

Till

Sara Wernersson, Wallenstam

Älta Centrum: Parkeringsutbud vid bygglov för Etapp 1.

1. Bakgrund

Det är vanligt att det slutliga antalet lägenheter ändras något från det att parkeringsutredningen avslutas till det att bygglov lämnas in. Syftet med den här sammanställningen är att bekräfta att bygglovet för Etapp 1 stämmer överens med parkeringsutredningens resultat.

2. Antal lägenheter och lokalytor i bygglovsansökan

165 st lägenheter som är 1-2 ROK, 26 st lägenheter som är 3-4 ROK. 4876 kvm lokaler (LOA).

3. Parkeringsutbud för bil i bygglovsansökan

Totalt 198 bilplatser. 178 st parkeringar i garage samt 20 st parkeringar på lokalgata inom kvartersmark.

Parkeringsutbud med närhet till lokala centrum eller tunnelbana											
Grundtal	Justering lägesbaserat P-tal	Justering lägenhetsstorlek		Justering besöksparkering		Parkeringsutbud		Gröna P-tal			
		Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Medelnivå		Ambitiös nivå	
0,8	0,72	0,504	0,864	0,5544	0,9504	0,5544	0,9504	0,49896	0,85536	0,4158	0,7128
						0	0	82	22	69	19
Totalt antal parkeringsplatser								105		87	
Inklusive parkering för bilpool								108,39		90,96	
Projektnamn	Antal lgh:er	Antal små lgh:er	Antal stora lgh:er								
Älta Etapp 1	191	165	26								

Figur 1. Slutlig uträkning av parkeringstal för bostäder och antal bilpoolsbilar enligt Nacka kommuns riktlinjer.

4. Parkeringsutredningens rekommendationer

Parkeringsutredningen redovisar ett utbud på ca 200 parkeringsplatser inom Etapp 1^{1,2}. Utredningen beskriver att 192 lägenheter, 167 små plus 25 stora lägenheter byggs³. Bygglovsansökan innehåller alltså en lägenhet mindre än p-utredningen. Utredningen har inkluderat ca 4 600 kvm lokaler Etapp 1. Bygglovsansökans lokalytor är något större (6 %).

5. Slutsatser

Bygglovsansökan stämmer väl överens med det utbud som läggs fast i parkeringsutredningen. De justeringar som gjorts i bygglovsansökan är marginella och Trafikutredningsbyrån bedömer att de inte har någon praktisk betydelse. Bygglovsansökan för Etapp 1 klarar med råge den parkeringsefterfrågan som utredningen beräknat för lokalerna². De slutliga lokalytorna är något större vilket bör beaktas när parkeringsutredningen används som grund för bygglov i kommande etapper.

¹ Trafikutredningsbyrån (2020) Parkering för verksamheter och bostäder vid utbyggnad av Älta Centrum Etapp 1-6. Slutversion 2020-12-14.

² Trafikutredningsbyrån (2020) Älta Centrum: Genomförandebeskrivning för parkering – underlag inför bygglov av Kvarter 1-6. Version 1.1.. Daterad 2020-12-14.

³ Se bl.a. Tabeller 3.2 och 3.3 i parkeringsutredningen.

Till

Sara Wernersson, Wallenstam

Älta Centrum: Genomförandebeskrivning för parkering – underlag inför bygglov av Kvarter 1-6.

1. Bakgrund

Bilparkering för det nya utbyggda Älta centrum planeras i tre garage. Garagen ligger i tre olika kvarter. Hela utbyggnaden av centrum beräknas stå färdig år 2026.

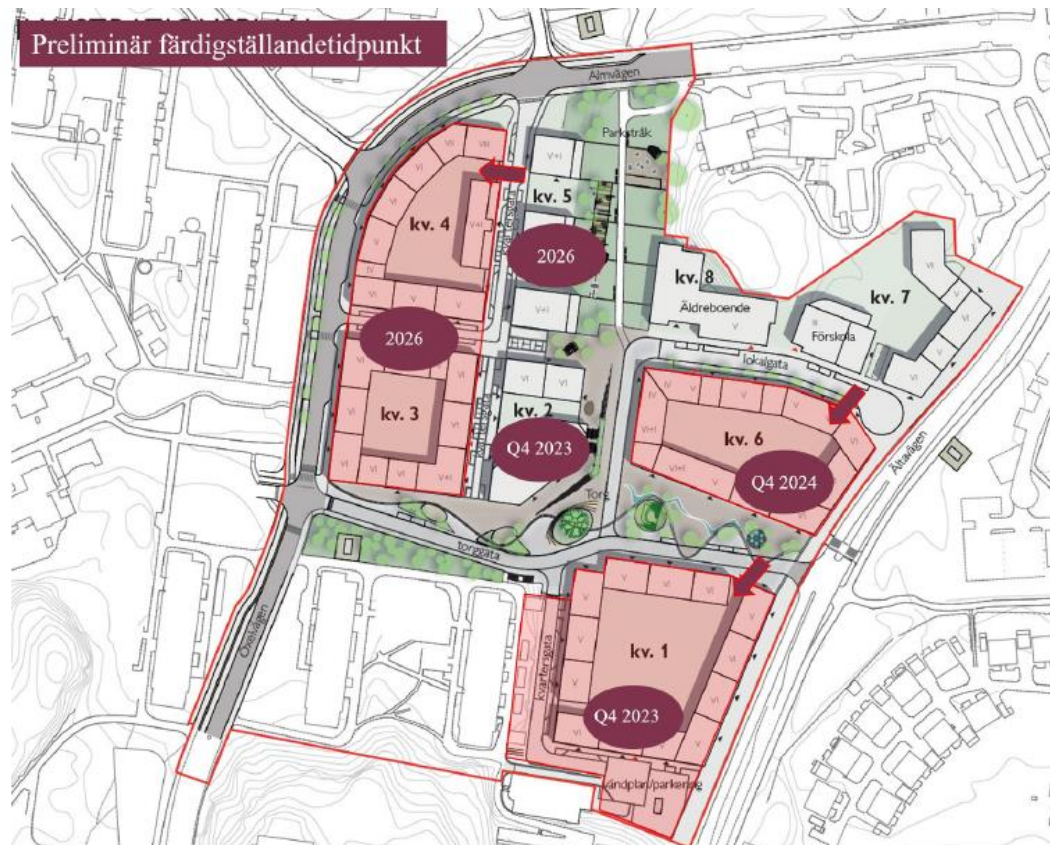
Vid färdigställandet av Kvarter 5 är lösningar för parkering och mobilitet fullständig för Kvarter 1-6.

