Kvarnholmen Utveckling AB

Mobilitetsutredning inför samråd

Detaljplan Utblicken och Förmansbostaden avseende del av fastigheten 37:40 samt fastighet 37:48

2025 11 27

Holmén Projektutveckling AB

Anders Holmén

Innehållsförteckning

1. Inledning
   1.1. Begrepp och enheter
   1.2. Bakgrund
   1.3. Syfte
   1.4. Avgränsningar
   1.5. Lokala förutsättningar

2 Underlag för mobilitetsutredning
   2.1 Parkeringstal Nacka
   2.2 Handlingsplan mobilitet

3 Planerad verksamhet

4 Parkeringsbehov bil och cykelparkering
   4.1 Bilparkering bostäder
   4.2 Cykelparkering bostäder

5 Mobilitetstjänster
   5.1 Föreslagna mobiltetsåtgärder
   5.2 Bilpoolplaceringar

6 Nuvarande parkeringsbehov Kvarnholmen

7 Placering av parkering
   7.1 Bilar
   7.2 Besökare
   7.3 Cyklar

8 Summering föreslagna parkeringstal
   8.1 Mobilitetsåtgärder
   8.2 Cykelparkering
   8.3 Bilparkering

9 Referenser

1. Inledning

1.1 Begrepp och enheter

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

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

Parkeringsbehov avser parkeringsplatser både för bil och cykel.

1.2 Bakgrund

Följande mobilitetsutredning avser del av kommande detaljplan Utblicken och Förmansbostaden för fastigheterna 37:48 samt del av 37:40 och har utförts på uppdrag av KUAB (Kvarnholmen Utveckling AB).

Berörda fastigheter är till större delen obebyggda, förutom en äldre byggnad (förmansbostaden) på fastighet 37:48 som avses att byggas om.

Detaljplanen avser utveckling av ca 215 bostäder, samt 1 förskola med 4 avdelningar om 20 barn. Följande utredning baseras på den preliminära utformningen som tas fram till samråd, den slutgiltiga utformningen och omfattningen kommer att fastställas under kommande arbete till antagande av detaljplanen.

1.3 Syfte

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

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

1.4 Avgränsningar

Området som mobilitetsutredningen avser framgår av fig 1

Fig. 1 Området vilken utredning avser

1.5 Lokala förutsättningar

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

Området omfattas även av riksintressen för kulturmiljövärden vilket påverkat utformningen och placering av byggnader. I området finns även träd som kan behöva behållas för den biologiska mångfalden. Samtliga byggnader kommer att grundläggas på berg.

Dessa faktorer påverkar möjligheten till att utföra garageanläggningar och stor omsorg har lagts vid att minimera bergschakt och påverkan på träd.

Kollektivtrafiken i området består främst av busstrafik, se fig. 2 Gångavstånd till pendelbåtstrafik är ca 1 km.

Fig.2 Linjekarta SL

2 Underlag för mobilitetsutredning

2.1 Parkeringstal Nacka

Mobiltetsutredningen har baserats på förutsättningar i ”Rekommenderade parkeringstal i Nacka” dat 2016-11-28, samt ”Cykelstrategi i Nacka” daterat 2023-06-19 och ”Cykelprogram Nacka” daterat 2024-06-17

2.2 Handlingsplan mobilitet

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

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

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

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

För att resande med cykel ska uppmuntras behöver bostäder utformas med lättåtkomliga utrymmen och andra åtgärder som förenklar ett liv utan egen bil. Om dessutom de strategiska insatsområdena enligt Nackas cykelstrategi, med bland annat ”Fortsatt säker och tillgänglig cykelparkering ” vid tex trafiknoder som tunnelbana genomförs, så finns alla möjligheter till att andelen cyklande kan öka.

3 Planerad verksamhet

Inom utrett område planeras ca 215 lägenheter och en förskola om fyra avdelningar.

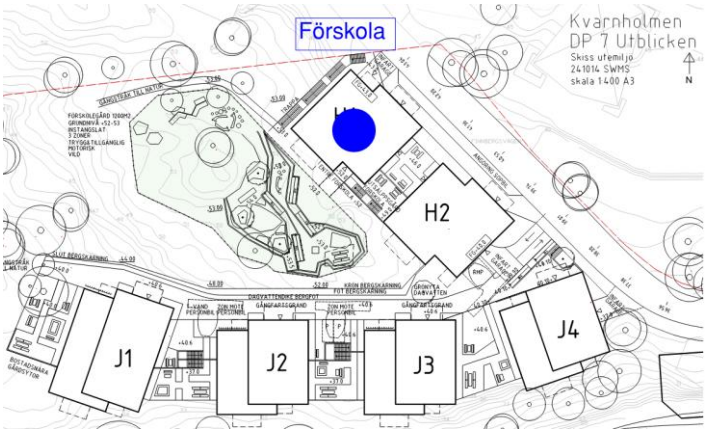

Fig.3 Planerad bostadsbebyggelse och placering av förskola(blå markering)

