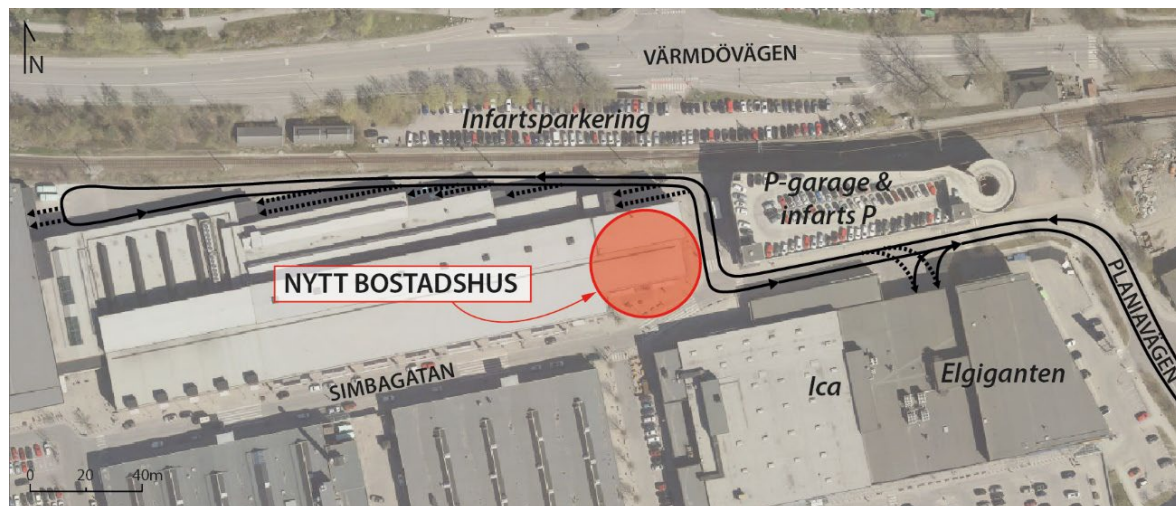
Tabell 2: Trafikflöden

	Skyltad hastighet	Dygns- trafik	Vardag	Medel- hastighet	85-perc.	Tung trafik
Värmdövägen	50km/h	6553	6553	52km/h	58km/h	14,4%
Planlavägen	40km/h	*	*	27km/h	33km/h	8,1%
Alphyddevägen	30km/h	1547	1547	27km/h	34km/h	11,6%

*Data saknas

Leveranser och varutransporter till butiker och verksamheter norr om Simbagatan sker idag via Planlavägen och Simbagatan, förbi det planerade bostadshuset för att angöra lastkajer norr om byggnaderna. Angöring till kajerna kräver backrörelser. Varutransporter till Ica och Elgiganten, söder om Simbagatan sker via lastkaj mellan butikerna. Denna angöring kräver backrörelser längs Simbagatans södra sida.

Uppgift om trafikflöden längs Simbagatan saknas, men flödet längs dess västra del uppskattats till cirka 1400 fordon per dygn medan flödet öster om p-garaget uppskattas ligga kring cirka 3500 fordon per dygn.

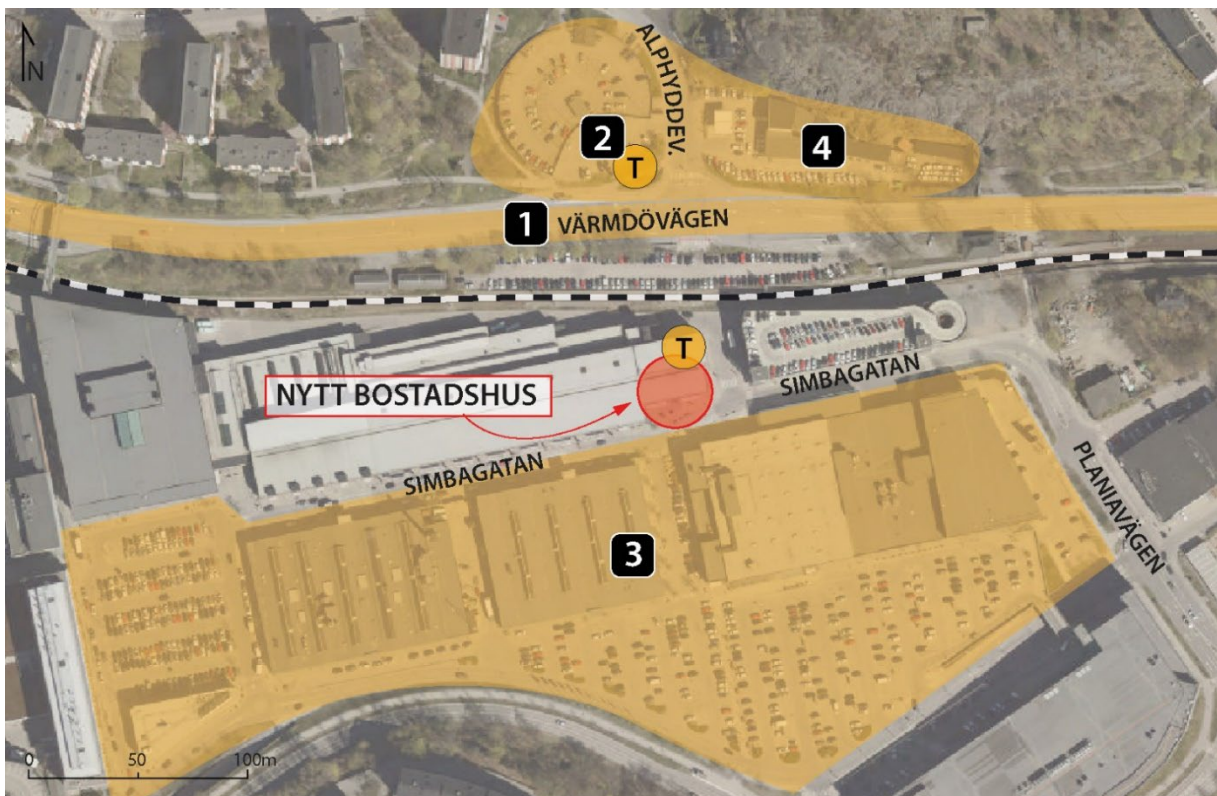


Figur 4: Angöring leveranser

4. PÅGÅENDE PLANERING

4.1. Allmänt

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. De pågående planerna i närheten till det nya bostadshuset redovisas i Figur 5 och beskrivs nedan.



Figur 5: Pågående planering

1. Värmdövägen i Nacka stad

Värmdövägen ska längs Sickla Köpkvarter och vidare öster ut mot Nacka Forum byggas om till stadsgata som är trygg för gående och cyklister. Gatan ska utformas på ett sätt som inbjuder till stadsliv, bland annat genom grönska, affärer och restauranger längs vägen.

2. Tunnelbana till Nacka

Förlängning av tunnelbanans befintliga blå linje från Kungsträdgården till Nacka Forum, via Sickla och Järla. Nya Tunnelbaneentréer planeras både norr och söder om Värmdövägen. Entrén på Värmdövägens södra sida kommer anläggas precis intill det planerade bostadshuset, det blir en av tre entréer för Sicklas tunnelbanestation. Detta förbättrar det redan kollektivtrafikhärliga läget ytterligare.

Byggstart för tunnelbanan till Nacka var 2019 och förväntas vara i drift 2030.

3. Bebyggelse

Områdets befintliga bebyggelse och markplaneringar planeras ersättas med tät stadsbebyggelse, främst bestående av kontorslokaler, men även med möjlighet att inkludera bostäder samt med handels- och servicenärings i bottenvåningarna. Ett större garage planeras att anläggas under mark. Detaljplanen för den västra delen av området förväntas antas år 2025, medan den östra delen ligger längre fram i planeringsprocessen.