2. Syfte

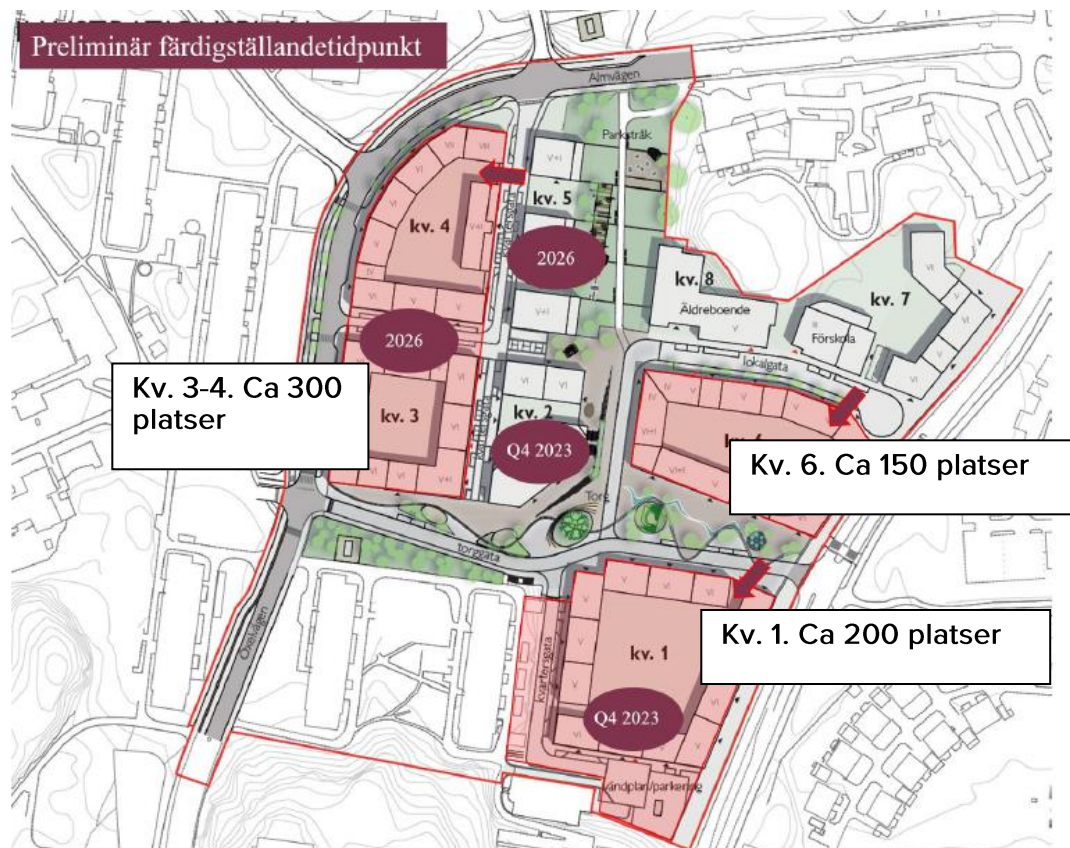
Syftet med denna genomförandebeskrivning är att redovisa hur parkeringslösningen för respektive bygglov inom planområdet fungerar.

3. Principiell utbyggnadsplan

Aktuell plan för utbyggnaden framgår av nedanstående illustration.



Figur 1. Illustration av utbyggnadskvarter 1-6 i Älta centrum.



Figur 2. Översikt över planerat utbud av bilparkering vid planens färdigställande år 2026.

Kvarter 1

Kvarter 1 är första etappen av utbyggnaden. Kvarteret omfattar drygt 190 lägenheter samt 4 600 kvm nya verksamhetslokaler samt ett garage. Tomten tar i anspråk ett befintligt parkeringsdäck som är evakuerat sedan hösten 2020.

Kvarter 1 färdigställs år 2023. När kvarteret är klart flyttar drygt 190 hushåll in. Befintliga verksamheter i nuvarande centrumläggning (från blivande kvarter 3) flyttar in i de nya lokalerna inom Kvarter 1. Wallenstam planerar ett garage samt markparkering inom Kvarter 1 med knappt 200 platser.

Det av Nacka kommun anvisade parkeringstalet för bostäder är 87 bilplatser¹. Med ett samnyttjande av boendes parkering på 23 % under toppbelastning ger det ett parkeringstal för verksamhetslokaler på 29 platser per 1000 kvm (133 parkeringsplatser/ 4 600 kvm)².

Parkeringsefterfrågan för verksamheterna i samtliga kvarter är knappt 12 platser per 1000 kvm verksamhetslokaler³, vilket alltså klaras med råge vid första kvarterets färdigställande.

¹ Trafikutredningsbyrån (2020) Parkering för verksamheter och bostäder vid utbyggnad av Älta Centrum Etapp 1-6. Rapport daterad 2020-12-14. 167 små lägenheter plus 25 stora lägenheter. Se Tabeller 3.2 och 3.3.

² 200 platser minus 67 platser för boende med 23 % samnyttjande ($87 - 0,23 \cdot 87 = 67$ platser för boende belagda under centrumets toppefterfrågan).

³ Trafikutredningsbyrån (2020) Parkering för verksamheter och bostäder vid utbyggnad av Älta Centrum Etapp 1-6. Rapport daterad 2020-12-14. Se scenario hög i Tabell 4.1.

Kvarter 2

Kvarter 2 omfattar 47 små lägenheter samt 2 030 kvm verksamhetslokaler. Kvarteret färdigställs år 2023 samtidigt som Kvarter 1. Det av Nacka kommun anvisade parkeringstalet för bostäder 19 bilplatser⁴.

Tillgodoses parkeringsutbud för Kvarter 1 och 2 inom garaget i Kvarter 1 så innebär det ett anvisat parkeringsutbud för bostäder på 106 platser. Med ett samnyttjande av boendes parkering på 23 % under toppbelastning ger det ett parkeringstal för verksamhetslokalerna på knappt 18 platser per 1 000 kvm (133 parkeringsplatser/ 6 630 kvm).

Även för andra kvarteret klaras parkeringsefterfrågan för verksamheterna vid färdigställande.

Kvarter 6

Kvarter 6 är det andra principiella steget kvarteret i genomförandet efter kvarter 1 och 2. Kvarter 6 beräknas vara färdigställt 2024 och innehåller 193 lägenheter samt 870 kvm lokaler.

Inom Kvarter 6 uppförs ett bilgarage med knappt 150 platser.

Det av Nacka kommun anvisade parkeringstalet för bostäder inom kvarteret är 91 bilplatser⁵. Med ett samnyttjande av boendes parkering på 23 % under toppbelastning ger det ett parkeringstal för verksamhetslokalerna inom kvarteret på knappt 92 platser per 1 000 kvm (80 parkeringsplatser/ 870 kvm).

Tillgodoses parkeringsutbud för Kvarter 1, 2 och 6 inom garaget i Kvarter 1 och 6 tillsammans så innebär det ett anvisat parkeringsutbud för bostäder på 197 platser. Med ett samnyttjande av boendes parkering på 23 % under toppbelastning ger det ett parkeringstal för verksamhetslokalerna på drygt 26 platser per 1 000 kvm (200 + 150 – 152 = parkeringsplatser/ 7 500 kvm).