4 Parkeringsbehov cykel och bilparkering

Parkeringsbehovet för cyklar och bilar beräknas under nedanstående kapitel. Behovet är beräknat utifrån ”Rekommenderade parkeringstal i Nacka 2016-11-28”. Området har tillgång till service i Finnbodaområdet som ligger ca 600 m från detaljplaneområdet, men även i Kvarnholmens centrum ca 900 m från planområdet finns service. Området ligger längre från tunnelbana än kommunen bedömer som kriterier för reducering av parkeringstalet samtidigt ligger det inom det område som kommunen anser kan ha nytta av tunnelbana ur finansieringssynpunkt. Reducering för närhet till centrum och tunnelbana har därför inräknats vid beräkning av p-tal.

Cykelparkering är beräknad att ske i bostädernas närhet, på bostadsgård eller inom bostadsfastigheten. Bilparkering kommer behöva samordnas mellan fastigheter inom detaljplaneområdet, då byggnaderna i Förmanskvarteret har begränsad möjlighet till parkering inom/under byggnaden.

4.1 Bilparkering bostäder

Vid beräkning av parkeringstal blir resultatet med ett grundtal på 0,7 för område A och 215 lägenheter ges ett parkeringsbehov mellan 0,55 – 0,61 exklusive besöksparkering beroende på vald medelnivå av mobilitetsåtgärder och en normalfördelning av lägenheter gällande vid 2024 års konjunkturläge.

Lägenhetssammanställning mobilitetstredning

Kvarter	1rok	2 rok	3 rok	4 rok	5 rok	
J	21	26	35	16	5	
H	7	6	4	12	2	
G	5	30	24	6	2	
Summa	33	62	63	34	9	**201**
Små						**95**
Stora						**106**

Fig. 4 Preliminär lägenhetsfördelning

Parkeringstal *med* närhet till lokala centrum eller tunnelbana

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

30 % reduktion för små lägenehter 20% tillägg för stora

10 % tillägg för besöksparkering

10 % rabatt

25 % rabatt

Områdetsbaserat grundtal, se separat karta

								Gröna P-tal			
	Justering lägesbaserat P-tal	Justering lägenhetsstorlek		Justering besöksparkering		Parkeringstal		Medelnivå		Ambitiös nivå	
Grundtal		Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er
0,7	0,63	0,441	0,756	0,441	0,756	0,441	0,756	0,3969	0,6804	0,33075	0,567
						42	80	38	72	31	60
Totalt antal parkeringsplatser						**122**		**110**			
Inklusive parkering för bilpool								**113,85**		**95,54**	

Fyll i uppgifter om ditt projekt här:

Projektnamn	Antal lgh:er	Antal små lgh:er	Antal stora lgh:er
Projektets namn	201	95	106
		95	**106**

Antal p-platser	122	110
Antal bostäder	201	201
P-tal	**0,61**	**0,55**

Fig. 5 Uträkning p-tal utifrån normalfördelning

4.2 Cykelparkering bostäder

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

5 Mobilitetstjänster

Nedan redovisas vilka förslagna mobilitetsåtgärder som ligger till grund för föreslagna parkeringstal. Dessa baseras på nu kända åtgärder och hur väl de kan genomföras.

I PBL (PBL 4 Kap 13§) regleras vilka åtgärder som kan regleras i en detaljplan, tex

- Samnyttjande av p-platser
- Skapa plats inom kvartersmark för bilpoolen
- Väl utformade cykelparkeringar
- Begränsning av ytan för bilparkeringar

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

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

5.1 Föreslagna mobilitetsåtgärder

Följande mobilitetstjänster planeras att införas för att reducera behovet av parkeringsplatser inom området.

- En plats för bilpool
- Väl utformade cykelparkeringar med tvätt och reperationsrum för cykel
- Tillskapande av utrymme för cykelpoolsplats inom fastigheterna

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

- Kollektivtrafikinformation i realtid
- Leveransskåp för hemleverans
- Informationspaket med fokus i tidigt skede där befintliga och nya resmöjligheter belyses

5.2 Bilpoolsplaceringar

Inom detaljplaneområdet kan plats för bilpool anordnas på kvartersmark. I närheten av planområdet planeras ytterligare 4st platser för bilpooler, den närmaste ligger ca 300 meter från planområdet och kan anses vara inom gångavstånd.