4. Bebyggelse

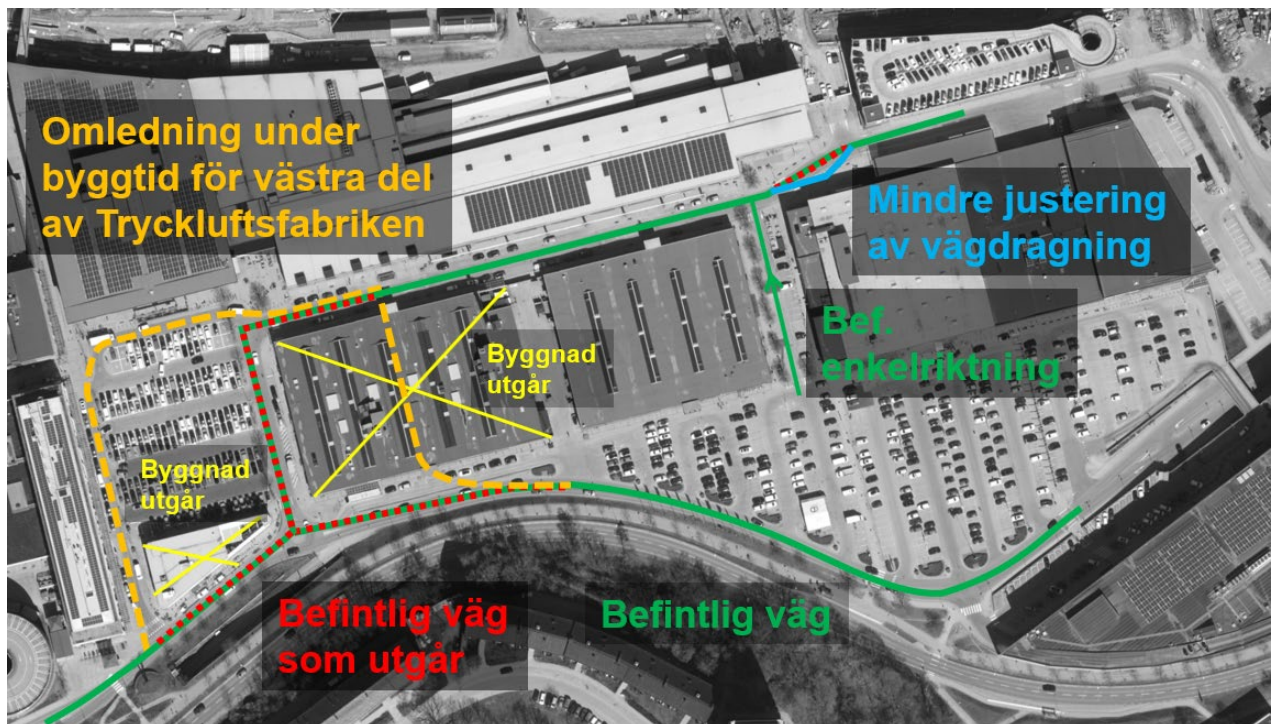
Vid Alphyddevägen norr om Värmdövägen pågår planering för ny kvartersbebyggelse med tillkommande bostäder och verksamhetslokaler. Någon tidplan för utbyggnad finns inte ännu.

4.2. Trafikscenarier

Pågående arbeten inom Sickla innebär att förutsättningarna för gatorna kring Traversen förändras med tiden. Detta innebär nedanstående tre trafikscenarier som valts att presenteras.

Trafikscenario 1

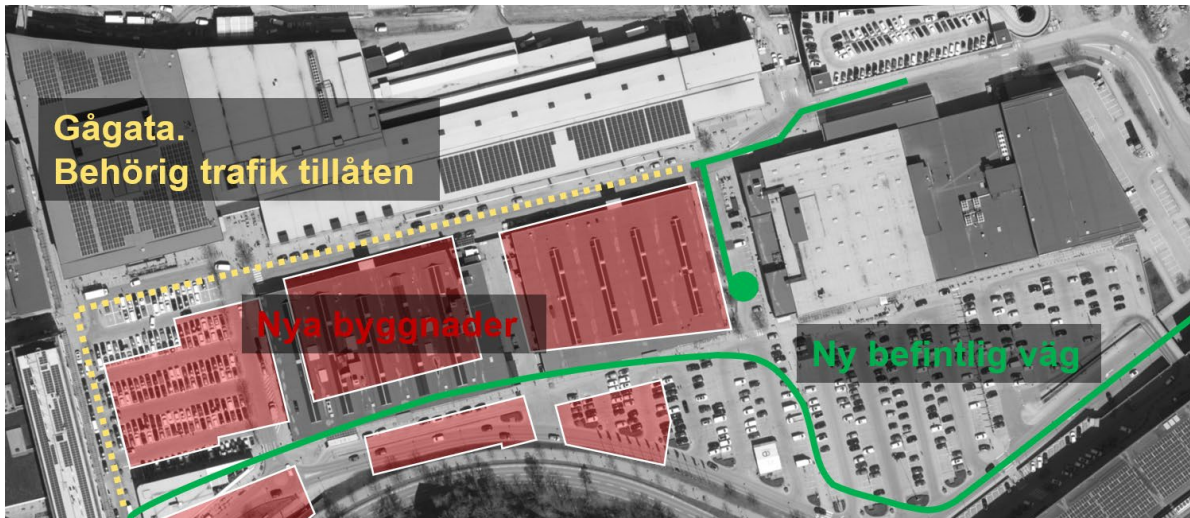
Trafikscenario 1 innebär den period då ombyggnationen av Tryckluftsfabriken har påbörjats och vissa tillfälliga förändringar av gatornas sträckning har genomförts. Förbindelsen mellan Siroccogatan och Simbagatan justeras till ett läge längre västerut samt att trafik som tidigare färdades längs Siroccogatan ges ny dragning jämfört med nuläget. Vägen kring Traversen justeras något söderut utifrån den nya byggnadens fotavtryck.



Figur 6: Trafikscenario 1

Trafikscenario 2

Trafikscenario 2 innebär att ny bebyggelse inom Tryckluftsfabriken (etapp 1) byggs och att ytterligare förändring sker för vägarnas funktioner. Gågata har införts längs Sicklastråket (Simbagatan) där varutransporter och viss övrig trafik dock får åka. Siroccogatan har fått en ny sträckning centralt i öst-västlig riktning mellan de nya byggnaderna. En vändmöjlighet för personbil kvarstår strax söder om Traversen om gågatan ska undvikas för genomfart. Funktionerna kring Traversen kan då förväntas fungera likvärdigt med det inledande skedet.