För kvarteret klaras parkeringsefterfrågan för verksamheterna vid färdigställande.

Kvarter 3 och 4.

Nästa steg i utbyggnaden är Kvarter 3 och 4. Kvarteren innehåller runt 359 lägenheter och 450 kvm lokaler. Ungefär 300 bilplatser anläggs inom kvarteren (garage plus mindre antal markparkeringar). Kvarter 3 och 4 beräknas stå klara 2026.

Det av Nacka kommun anvisade parkeringstalet för bostäder inom kvarteret är 171 bilplatser⁶. Med ett samnyttjande av boendes parkering på 23 % under toppbelastning ger det ett parkeringstal för verksamhetslokalerna inom kvarter 3 och 4 på knappt 500 platser per 1 000 kvm (250 parkeringsplatser/ 450 kvm).

Tillgodoses parkeringsutbud för Kvarter 1, 2, 6, 3 och 4 inom garaget i Kvarter 1, 6, 3 och 4 tillsammans så innebär det ett anvisat parkeringsutbud för bostäder på 368 platser. Med ett samnyttjande av boendes parkering på 23 % under toppbelastning ger det ett parkeringstal för verksamhetslokalerna på drygt 46 platser per 1 000 kvm (200 + 150 + 300 – 283 = parkeringsplatser/ 7 950 kvm).

⁴ Trafikutredningsbyrån (2020) Parkering för verksamheter och bostäder vid utbyggnad av Älta Centrum Etapp 1-6. Rapport daterad 2020-12-14. 47 små lägenheter. Se Tabeller 3.2 och 3.3.

⁵ Trafikutredningsbyrån (2020) Parkering för verksamheter och bostäder vid utbyggnad av Älta Centrum Etapp 1-6. Rapport daterad 2020-12-14. 157 små lägenheter plus 36 stora lägenheter. Se Tabeller 3.2 och 3.3.

⁶ Trafikutredningsbyrån (2020) Parkering för verksamheter och bostäder vid utbyggnad av Älta Centrum Etapp 1-6. Rapport daterad 2020-12-14. 286 små lägenheter plus 73 stora lägenheter. Se Tabeller 3.2 och 3.3.

Kvarter 5.

Kvarter 5 beräknas vara färdigställt 2026 och innehåller 90 lägenheter.

Det av Nacka kommun anvisade parkeringstalet för bostäderna inom kvarteret 43 bilplatser⁷. Med ett samnyttjande av boendes parkering på 23 % under toppbelastning ger det en parkeringsefterfrågan om 33 bilplatser.

Tillgodoses parkeringsutbud för Kvarter 1, 2, 6, 3, 4 och 5 inom garagen i Kvarter 1, 6, 3 och 4 tillsammans så innebär det ett anvisat parkeringsutbud för bostäder på 411 platser exkl. samnyttjande. Därtill kommer 18 bilpoolsplatser enligt grönt parkeringstal. Med ett samnyttjande av boendes parkering på 23 % under toppbelastning ger det ett parkeringstal för verksamhetslokalerna på 42 platser per 1 000 kvm ($200 + 150 + 300 - 316 =$ parkeringsplatser/ 7 950 kvm).

Parkeringstalet för verksamheterna är i detta läge alltså mycket högre än den beräknade parkeringsefterfrågan. Det beror på Wallenstams parkeringsåtagande för befintliga lägenheter i området och evakuering av parkering som sker under byggtiden, se Kapitel 4 och 5 nedan.

4. Wallenstams avtal med bostadsrättsföreningar i närområdet och åtaganden för befintliga lägenheter

Wallenstam har avtal om parkering med bostadsrättsföreningar i närområdet och åtaganden för befintliga lägenheter i Älta centrum⁸.

Parkeringsåtagandet omfattar:

- 364 parkeringsplatser för bilägande boende inom fastigheterna Älta 24:2, 25:1 och 27:3 (totalt 758 lägenheter).
- 111 p-platser genom avtal med tre bostadsrättsföreningar i närområdet.

200 av dessa p-platser berörs av exploateringen⁹. Övriga 275 platser tillgodoses i befintliga anläggningar enligt exploateringsavtalet (102 parkeringsplatser i garage på Älta 10:62, 47 parkeringsplatser i garage på Älta 14:104, 41 markparkeringsplatser på Älta 25:1 och 24:2 samt 85 parkeringsplatser på Älta 24:2).

För 200 platser har Wallenstam avtal med kommunen¹⁰. Wallenstam planerar att anlägga dessa 200 platser inom kvarter 1-5.

5. Evakueringsparkering

Under våren och hösten 2020 har Wallenstam evakuerat befintlig parkeringsanläggning inom 25:1 (blivande Kvarter 1). Anläggningen står idag tom (december 2020). De evakuerade fordonen har inrymts i den lediga kapacitet som funnits i övriga parkeringsanläggningar.

Wallenstam har hösten 2020 lämnat in bygglov för en större evakueringsparkering. Evakueringsparkeringen ordnas på en grusplan i södra delen av Oxelvägen, se Figur 4. När befintligt garage inom blivande Kvarter 3-4 rivs år 2023 planeras 153 bilplatser färdigställas på grusplanen. Avståndet från Älta C till grusplanen är ca 400 m.

⁷ Trafikutredningsbyrån (2020) Parkering för verksamheter och bostäder vid utbyggnad av Älta Centrum Etapp 1-6. Rapport daterad 2020-12-14. 71 små lägenheter plus 19 stora lägenheter. Se Tabeller 3.2 och 3.3.

⁸ Enligt exploateringsavtalet finns inom fastigheterna Älta 24:2, 25:1 och 27:3 totalt 758 lägenheter som har haft sitt parkeringsutbud tillgodosett inom Älta 19:1 och Älta 25:1.

⁹ Totalt 200 platser. Brf Stensö 50 platser, Brf Sjöängen 35 platser, ÖSSF 26 platser och befintliga lägenheter Oxelvägen 89 platser.

¹⁰ Exploateringsavtal för Älta centrumkvarter i Nacka kommun, se sid. 18. Beslutad i Nacka kommunfullmäktige 2020-10-12.



Figur 4. Läge för evakueringsparkering i för utbyggnad av kvarter 3 och 4.

Grusytan kan vid behov användas tidigare om det behövs. Wallenstam beräknas förfoga över ytan från och med våren 2021.

Därtill kan Wallenstam enligt uppgift tillhandahålla 47 parkeringsplatser vid Circle K (anläggning 24:2) vid evakuering. Totalt finns därmed 200 evakueringsplatser att tillgå från 2021 och framåt.

6. Parkeringstal efter återförande av evakueringsparkering

Efter färdigställande av Kvarter 3 och 4 är parkeringsutbudet komplett för planområdets kvarter 1-6¹¹. Vid denna tidpunkt ska evakuerade fordon återföras. Parkeringstalet efter återförande blir som följer.