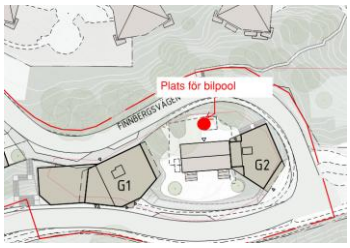

Fig. 6 Plats för bilpool inom detaljplan

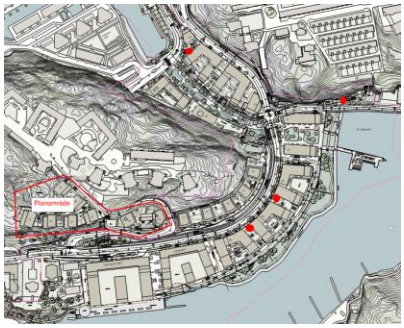

Fig. 7 Plats för bilpool i angränsande detaljplan

6 Nuvarande parkeringsbehov Kvarnholmen

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

Vid kontroll hos områdesansvariga för de, på Kvarnholmen, verksamma byggherrarna konstateras att det med rådande p-tal finns vakanser och båda byggherrarna anser att ett lägre p-tal, än vad som fastslagits i bygglov utifrån beräkningar med Nackas kommuns beräkningsmall för parkeringstal, är rimligt.

7 Placering av parkering

7.1 Bilar

Inom området kommer de olika byggnaderna förses garage där så är möjligt.
Byggnader J1-4, H1-2 och G1 planeras innehålla garage i bottenvåning.

Fig. 8 Nedre plan parkering hus J1-J4

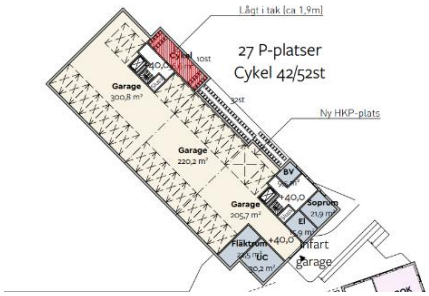

Fig.9 Nedre plan Parkering hus H1 - H2

Kv G1-G2 kommer via samfällighet/gemensamhetsanläggning inrymmas i Kv H1-2.
Parkeringar ovan mark begränsas av målet att behålla berg utan påverkan.
Ovan mark kommer dock ett antal parkeringsplatser kunna utföras för besökande och som tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser
Parkeringar inordnats i byggnader för att minimera behovet av sprängning.
Beräkning av p-tal utifrån nuvarande utförande ger ett p-tal om 0,66

7.2 Besökare

Området kommer till större delen bli allmän platsmark förutom det som direkt ligger kring planerade bostadshus vilket begränsar möjlighet att anlägga besöksparkering inom kvartersmark.
Inom området kommer ett antal besöksparkeringar tillskapas, det skapas tillgängliga parkeringar vid entréer och vid lokaler samt vid förskola. Detta kommer att ske både på privat kvartersmark och på allmän platsmark.

7.3 Cykelparkering

Placering av cyklar är planerat i garageplan samt på mark.

Mot Finnbergsvägen finns ett antal lägen inomhus som inte lämpar sig för bostadsändamål på grund av suterräng eller insynsproblem, dessa kan komma att nyttjas för avfallshantering och cykelparkering.
Åtkomligheten av cykelparkeringar kan prioriteras framför bilparkeringar.
Inom garageytor kan placering av plats för lånelådcykel och mopeder att anordnas, då alla husens geometriska form inte är optimal för bilparkering

8 Summering föreslagna parkeringstal

8.1 Mobilitetsåtgärder

Av de mobiltetsåtgärder som kan tillämpas inom vad PBL tillåter för att sänka p-tal är endast ”lättillgängliga cykelplatser” och ”plats för bilpool på kvartersmark” tillämpbart. Platser för bilpool planeras i angränsande detaljplan och som en mindre placerad på kvartersmark, men även andra möjligheter bör beaktas i bygglovsskedet för justering av p-tal.

8.2 Cykelparkering

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

8.3 Bilparkering

För bilparkering kan Nacka kommuns mall för beräkningar användas, dock har dessa inneburit ett högt antal p-platser och förorsakat vakanser i tidigare utförda projekt på Kvarnholmen. Ett högt p-tal inom projektet kommer innebära att onödigt mycket sprängning kommer att behöva utföras och att även naturvärden och riksintresset kommer att påverkas negativt.
För att ge fastighetsägarna ett incitament att minimera sprängning och att undvika vakanser bör P-talet sättas till 0,55 per lgh vilket motsvarar ett grundtal i Nacka kommuns beräkningsmall sätts till 0,6 för bostäder nära centrum och tunnelbana.
Vidare bör fastighetsägaren i bygglovsskedet kunna reducera p-talet ytterligare med ” icke-fysiska mobilitetsåtgärder” typ informationspaket, leveransskåp, förbättrade cykelfaciliteter. Dessa åtgärder kan ge förutsättningar till att minska en våning av nuvarande parkeringsutrymmen och därmed minska påverkan av sprängning ännu mer. Detta kan dock inte styras i detaljplanen utan andra sätt att reglering kommer att behövas.

9 Referenser

Rekommenderade parkeringstal i Nacka dat 2016-11-28

Cykelstrategi i Nacka daterat 2023-06-19

Cykelprogram Nacka 2024-06-17

PBL Kunskapsbanken