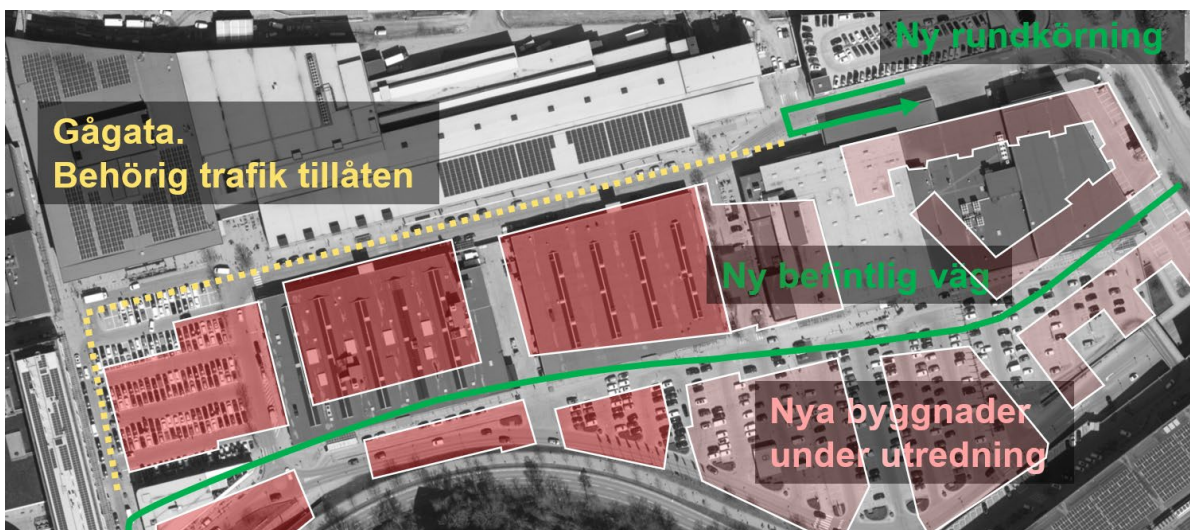


Figur 7: Trafikscenario 2

Trafikscenario 3

Trafikscenario 3 innebär ytterligare bebyggelse och att etapp 2 av Tryckluftsfabriken är genomförd. Detta inkluderar även ny körväg öster om Traversen för att runda nyttillkommen garagedfart till ett stort underjordiskt garage. Detta är att betrakta som slutskedet.

Ett cykelstråk i nord-sydlig riktning tillförs området från Tunnelbanans entré och söderut med lokalisering till ett läge strax öster om gränsen mellan etapp 1 och 2.

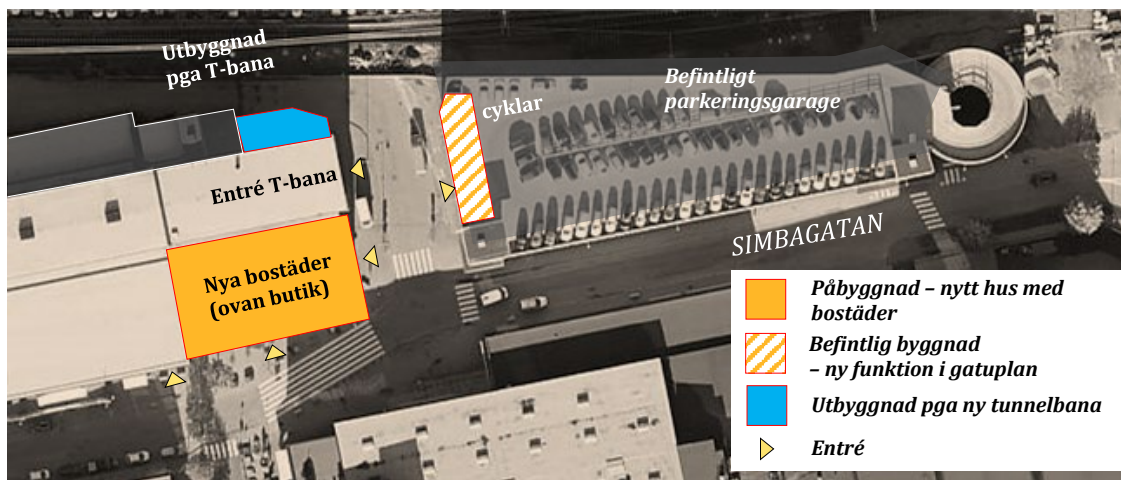


Figur 8: Trafikscenario 3

5. PLANERAD BEBYGGELSE

5.1. Allmänt

Förslaget innebär uppförande av en byggnad om totalt 16 våningar, innehållandes 108 nya lägenheter, precis i hörnet av Simbagatan och den lokalgata som leder mot varumottagningen norr om byggnaden. De två nedersta våningarna planeras för butiker och de resterande 14 våningarna för bostäder. Huset hamnar i direkt anslutning till planerad uppgång för framtida tunnelbanestation Sickla.



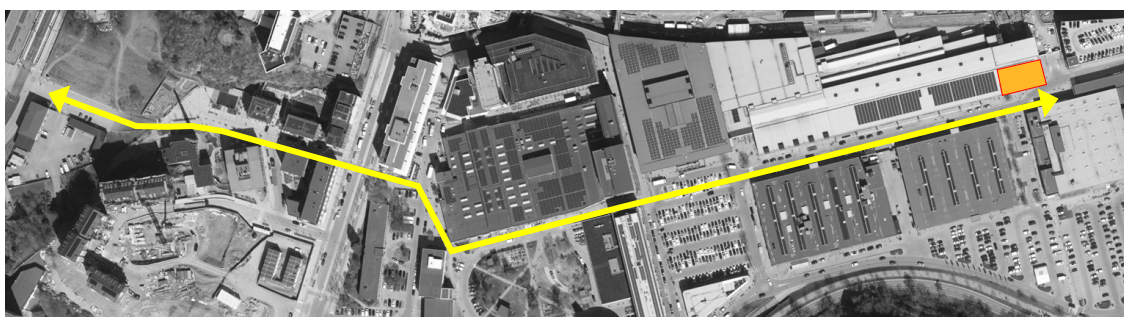
Figur 9: Förslaget med entréer och nya funktioner markerade

5.2. Gång- och cykeltrafik

Det nya huset placeras i liv med befintlig byggnad och påverkar därmed befintlig gångbana längs Simbagatan något. Tillkommande entréer medför nya målpunkter och en ökad gångtrafik vid platsen, främst på grund av framtida tunnelbana och det flöde som kan förväntas till platsen.

Längre österut längs Simbagatan korsar leveranserna till/från Ica och Elgiganten den södra gångbanan. Det är därmed bra i ett första skede att skapa goda möjligheter att korsa tvärgatan längs norra sidan av Simbagatan.

Cykling längs Simbagatan sker i nuläget i gatan, dvs i blandtrafik. I samband med utvecklingen av Tryckluftsfabriken kommer Simbagatan byta karaktär och istället ingå i Sicklastråket, en gågata med möjlighet till cykel och transporter. Ingen separat cykelbana planeras dock. Figuren nedan visar principen för Sicklastråket.



Figur 10: Sicklastråkets utbredning (Traversen markerad)

5.3. Varumottagning

Befintlig varumottagning är tänkt att fungera på samma sätt även i framtiden.

En genomsnittlig dag trafikeras sträckan av cirka 20 transporter under perioden 07-16. För maximal längd på fordon gäller 12-meter. Transporterna sker ganska jämnt fördelat över dagen med kring 2-3 transporter per timme perioden 07-11 samt perioden 12-15. Samma antal transporter kan förväntas på sträckan även framöver.

5.4. Cykelgarage och Sophantering

Cykelgarage planeras i källaren på den nya byggnaden med separat entré samt i gatuplan på befintligt parkeringshus tvärs över gata.

För källarens garage behöver cyklar kunna nås via hiss dimensionerad för att inrymma standardcykel. Cykelparkeringen i parkeringshuset kommer vara öronmärkt för boende inom Traversen och innebär ett behov att korsa tvärgatan för åtkomst till cykel, här skapas utrymme för att inrymma övriga (mer skrymmande) kategorier av cyklar.

Soprum planeras i gatuplan på den nya byggnaden, med entré från tvärgatan i öster.