När parkeringsutbudet för Kvarter 1, 2, 6, 3, 4 och 5 tillgodoses inom garagen i Kvarter 1, 6, 3 och 4 tillsammans så innebär det ett anvisat parkeringsutbud för bostäder på 411 platser exkl. samnyttjande¹². Därtill kommer 18 bilpoolsplatser enligt grönt parkeringstal samt 200 p-platser från evakueringen som återförs. Totalt ungefär 630 platser.

Med ett samnyttjande av boendes parkering på 23 % under toppbelastning för de 411 platserna ovan ger det ett parkeringstal för verksamhetslokalerna på drygt 14 platser per 1 000 kvm (200 + 150 + 300 – 316 – 200 - 18 = 134 parkeringsplatser/ 7 950 kvm).

¹¹ Se även Detaljplan för Älta centrumkvarter fastigheterna Älta 19:1, 25:1, 27:3, 69:1 m.fl. i Älta, Nacka kommun. Antagandehandling, juni 2020.

¹² Med samnyttjande om 23 % tillgodoräknat under verksamhetslokalernas toppefterfrågan innebär det 316 platser.

7. Rekommendationer

Kvarter 1 och 2 ger efter färdigställande ett visst överutbud på parkering, med de förutsättningar som anges i detta PM. Inga ytterligare parkeringsåtgärder bör krävas för att gå vidare med bygglov.

Wallenstam rekommenderas att inför dimensionering av parkeringsgaraget i kvarter 3 och 4 göra en översyn av parkeringsefterfrågan i området. Detta för att säkerställa att utbud och efterfrågan på parkering hanteras på bästa sätt.

Samtliga kvarter klarar att stå på "egna ben" vad gäller parkeringsutbudet, med de förutsättningar som ges i denna rapport.

Bilaga 1. Byggtider, parkeringsutbud enligt parkeringsutredning samt Wallenstams uppgifter om avtal.

Utbyggnad	Byggtid	Anvisat parkeringsutbud enligt p-utredning eller avtal.		Kommentar
		Bostäder	Samnyttjandegrad vid tillståndsparkering	
Kvarter 1 (garage)	Q1 2021-Q4 2023	87	23 %	Samnyttjandegrad i procent av boendeparkeringsutbud. Utbud enl. kommunens riktlinjer.
Kvarter 2	Q4 2021-Q4 2023	19	23 %	Samnyttjandegrad i procent av boendeparkeringsutbud. Utbud enl. kommunens riktlinjer.
Kvarter 6 (garage)	Q4 2022-Q4 2024	91	23 %	Samnyttjandegrad i procent av boendeparkeringsutbud. Utbud enl. kommunens riktlinjer.
Kvarter 3, 4 (garage)	Q4 2023-2026	171	23 %	Samnyttjandegrad i procent av boendeparkeringsutbud. Utbud enl. kommunens riktlinjer.
Kvarter 5	2025-2026	43	23 %	Samnyttjandegrad i procent av boendeparkeringsutbud. Utbud enl. kommunens riktlinjer.
Brf Stensö	Befintlig	50	i.u.	Avtal. Evakueras Q4 2023-2026, därefter tillstånd/avtal i garage kvarter 1, 3-4 och 6.
Brf Sjöängen	Befintlig	35	i.u.	Avtal. Evakueras Q4 2023-2026, därefter tillstånd/avtal i garage kvarter 1, 3-4 och 6.
OSSF	Befintlig	26	i.u.	Avtal. Evakueras Q4 2023-2026, därefter tillstånd/avtal i garage kvarter 1, 3-4 och 6.
Oxelvägen	Befintlig	89	i.u.	Enligt Exploateringsavtal. Evakueras Q4 2023-2026, därefter tillstånd/avtal i garage kvarter 1, 3-4 och 6.

Efterfrågan i tabellen ovan redovisas enligt utredningen *Parkering för verksamheter och bostäder vid utbyggnad av Älta Centrum Etapp 1-6. Rapport daterad 2020-12-14*. Totalt redovisar utredningen en efterfrågan på 430 platser för nya bostäder och verksamheter inkl. 18 bilpolsplatser när parkeringsutbudet för nya bostäder sker som tillståndsparkering. Därtill kommer parkeringsefterfrågan för befintliga bostäder i angränsande kvarter som försörjs i de tre garage som byggs samt de parkeringsavtal som Wallenstam har med bostadsrättsföreningar i området, se de nedre fyra raderna i tabellen.



Parkering för verksamheter och bostäder vid utbyggnad av Älta Centrum Etapp 1-6

Rekommendation om samnyttjande, parkeringsutbud och mobilitet inför bygglov.

Författare: Pelle Envall och Fredrik Johansson, Trafikutredningsbyrån AB

Slutversion 2020-12-14

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
1. Inledning	4
2. Lokaler och bostäder	5
3. Policy för hantering av efterfrågan på parkering.....	8
4. Bedömning av lämpligt parkeringsutbud för lokaler.....	15
5. Möjlighet till samnyttjande	24
6. Mobilitetsåtgärder	30
7. Rekommendation om parkeringsutbud	34
Bilaga 1. Beläggningsmätningar.....	35

Trafikutredningsbyråns projektnummer P0203.

Omslagsfoto: Planskiss över planerade lokaler inom Etapp 1 av utbyggnaden av Älta centrum.

Sammanfattning

Syftet med den här utredningen är att ge en oberoende rekommendation om parkering och mobilitet vid utbyggnad av sex nya stads kvarter i Älta centrum, Nacka kommun. Kvarteren innehåller både nya bostäder samt ett utbyggt centrum med fler lokaler för handel och verksamheter.

Trafikutredningsbyrån rekommenderar ett totalt parkeringsutbud om 430 platser med tillståndsparkering (se Kapitel 7). Rekommendationen gäller vid genomförande av ett mobilitetspaket för nya bostäder. Utbudet inkluderar 18 platser som reserveras för bilpool enligt kommunens riktlinjer för nya bostäder. Samutnyttjade ska gälla alla garagen inom planområdet. Wallenstam säkerställer respektive kvarters behov av parkeringsplatser genom fastighetsrättsliga avtal.

Wallenstam kommer därutöver att vidta en mängd åtgärder och aktiviteter för ett hållbart resande. Åtgärder som kommer ge befintliga och nya boende och besökare en förbättrad mobilitet och ökad rörelsefrihet. Åtgärderna finansieras genom att parkeringsefterfrågan sänks vilket innebär att färre parkeringsplatser behöver anläggas. Utbud och efterfrågan på parkering möts på en ny och lägre nivå. De åtgärder som Trafikutredningsbyrån rekommenderar uppfyller kommunens riktlinjer för ett grönt parkeringstal och går i vissa avseenden längre än så.

Avsnitt 6.2.2. beskriver mobilitetsåtgärderna som genomförs i utbyte mot rabatt på parkeringstalet, enligt principen för flexibla parkeringstal.

Samtliga nya bostäder tillkommer inom ett så kort gångavstånd att det är enklast att gå från bostaden till Älta Centrums service och butiker.

Kommunens parkeringskrav är sannolikt högre än efterfrågan på parkering i nyproduktionen av bostäder, se bl.a. avsnitten 3.3.3 - 3.3.5.

1. Inledning

Wallenstam har ett större stadsutvecklingsprojekt i Älta C. I en första etapp (Etapp 1) planeras ett nytt centrumkvarter med lokaler och bostäder. Därefter följer ytterligare fem kvarter (Etapper 2-6). I Etapp 1, Etapp 4-5 och Etapp 6 planeras, förutom parkering för boende, besöksparkering till centrum samt för de som arbetar i centrum.

1.1. Syfte

Syftet med den här utredningen är att:

1. Redovisa en oberoende rekommendation av parkeringsutbud för lokaler i Etapp 1-6 av utbyggnaden (besökare och de som arbetar). Det planeras för att alla etappers verksamheter ska ha sitt bilparkeringsutbud tillgodosett i tre större garage inom Etapp 1, Etapp 4-5 och 6. Etapp 1 ska bl.a. inrymma en livsmedelsbutik (ca 1 600 kvm), en vårdcentral, ett gym, ett antal mindre lokaler och bostäder. Etapp 6 ska bl.a. inrymma 8 mindre lokaler.

Rekommendationen ska sedan ligga till grund för kommunens anvisade parkeringstal, enligt den process som finns för det (se avsnitt 3.2).

2. Bedöma möjlighet till samnyttjande av parkering i större garage. Samnyttjande kan ske både mellan olika verksamheter i lokalerna samt mellan lokaler och boende. Utredningen ska undersöka möjligheten att de boende inte har reserverade platser,

3. Redovisa ett mobilitetspaket för bostäder inom Etapp 1-6 för att bidra till en hållbar mobilitet och minska parkeringsefterfrågan. Mobilitetspaketet ska svara mot ambitiös nivå enligt kommunens parkeringsstrategi. Mobilitetspaketet ska ta hänsyn till tidigare framtaget mobilitetspaket för befintliga bostäder inom Älta centrum liksom Wallenstams preliminära mobilitetsplan.

1.2. Tillvägagångssätt

Studien bygger på:

- erfarenhetsvärden för efterfrågan på parkering vid olika typer av verksamheter.
- insamlad data om hur efterfrågan på bilparkering varierar över dygnet.
- bedömning av hur efterfrågan påverkas av antal kunder som bor inom kort avstånd, kommunikationsåtgärder och p-avgifter mm.

2. Lokaler och bostäder

2.1. Antal befintliga lokaler

Totalt finns i nuläget (våren 2020) ett lokalutbud på knappt 4 800 kvm i Älta centrum.

Tabell 2.1. Befintliga lokaler och deras användning.

Verksamhet	Lokalens storlek (kvm)	Kommentar
Vårdcentral (BVC)	890	Helsa
Matbutik	629	ICA
Gym	483	Actic
Gruppträningslokal	153	Actic
Älta Kulturknut	595	Nacka kommun
Älta Bibliotek	322	Nacka kommun
Fritidsgård	295	Nacka kommun
Butik, kiosk, café, apotek, frisör.	666	8 mindre lokaler (21-157 kvm)
Restaurang	189	Peking 2
Restaurang	231	Behålls
Mäklare	315	Behålls. (2 lokaler, 251 + 64 kvm)
Totalt	4768	

Tre av de befintliga lokalerna behålls i den nya bebyggelsen och ingår därför även i redovisningen nedan. Övriga befintliga lokaler är belägna i den centrumbyggnad som rivs

2.2. Antal lokaler efter färdigställande

I den nya bebyggelsen innehåller 7 950 kvm lokaler. Verksamheterna i befintliga lokaler flyttas över i nya byggnader. Inriktningen på verksamheterna förändras inte.

Tabellerna nedan visar de lokaler som planeras.

Tabell 2.2. Storlek och antal lokaler inom Etapp 1.

Verksamhet	Lokalens ungefärliga storlek (kvm)	Kommentar
Matbutik	1600	ICA Supermarket
Vårdcentral, mödravårdscentral	1100	Två lokaler (950 + 150 kvm)

Gym	900	
Apotek	200	
Fem mindre lokaler	800	100 -200 kvm vardera.
Totalt	4 600	Exkl. lastfar.

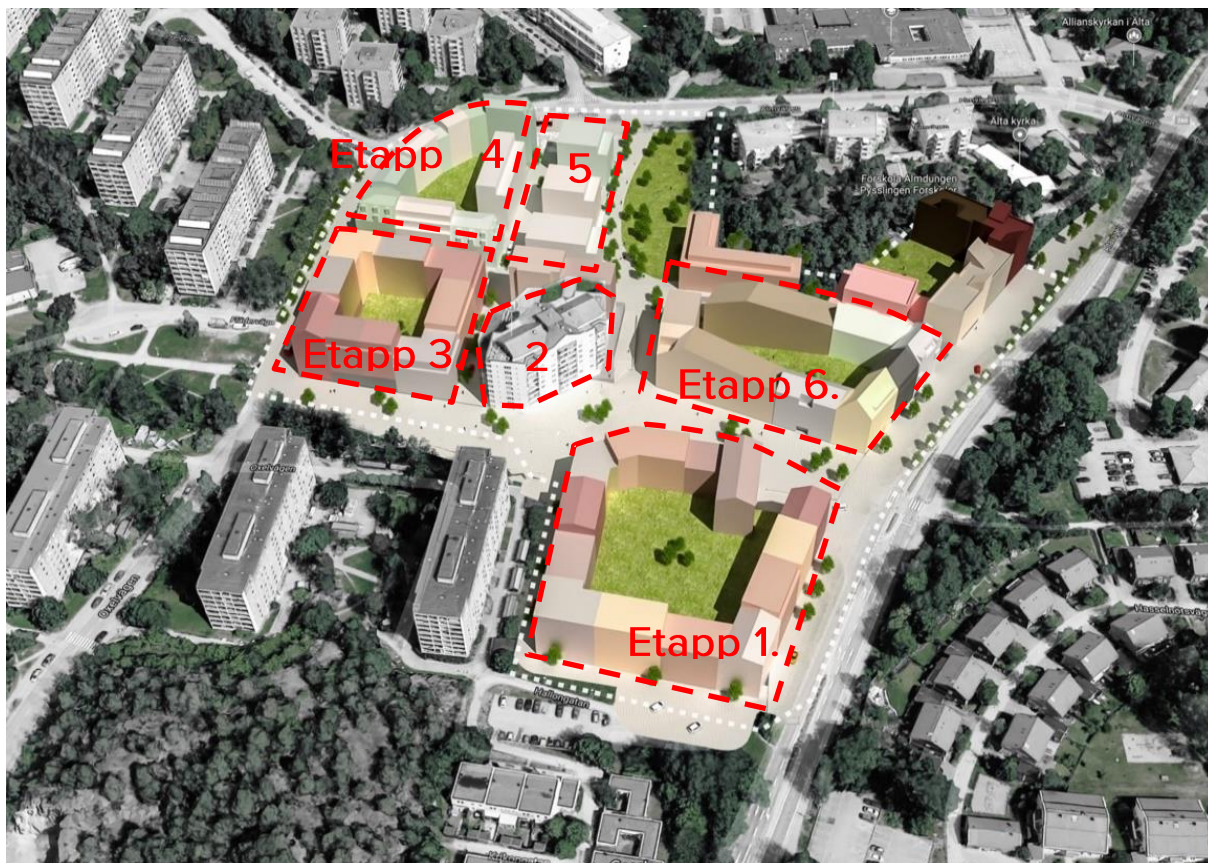
Tabell 2.3. Storlek och antal lokaler inom Etapper 2-6.