Tömning av hushållssopor och hämtning av specifika fraktioner kommer att ske några dagar per vecka, sopbilen innebär därmed inte ett störande moment mer än vid mycket begränsad tid. Den körbara delen längs tvärgatan görs så pass bred att ett stillastående fordon kan passeras av de transporter, här förutsätts 12-meters lastbilar vara dimensionerande. Gatan smalnas dock av på resterande del till förmån för gångtrafiken.

Med tanke på framtida flöden längs Sicklastråket och nya tunnelbanan samt behovet för att nå cykelgaraget öster om byggnaden innebär detta att platsen får ökad trafikering av oskyddade trafikanter.

För att säkerställa trafiksäkerheten föreslås att gatan görs upphöjd i mötet med Simbagatan – exempelvis med genomgående gångbana alternativt att hela platsen mellan byggnaderna görs om till ett gångfartsområde eller dylikt.

För att säkerställa framkomligheten för leveranser till/från Sickla köpkvarter som angör via lokalgatan mellan bostadshuset och parkeringshuset görs som sagt körbar del tillräckligt bred.

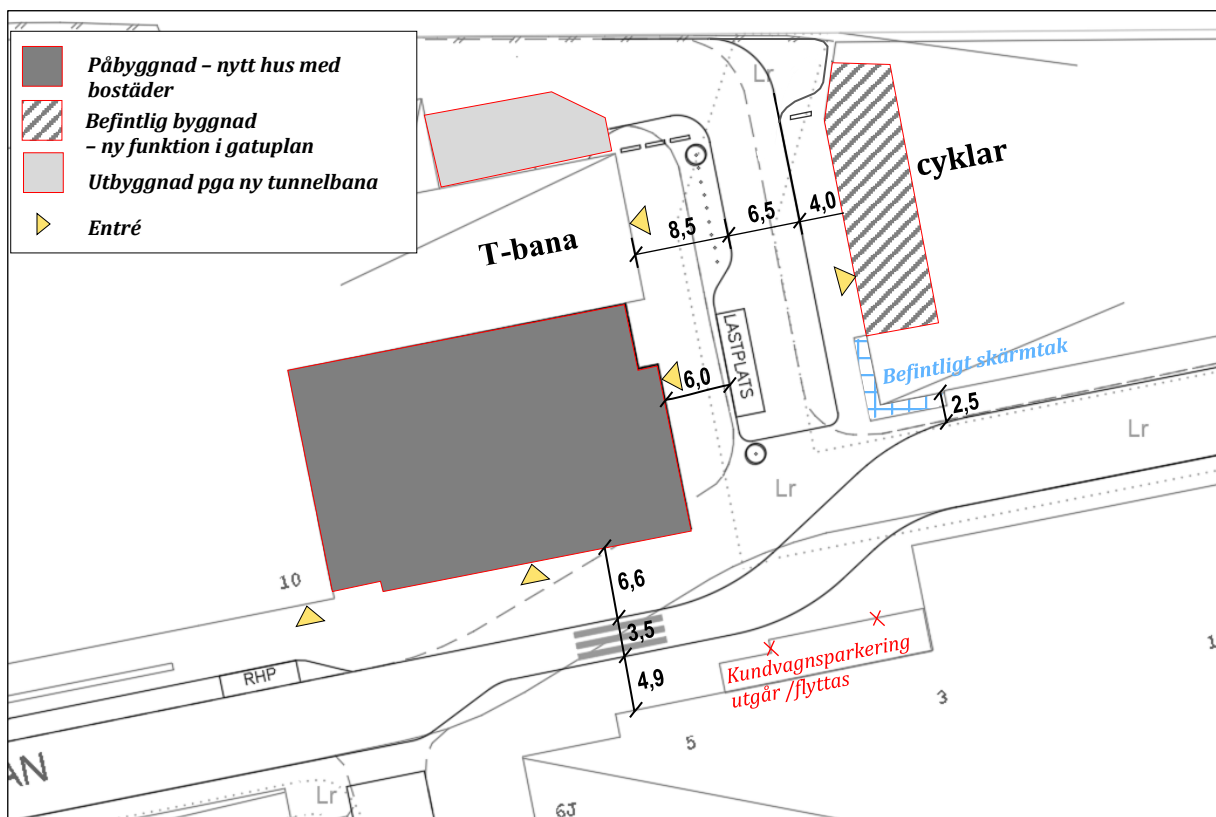
Bredden på den fredade gångbanan utanför entrén till tunnelbanan föreslås bli mellan 6-8,5 meter.

Viss möblering i form av pollare och förslagsvis någon form av enklare granitmurar kan avgränsa entrén till tunnelbanan från tvärgatans körväg. Granitmur föreslås även längs den östra sidan av gatan för att inte leda in fotgängare denna väg.

5.5. Utformningsförslag

Utformningen bygger på att anordna en möjlig angöring för sopbil utmed tvärgatan samt att en möjlig tillgänglig angöringsplats anordnas längs Simbagatan/Sicklastråket direkt väster om Traversen. Parkeringsplats för rörelsehindrade (RH-parkering) löses i det befintliga parkeringsgaraget som då precis hamnar inom kravet på ett mått inom 25 meter.

Möjlighet att angöra med sopbil anordnas i anslutning till soprummet. Lokalgatan mellan det nya bostadshuset och soprum/cykelgarage höjs i det inledande skedet eventuellt upp och får i såfall samma nivå som gångbanan, alternativet är som i figuren nedan att en genomgående gångbana anordnas längs Simbagatan och skillnad mellan körbana och gångbana bibehålls likt idag längs tvärgatan i övrigt.



Figur 11: Inledande skede – ny vägdragnig för Simbagatan

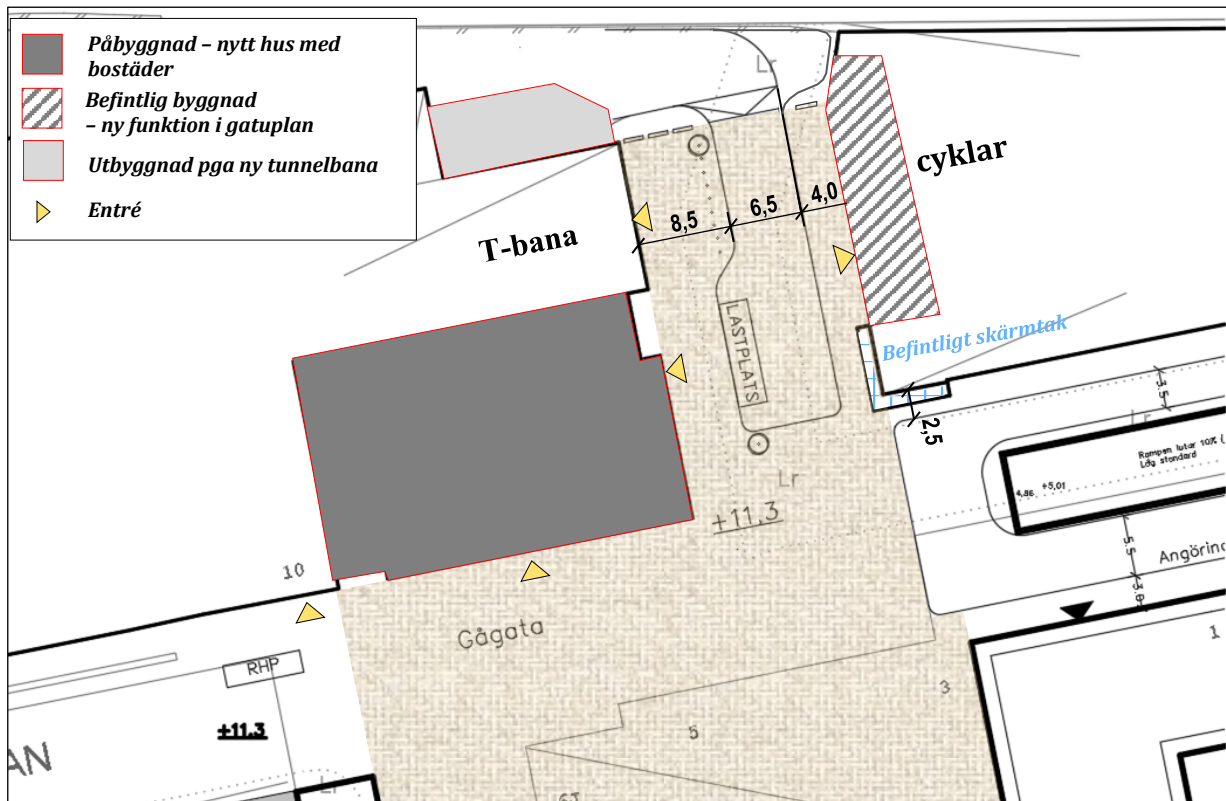
Angöringsplatsen ger god tillgänglighet för yrkestrafiken som hämtar soporna. Sopbilarna hamnar dock längs tvärgatan och blir vid de tillfällen som tömning sker ett störande inslag för resenärer med tunnelbanan. Med tanke på hur pass sällan och hur pass kort tid som fordonet angör behöver dock detta inte innebära ett problem.