Verksamhet	Lokalens ungefärliga storlek (kvm)	Kommentar
Kultur	960	Etapp 2
Bibliotek	480	Etapp 2
Fritidsgård	300	Etapp 2
Restaurang	200	Etapp 2.
Kafé	90	Etapp 2.
Fyra små lokaler	450	Etapp 3.
Åtta mindre lokaler	870	Etapp 6.
Totalt	3 350	

De små lokalerna planeras för följande primära användning: fastighetsmäklare, frisör, kemtvätt, florist, kiosk och hälsovård (naprapat/ nagelvård osv.).

2.3. Antal bostäder efter färdigställande

I samtliga nya kvarter planeras nya bostäder (eller så finns det befintliga lägenheter). Nedanstående figur ger en översikt över planområdets indelning i de 6 etapperna,



Figur 2.1. Karta över etapper 2-6 i Ålta centrum.

Tabell 2.4. Ungefärligt antal nya lägenheter i respektive kvarter.

Kvarter	Antal lägenheter	Varav små lägenheter	Varav stora lägenheter	Kommentar
Etapp 1	192	167	25	Centrumkvarteret. Allmänt garage
Etapp 2	47	47	0	
Etapp 3	170	122	48	
Etapp 4	189	164	25	
Etapp 5	90	71	19	
Etapp 6	193	157	36	Allmänt garage
Totalt	881	728	153	

3. Policy för hantering av efterfrågan på parkering

3.1. Wallenstams syn

Wallenstams vill bygga attraktiva lokaler och bostäder som är hållbara åt sina hyresgäster. Attraktiviteten handlar inte enbart om lägenheternas och lokalernas utformning utan även om närområdets gestaltning och hyresgästernas tillgång till service. Wallenstam vill så långt som möjligt erbjuda mobilitet som tjänst och samnyttja bilparkeringsplatser. Parkering ser Wallenstam som en i viss mån utbytbar funktion som kan ersättas av mer hållbara lösningar och andra sätt att skapa mobilitet. Lösningar som kommer en större andel av boende till del. Bilparkering tar upp mycket plats och betalningsviljan för parkering i planområdet är låg. För att nå FN:s globala hållbarhetsmål agenda 2030 måste bilresandet minska och delningen av fordon öka. Eftersom parkeringsplatserna kommer finnas kvar lång tid framöver, och flera aktörer verkar för att biltrafiken ska minska för att klimatavtalet från Paris ska nås, finns det risk att Wallenstam i framtiden har många dyra parkeringsplatser som ingen vill hyra.

3.2. Kommunens parkeringstal för verksamheter

3.2.1. Parkering för verksamheter

Nacka kommun har anvisade parkeringstal för verksamheter antagna 2014¹. För närbutik med dagligvaror ges rekommendation om 20-30 bilplatser/ 1000 m² BTA inklusive besöksparkering². Enligt kommunen räknas ICA Supermarket som närbutik. För övrig service som planeras i Älta anges i kommunens dokument att det på grund av verksameters skiftande karaktärer oftast behövs en parkeringsutredning (sid. 8.).

I riktlinjerna står det att parkeringstal för verksamheter ska tas fram år 2017³, men inga sådana parkeringstal har ännu beslutats (september 2020).

Om annat parkeringstal än det rekommenderade önskas, ska det motiveras i en särskild parkeringsutredning.

Figur 3.1. Citat ur kommunens antagna parkeringstal.

Kommunen har ej riktlinjer kring ”gröna parkeringstal” för verksamheter.

¹ Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun. Rapport daterad 2015-01-16. Parkeringstalen antagna av kommunstyrelsen 2014-09-01

² 20 bilplatser per 1000 m² BTA i zon A, 25 bilplatser i zon B och 30 bilplatser i zon C. Rapporten daterad 2015-01-16 innehåller dock ingen karta med zonindelning.

³ Nacka kommun, Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka, 2016-12-06. Sid. 4.

3.2.2. Parkeringstal för bostäder

Nacka kommun antog nya parkeringstal för om- och nybyggnation av bostäder år 2016⁴. De tidigare parkeringstalen ansågs vara för höga samt kräva för mycket arbetstid av kommunens tjänstemän. En mer effektiv och transparent modell efterfrågades⁵.

Målet med de nya parkeringstalen från 2016 är, enligt dokumentet, att styra boendeparkering från gatumark till tomtmark, minska byggkostnader och ianspråktagandet av kommunens mark. Nacka kommun anser att ett lågt parkeringstal kan minska bilberoendet, vilket ligger i linje med kommunens mål. Å andra sidan är Nacka kommun rädd att ett lågt parkeringstal kan leda till att fler väljer att parkera på gatumark.

Tabell 3.1. Kommunens gröna parkeringstal för Älta centrum. Bilplatser per lägenhet.

Typ av bostad	Grundtal	Lägesbaserat parkeringstal	Projektspecifikt tal (inkl. besök)	Gröna parkeringstal	
				Medelnivån	Ambitiös nivå
Stora lägenheter	0,8	0,72	0,95	0,85	0,71
Små lägenheter	0,8	0,72	0,55	0,49	0,41

Tabell 3.1. sammanfattar kommunens riktlinjer för parkeringsutbud för nya bostäder. Som små lägenheter räknas ett till två rum och kök. Som stora lägenheter räknas tre rum och kök. De nya parkeringstalen är miniminormer, men de är mer flexibla och projektspecifika⁶. Parkeringstalen tas fram i en stegvis bedömning med följande steg:

Grundtal beroende på var i Nacka kommun bostäderna byggs. I Älta är grundintervallet 0,8 p-platser per lägenhet.

Lägesbaserat parkeringstal där en reduktion ges för närhet till tunnelbana och lokala centrum.

Projektspecifikt tal som tar hänsyn till lägenhetsstorlek. Lägenheter som är 2:or eller mindre får ett parkeringstal som är – 30 %. Lägenheter som är större än 2:or får ett parkeringstal som är 20 % högre. Dessutom räknas parkeringstalet upp med 10 % för besöksparkering.

Gröna parkeringstal som ger en reduktion på parkeringstalet om mobilitetstjänster erbjuds. En reduktion på 10 % eller 25 % ges.

⁴ Nacka kommun, Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka, 2016-12-06

⁵ Nacka kommun, Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka, 2016-12-06

⁶ Se Nacka kommun, Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka, 2016-12-06

Kommunens policy öppnar för motiverade avsteg från modellen. Det åligger då byggaktören att visa vilka effekter som förslagen ger. Riktlinjerna tillåter även för koncepthus med lägre parkeringstal. Parkeringstalen gäller enbart boendeparkering.

3.3. Uträkning av anvisat parkeringsutbud för bostäder

3.3.1. Antal bostäder

Som visas i tabellen nedan så planerar Wallenstam 881 lägenheter inom planområdet. De flesta lägenheter är små.

Tabell 3.2. Antal lägenheter som Wallenstam bygger.

Projekt	Antal små lägenheter	Antal stora lägenheter	Totalt lägenheter
Etapp 1	167	25	192
Etapp 2	47	0	47
Etapp 3	122	48	170
Etapp 4	164	25	189
Etapp 5	71	19	90
Etapp 6	157	36	193
Totalt	728	153	881

3.3.2. Parkering för bostäder enligt kommunens anvisning

Ett grönt parkeringstal inkl. avdrag för mobilitetstjänster på ambitiös nivå innebär 429 p-platser inklusive platser för bilpool⁷, se Tabell 3.3.

⁷ Riktlinjerna anger att en bilpoolsplats ska kunna anordnas per 50 lägenheter.

Tabell 3.3. Antal bilplatser för grönt parkeringstal på ambitiös nivå.

Parkeringskrav	Antal	Grönt parkeringstal (ambitiös nivå)	Antal p-platser	P-platser för bilpool	Totalt antal
Stora lägenheter	153	0,7128	109	3	112
Små lägenheter	728	0,4158	302	15	317
Totalt	881	--	411	18	429

Kommunens parkeringskrav är sannolikt högre än efterfrågan på parkering i nyproduktionen av bostäder. I alla fall när man jämför med befintliga boendes bilanvändning, se avsnitten 3.3.3, 3.3.4 och 3.3.5 nedan.

3.3.3. Befintliga boendes bilinnehav

Wallenstam förvaltar 758 befintliga hyresrätter i centrala Älta. En tidigare rapport redovisar att de boende förfogar över 364 bilar i trafik som regelbundet parkeras vid bostaden⁸. Parkerings efterfrågan motsvarar 0,48 platser per lägenhet. Det faktum att det i området idag inte finns ett etablerat utbud av bil som tjänst (bilpool) ökar parkeringsefterfrågan. I området finns ett stort antal lediga garageplatser. Över 175 p-platser står outhyrda (mars 2020).

3.3.4. Befintliga lägenheters storlek

Befintliga lägenheter är relativt stora med över 50 % av lägenheter som är 3 och 4 rum och kök. I nyproduktionen är fler än åtta av tio lägenheter ett eller två rum, dvs små lägenheter (se Tabell 2.4). Små hushåll har lägre bilinnehav än stora vilket ger en lägre parkeringsefterfrågan per lägenhet.

3.3.5. Befintliga avgiftsnivåer för parkering

I Wallenstams befintliga fastighetsbestånd är månadsavgiften för en bilplats som högst 840 kr⁹. Det är priset i det relativt nybyggda parkeringshuset vid Oxelvägen 24. Avgiftsnivån för det stora flertalet bilägare i området är betydligt lägre. Markparkering har en avgiftsnivå på mellan 131 och 258 kr i månaden (mars 2020). I övriga garage kostar en bilplats mellan 200 och 633 kr i månaden. Parkering på gatumark är gratis för användaren. Kostnaden att parkera i de nya garage som byggs inom planområdet kommer vara högre än idag. Även detta minskar boendes

⁸ Parkeringsutredning för Wallenstams flerbostadshus i Älta Centrum. Trafikutredningsbyrå AB. Slutversion 2020-03-03.

⁹ Uppgifter från Wallenstam sammanställda i Parkeringsutredning för Wallenstams flerbostadshus i Älta Centrum. Trafikutredningsbyrå AB. Slutversion 2020-03-03.

bilnehav och sänker den totala parkeringsefterfrågan i området, i synnerhet i det fall kollektivtrafikutbud och mobilitet som tjänst som bilpool utvecklas i området.

När parkeringsavgifterna ökar från dagens låga nivåer kommer vissa överväga om de vill fortsätta att äga en egen bil, särskilt eftersom det kommer finnas en bilpool i området. Detta gäller speciellt de som inte använder bilen så ofta.

Höjningen av parkeringsavgifter kommer sannolikt ställa flera hushåll inför betydande ekonomiska uppoffringar eller minskad mobilitet, om det inte möts upp med erbjudanden om mobilitet som tjänst.

3.4. Hållbarhet, klimat och framtida efterfrågan på parkering

Sverige har antagit en klimatlag och ett klimatpolitiskt ramverk. Det långsiktiga målet är att Sverige ska ha netto-noll utsläpp av växthusgaser år 2045 (- 85 % samt minusutsläpp) jämfört med 2010. Transportsektorn anses vara särskilt utmanande och ett specifikt etappmål har satts för transportsektorn. Utsläppen för transporterna ska minska med 70 % till år 2030 jämfört med 2010.

Hälften av alla bilresor är kortare än 5 kilometer, i tätort ofta under 3–4 kilometer. Med andra ord har i snitt hälften av alla bilar du ser på en viss parkering färdats kortare sträcka än en halvtimmes promenad eller en 10–15 minuters cykelresa.

Flera rapporter hävdar att teknik (energieffektivare fordon och biobränslen) inte räcker för att nå 2030-målet för transportsektorn, utan att ett transporteffektivt samhälle också behövs. Detta påpekade exempelvis sex myndigheter¹⁰ i en kontrollstation nyligen. Trafikverket bedömer att biltrafiken har potential att minska med 10 – 20 % till år 2030 jämfört med 2010, vilket är vad som krävs för att nå klimatmålen¹¹ (Trafikverket, 2014). Den största potentialen bedöms finnas i storstäder. För att nå det här målet nämner Trafikverket bl.a. att ”Parkeringspolitiken i städerna inriktas på att antalet bilar på sikt kommer minska, liksom trafiken. Det kan t.ex. innefatta årlig minskning av antalet parkeringsplatser i kombination med höjda avgifter samtidigt som parkering för bilpool premieras” (s 40).

Att ta hänsyn till klimatmålet vid planering av bostäder bedöms vara viktigt av flera skäl:

¹⁰ Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen inom ramen för Energimyndighetens samordningsuppdrag. Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER 2020:3.