Utrymmet längs tvärgatan skapar goda förutsättningar för trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för gående i alla riktningar. I detaljutformning är det dock viktigt att utformning sker med hänsyn till personer med funktionshinder, exempelvis att ledstråk anläggs.

Söder om Traversen fredas en zon på 6,6 meter fram till föreslaget läge för körbanan. Här kan då en uteservering om förslagsvis 3,0 meter inrymmas och samtidigt ge gott om utrymme till fotgängare då bredden på återstående gångbana med marginal överstiger minsta breddmått om 2,5 meter. Körbanans 3,5 meter medger inte möte, men är tänkt att vara dubbelriktad.

2025-06-17 s 17 (30)

I det framtida slutskedet, då Simbagatan/Sicklastråket övergått till gågata, mycket ny bebyggelse har tillkommit samt körvägarna förändrats öster om bebyggelsen så föreslås att en mer sammanhängande torbildning skapas. Se figur nedan. Funktionerna med sophantering etc är dock tänkta att fungera precis på samma sätt som i det inledande skedet beskrivet tidigare.



Figur 12: Framtida skede - ny torgyta markerad

Nedan kan ses några exempel från andra platser där upphöjning använts för att medge viss motorfordonstrafik i låga hastigheter, men samtidigt ge mer utrymme för fotgängare och cyklister.

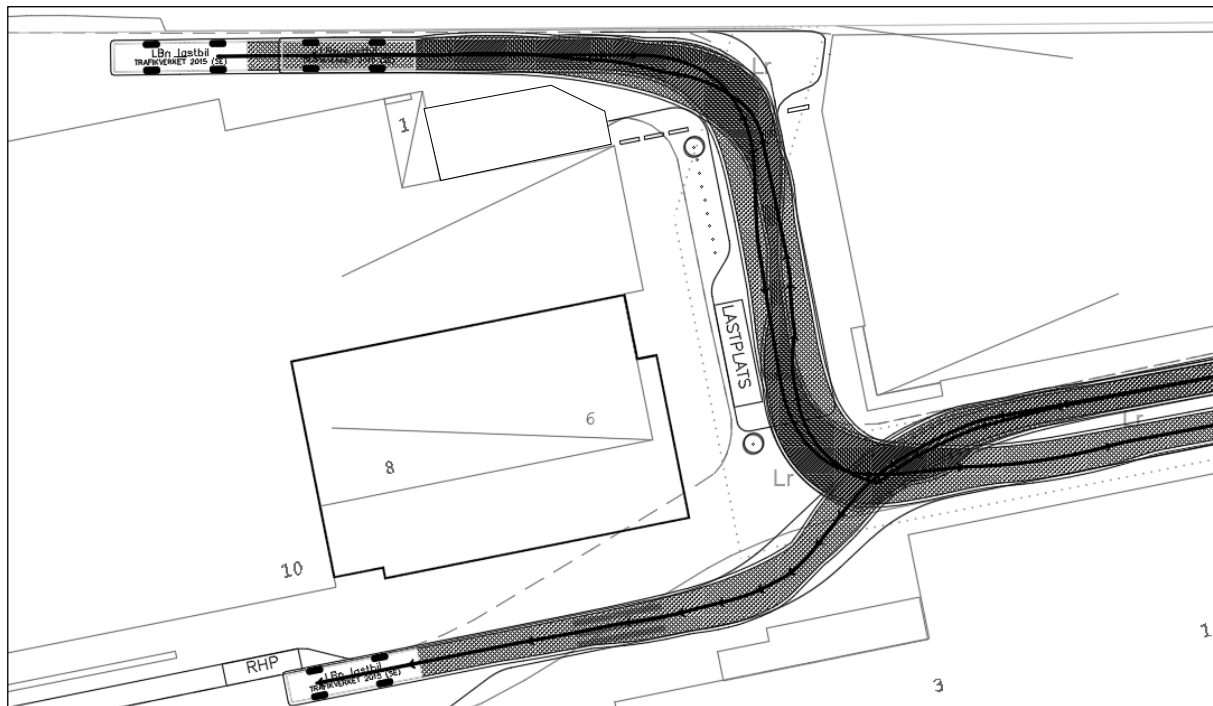


Figur 13: Exempel från Sloane street (Holbein place) i London samt från Mariahilfer Stasse i Wien (lastplats markerad)

5.6. Körspår

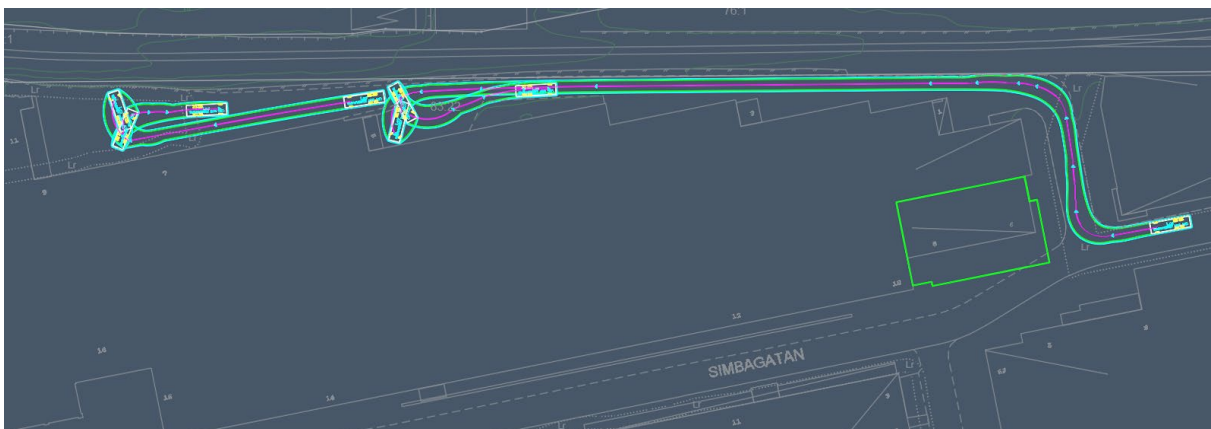
För de transporter som i nuläget angör varumottagningen på gallerians baksida erfordras passage via tvärgatan intill Traversen. När väl Traversen är på plats kommer behovet av passage kvarstå samt att framkomligheten förbi uppställd sopbil behöver fungera.

Med föreslagen utformning under det första skedet ser möjligheterna utifrån genomförda körspårstest bra ut. Den avsmalning som föreslås längs Simbagatan söder om Traversen medger inte möte annat än längst i öster. På smalaste delen sker således framfart i en riktning åt gången.



Figur 14: Körspår för åtkomst till gallerian (Lbn) och passage söder om Traversen

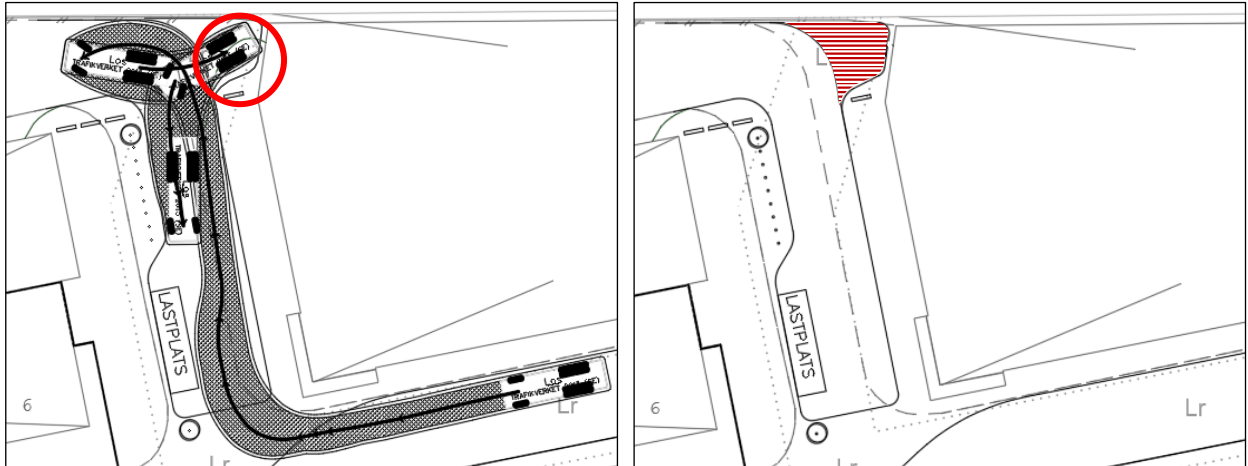
För angöring av sopbil erfordras vändning av fordon. Vändning sker på lämplig plats längs norra sidan av befintlig byggnad enligt figur nedan.



Figur 15: Körspår för vändning av sopbil – två platser testade

2025-06-17 s 19 (30)

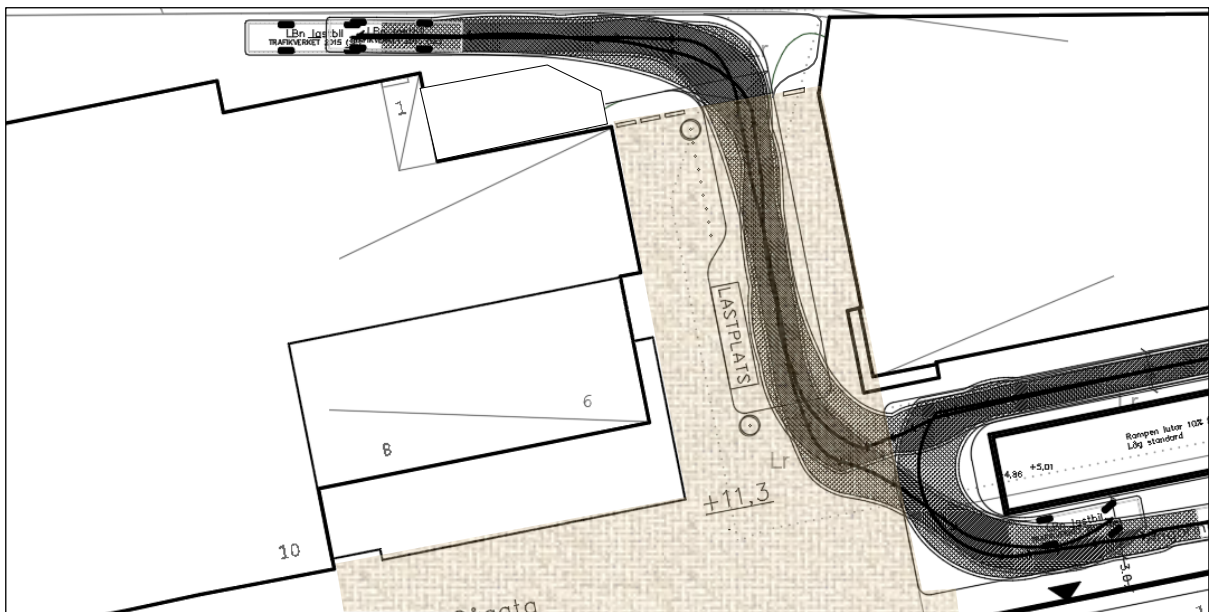
Vändytan längs tvärgatan intill Traversen möjliggör för backvändning av sopbil, se körspår i exemplet nedan till vänster. Inringad röd markering behöver vara körbar för att sådan vändning ska kunna ske. Se skrafferad yta i figur nedan till höger som täcker in ytbehov för backvändning av typfordon Los.



Figur 16: Teoretiskt utrymmesbehov vid eventuell backvändning av sopbil – till höger med föreslagen hårdgjord yta

I det framtida slusket, när rundkörning anordnats i öster längs Simbagatan och att en torgbildning skapats utanför tunnelbaneentréns närområde, kan körvägarna optimeras på så sätt att inte hela torgytan ska behöva tas i anspråk för den tunga trafiken. Körspåren i nedanstående figur visar optimerat körsätt för Typfordon Lbn när det gäller åtkomst till gallerian och för Typfordon Los för rundkörning kring framtida garageramper. För rundkörning av större fordon (Typfordon Lbn) behöver vändning ske vid gallerians varumottagning alternativt på torgytan.

Utrymmet i norr är identiskt med det i det inledande skedet varför körspår för eventuell backvändning är identiskt vid denna plats.



Figur 17: Körspår för åtkomst till gallerian (Lbn) och rundkörning (Los) i öster runt garageramp

6. MOBILITETSÅTGÄRDER

6.1. Planerade åtgärder från kommunens riktlinjer

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

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

Av ovanstående åtgärder planerar byggaktören att genomföra informationspaketet, SL-kort, förbättrade cykelfaciliteter samt bilpool. Dock föreslås att bilpoolen i första hand inte anordnas inom Traversen, då mark för detta saknas, utan att medlemskap ordnas i redan befintlig eller framtida bilpool inom Sickla som då nyttjas gemensamt med andra.

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

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

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

Figur 18: Sammanställning av projekt som utvärderats i Haninge kommuns pilotprojekt (P-tal 0 – Test av ett bilfritt bostadskvarter, Haninge kommun 2020)

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

6.2. Referensprojekt

6.2.1. *Slakthusområdet*

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

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

I Slakthusområdet planeras för både handel och service.

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

Parkeringsstalet för området är 0,3 bilparkeringsplatser/lägenhet.

6.2.2. *Järla Norr*

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

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

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

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

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

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

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

6.2.3. Analys av referensprojekt och Traversen

De två referensprojekten och Traversen har vissa liknande förutsättningar.

Kollektivtrafik

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

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

Handel och service

Avståndet från Slakthusområdet respektive Järla Norr till centrum skiljer sig något.

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

Traversen har de allra bästa förutsättningarna vad det gäller service och handel, i likhet med Slakthusområdet, då närmsta dagliglivs ligger tvärs över gatan och att hela Sickla köpkvarter finns tillgängligt nästan precis intill entrén till Traversen.

Mobilitetsåtgärder

I båda referensprojekten planeras för mobilitetsåtgärder, exakt vilka åtgärder som planeras genomföras i projekt Järla Norr har dock inte framgått tydligt. Projektet strävar dock efter att uppnå ambitiös nivå enligt Nackas riktlinjer.

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

6.3. Förslag till åtgärder inom Traversen

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

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

Inspiration från referensprojekt som är tänkta att appliceras på TraversenTydligt koncept

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

Cykelpool/hyrsystem för cyklar och lådcyklar

Åtgärden innebär att yta för cykelpool/hyrcyklar avsätts. För just detta projekt avses, likt för bilpool, en för området gemensam pool om det finns operatör framtagen. Åtgärden skulle kunna komplettera 'förbättrade cykelfaciliteter' som Nacka har som rekommenderad åtgärd. Ett hyrcykelsystem med lådcyklar skulle även kunna ersätta åtgärden med leveransskåp då lådcyklar uppfyller liknande effekt.

Viktigt att cykelpoolen utrustas med cykelparkeringar som har rätt mått så lådcyklar inryms.

Här föreslås även prova-på-tillfälle för att få chansen att testa dels hur systemet fungerar, men även hur det är att cykla med el-cykel eller lådcykel för att uppmuntra till användning.

Fri cykelservice

Förbättrade cykelfaciliteter kompletteras med en årlig cykelservice hos redan etablerad aktör som förslagsvis bekostas av fastighetsägaren under de första två åren från inflyttning för att sedan lämnas över till bostadsrätts- eller hyresrättsföreningen. Service två gånger per år, en gång under våren och en under hösten, underlättar för boende som vill byta till exempelvis vinterdäck.

Informationstavlor kollektivtrafik

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

Individuell resecoaching

Åtgärden med personlig resecoaching fungerar som komplement till informationspaketet som delas ut vid inflyttning. Individuella behov identifieras och lösningar för hållbart resande tas fram ihop med en resecoach för att uppmuntra till att bryta eventuella invanda mönster.

Co-working spaces

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

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

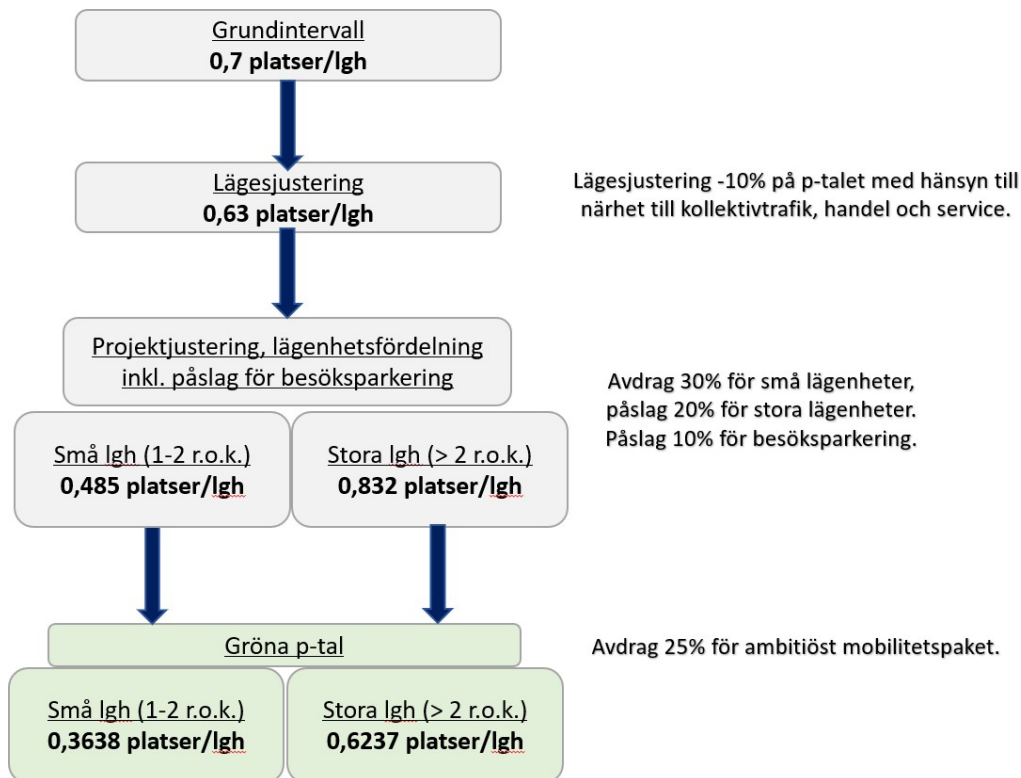
Återbruksevenemang

För att kunna dra nytta av varandras tillgångar och inte i onödan göra sig av med saker som annan kan ha användning föreslås återkommande återbruksevenemang några gånger per år samt att det sker avhämtning av grovavfall. Genom att undvika enskilda transporter till återvinning minskar resebehovet för biltrafik.

7. PARKERING OCH MOBILITET FÖR TRAVERSESEN

7.1. Parkeringstal för bil

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



Figur 19: Illustration för beräkning av p-tal

Av de 108 planerade lägenheterna kategoriseras samtliga som små, vilket innebär att p-talet för projektet blir 0,3638 platser/lägenhet. Med hänsyn till projektets närhet till kollektivtrafik, cykelstråk samt handel och service kan p-talet framstå som något högt. Detta blir särskilt påtagligt vid jämförelse med referensprojektet Järila Norr i Järila.

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

Rekommenderade p-tal

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

Traversen är även placerat i ett mycket kollektivtrafiknära läge precis vid en av de nya tunnelbaneentréerna, men även annars med ett brett utbud av kollektivtrafik. Utöver planerad tunnelbana finns såväl buss som spårväg, en resa till exempelvis Stockholms innerstad tar ca 15 minuter. Det breda utbudet erbjuder även en stabilitet för resenärer med kollektivtrafik.

Parkeringsstalet är baserat utifrån följande parametrar:

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

Det rekommenderade parkeringsstalet för Traversen är 0,21 platser/lägenhet förutsatt enbart små lägenheter (1:or och 2:or) vilket är jämförbart med parkeringsstalet i referensprojektet Järla Norr.

Förhållandet i parkeringstal mellan små och stora lägenheter nämnda i kommunens riktlinjer är en faktor på 1,7 – som vid jämförelsen mellan tex 0,3638 för små och 0,6237 för stora lägenheter. Här föreslås därför att det för övrig storlek på lägenhet föreslås att parkeringsstalet 0,36 används, detta som ett resultat av $0,21 \times 1,7$. Parkeringsstalet 0,21 används isåfall för de små lägenheterna och parkeringsstalet 0,36 för övriga.

Antagna parkeringstal baseras på genomförandet av tillförda mobilitetsåtgärder enligt nedan:

- **Tydligt koncept** för att skapa rätt förväntningar hos de boende
- **Cykelpool/hyrsystem** för cyklar och lådcyklar samt prova-på-tillfälle för test av el-/lastcykel etc.
- Fri **cykelservice** två gånger per år – varav de två första åren bekostas av fastighetsägaren och därefter av bostadsrättsföreningen
- **Informationstavlor** med avgångstider för kollektivtrafik i bostadsentrén
- Individuell **resecoaching**
- **Co-working spaces**
- **Återbruksevenemang** och hämtning av grovavfall några gånger om året

7.2. Parkeringstal och behov för cykel

Parkeringsbehovet för cykel utgår från Nacka kommuns riktlinjer. Här planeras just nu enbart för små lägenheter, varför 2 platser per lägenhet erfordras enligt cykelparkeringsnormen.

Lägenhetsstorlek	Antal lgh	Antal cykelparkeringar (P-tal)	Parkeringsbehov
1:or och 2:or	108	2	216
Total			216

För närvarande planeras följande antal placering av cykelparkeringar:

- 100 platser i cykelrum en trappa ner i samma byggnad
- 116 platser i cykelrum tvärs över gatan österut i det så kallade ”ICA-garaget” som där hålls avskilda från de allmänna parkeringsplatserna

Totalt inryms 216 platser vilket innebär att parkeringsnormen uppfylls. Platserna som är planerade kommer vara av hög kvalitet. Det innebär att de kommer ha tillräcklig yta för att de ska anses vara attraktiva och att exempelvis last-/lådcyklar har god framkomlighet.

Rekommendation för utformning av cykelparkering

Cykelparkering är tänkt att lösas genom att ett cykelgarage anordnas i källaren av Traversen samt i befintligt parkeringshus på andra sidan tvärgatan, fördelning 100 i källaren och 116 i garaget. Cykelrummen ska vara enkelt nåbara, med automatisk dörröppnare samt att hissar anpassas så att cykel inryms i hiss.

Placeringen av cykelgaraget på andra sidan gatan innebär ett ökat flöde tvärs lokalgatan, även för barn. Stor vikt behöver därför läggas vid utformning av denna plats för att säkerställa trafiksäkerheten. Denna cykelparkering behöver avskiljas med väggar från bilparkeringen på sådant sätt att man inte hamnar bland bilavgaser.

En viss andel av parkeringsplatserna ska anpassas så att låsning av lådcykel är möjlig då dessa är mer utrymmeskrävande än vanliga cyklar. Förslagsvis ska det främst finnas möjlighet att låsa fast lådcykel i cykelgaraget tvärs över gatan. En riktlinje för Traversen är att ca 5% av platserna kan anpassas för mer utrymmeskrävande cyklar.

För att inrymma möjlighet till tvätt och att meka med cykel erfordras ett utrymme som förläggs till garaget på andra sidan tvärgatan så att samtliga cyklar har åtkomst inklusive de mer skrymmande varianterna.

7.3. Parkeringsbehov för bil

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

Med Nacka kommuns riktlinjer för parkering blir p-talet för projektet 0,3683 platser vilket motsvarar ett parkeringsbehov om 42 platser varav 2 platser är avsedda för bilpool.

Baserat på det rekommenderade p-talet om 0,21 platser/lägenhet ger detta ett behov om 23 platser förutsatt att samtliga lägenheter klassas som små. För eventuellt större lägenheter föreslås parkeringstalet 0,36.

Atrium Ljungbergs princip för att planera för parkeringsbehov utgår från att se samtliga parkeringsanläggningar i Sickla som en helhet. Att mer arbeta med de principer som gäller för mobilitetshus snarare än att låsa platser i enskilda bostadsrättsföreningar. Teknik och utbud för parkering utvecklas och genom att arbeta samlat med all parkering som en helhet kan vi säkerställa att samtliga parkeringsanläggningar följer med i denna utveckling

Dagtid är parkeringsbehovet i nuläget främst för kontor och handel medan det på kvällar och nätter är med tonvikt på boende. Generellt hyr man därför inte en specifik plats utan istället en onummerad plats i ett visst garage.

Beroende på individens behov kan operatören för parkeringsanläggningarna erbjuda olika parkeringslösningar för olika målgrupper. Företag kan på motsvarande sätt hyra platser dagtid men inte kvällar och nätter. På så vis kan användandet av parkeringarna i området optimeras och att det samtidigt undviks att byggas alltför stora och många parkeringar.

Här förslås att erforderlig parkering om 23 platser erbjuds inom befintligt parkeringsgarage i intilliggande byggnad där en stor del vakanser finns i dagsläget.

8. TRAFIKPROGNOSER

8.1. Trafikflöden för motorfordon

Med projektets låga parkeringstal och fåtalet tillkommande lägenheter förväntas projektet inte ha någon märkbar påverkan på den övergripande trafiksituationen i området. Detta på grund av den låga trafikalstringen genererad av projektet. Trafikflödet i området kommer att öka, dock inte som effekt av utvecklingen vid Traversen. Detta beror snarare på den generella tillväxten i Nacka och regionen, där nya bostäder och arbetsplatser tillkommer.

Projektet planeras med 23 parkeringsplatser, vilket med ett genomsnittligt resande på upp till 4 rörelser per parkeringsplats per dag (dvs. två resor per bil) resulterar i totalt 92 trafikorörelser. Den låga trafikalstringen kan förklaras av det goda kollektivtrafikläget i området. Trafikeringen sker främst längs Simbagatans östra del, Planlavägen och Järlaleden, och den totala ökningen av bilflödet bedöms vara försumbar på ett dygn.



Figur 20: Framtida trafikflöden 2040 -Saltsjöbanan i befintligt läge

8.2. Trafikflöden för gående och cyklister

För gångtrafiken kan antas att det för dessa 108 lägenheter i genomsnitt bor 2 personer per lägenhet och skulle då alstra cirka 650 rörelser per dygn förutsatt ett genomsnitt på 3 per dag och person. Under maxtimmen kan då antas 10%, dvs 65 rörelser.

För cykeltrafik antas ett genomsnitt på 20% cyklister och 3 rörelser per dygn. Detta resulterar i ett flöde på 130 cykelrörelser per dygn.

Med tanke på pågående projekt kommer utöver boende i Traversen alstras en stor mängd fotgängare och cyklister på grund av Tunnelbanan.

9. SAMLAD BEDÖMNING/SLUTSATSER

Traversen är planerat i ett av Nackas bästa lägen med närhet till kollektivtrafik, handel och service. Förutsättningarna för att kunna resa hållbart till och från bostäderna är mycket goda då cykelstråk av hög standard omger projektet. Varierande typer av kollektivtrafik finns och är planerat i Traversens direkta närhet vilket möjliggör smidigt resande till och från exempelvis Stockholms innerstad.

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

Baserat på projektets förutsättningar, samt efter jämförelse med referensprojekt, bedöms ett parkeringstal om 0,21 platser/lägenhet (baserat på nuvarande lägenhetsfördelning) vara lämpligt för projektet. Detta motsvarar ett parkeringsbehov om 23 platser. Om lägenhetsfördelningen ändras och större lägenheter anordnas så föreslås att parkeringstalet 0,36 används för de lägenheter som är större än 1:or och 2:or.

Den trafikstring som projektet bedöms generera är mycket låg. För motorfordonstrafik tillkommer ca 100 fordonsrörelser/dygn inklusive sophantering och leveranser till bostäder, detta som en uppskattning baserat på i genomsnitt cirka 4 rörelser per parkeringsplats. För gående förväntas ca 650 fordonsrörelser tillkomma, majoriteten av dessa bedöms belasta Sicklastråket. För cyklisterna tillkommer ca 130 fordonsrörelser/dygn varav ett flertal förväntas resa västerut längs Sicklastråket för t.ex. anslutning till det regionala stråket i väst.

Området kring lokalgatan mellan Traversen och parkeringsgaraget behöver utformas med stor omsorg, särskilt med tanke på framtida flöden av fotgängare då tunnelbanan är invigd. Förslagsvis görs denna plats upphöjd för att få ner hastigheterna för varutransporterna samt för att underlätta för fotgängare att korsa gatan såväl för boende inom Traversen som övriga.