¹¹ Målet i scenariostudien var att minska koldioxidutsläppen med 80 % jämfört med 2010.

1) Utbudet av parkeringsplatser påverkar bilinnehav och bilresande och därmed även möjligheterna att nå 2030-målet.

2) Alla hushåll har inte tillgång till egen bil. Därför är det viktigt att planera så att boende har god tillgänglighet utan egen bil.

3) Om klimatmålen nås kommer Wallenstam ha många dyra parkeringsplatser som inte används.

Klimatomställningen måste samtidigt balanseras parkeringssituation som fungerar på kort och lång tid. Det ska vara attraktivt att bo i lägenheterna och det måste vara tillräckligt attraktivt för verksamheter att etablera sig i Älta centrum.

3.5. Utbud och prissättning av parkering påverkar efterfrågan

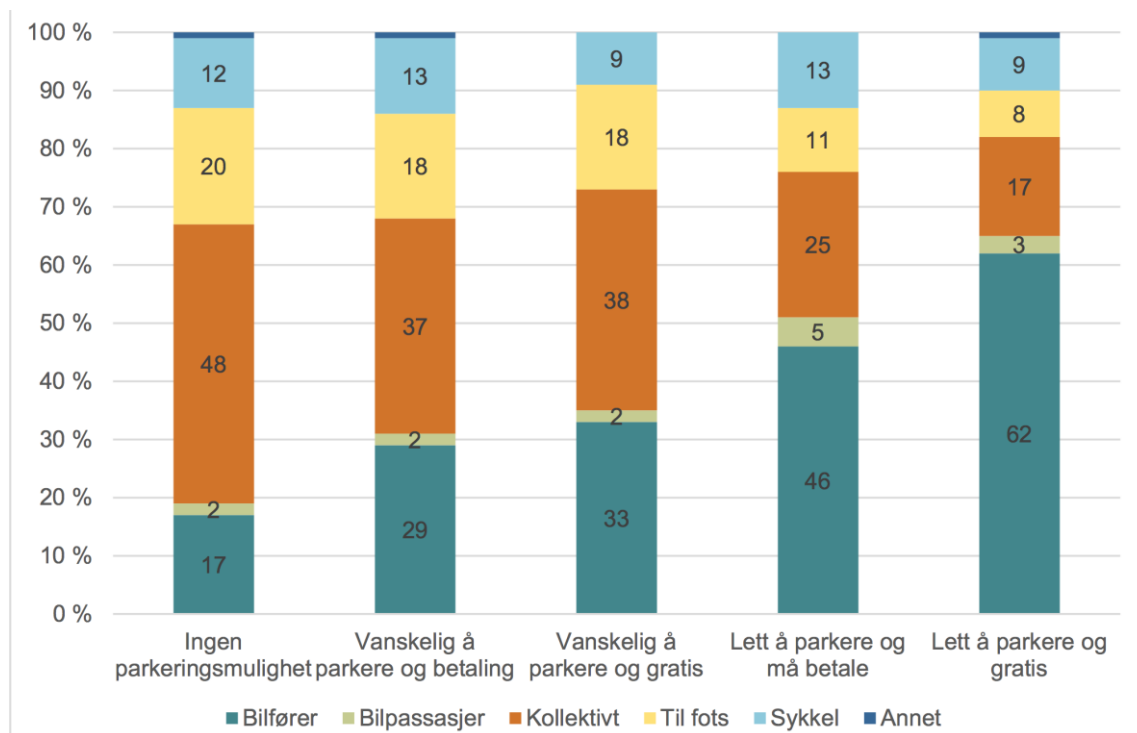
Kommunens parkeringsriktlinjer för verksamheter är som tidigare nämnts antagna 2014 och är därför relativt gamla (se avsnitt 3.2.1). Parkeringstalens ursprung är oklart. Trafikutredningsbyrån har efterfrågat vilken kontext och evidens talen baseras på men det är idag inte känt huruvida talen baseras på för användaren fri parkering eller om det baseras på att anställda och besökare betalar en lägre eller högre parkeringsavgift.

Om Nackas parkeringstal för verksamheter är baserade på för anställda gratis bilparkering, vilket tidigare var mer vanligt i Nacka, kan denna del av talen minska med hälften eller kanske så mycket som två tredjedelar.

Lokal kontext och prissättning har enligt forskning stor betydelse för parkeringsefterfrågan vid arbetsplatser och verksamheter. En undersökning¹² av Norges ledande transportforskningsinstitut TØI visar t.ex. att dubbelt så många kör bil till arbete i storstadsregioner i de fall när det är lätt och gratis att parkera jämfört med när parkeringen kostar pengar och det tar tid att hitta en p-plats vid arbetsstället, se Figur 3.2. En studie i Stockholm bekräftar resultaten, Figur 3.3.

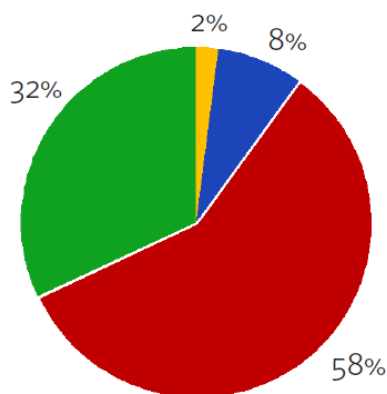
Studierna på nästa sida visar liksom flera andra studier att prissättning men även lokal kontext har en helt avgörande betydelse för hur många p-platser som bör byggas för verksamheter. Ju fler parkeringsplatser som byggs och ju billigare de är att använda desto fler använder bilen för arbetspendling.

¹²Christiansen et al. (2016. Parkering - virkemidler og effekter. Utgiven av Transportøkonomisk institutt (TØI).

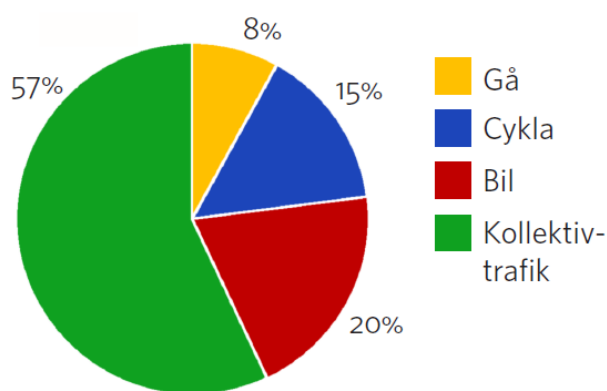


Figur 3.2. Dubbelt så många anställda pendlar med bil i Osloregionen när det är lätt och gratis att parkera vid arbetsstället jämfört med när parkeringen är avgiftsbelagd och det är svårare att direkt hitta en plats.

För användaren fri parkering



Användaren får leta och betala för parkeringen



Figur 3.3. I Kista i Stockholm pendlar sex av tio (58 %) med avgiftsfri parkering regelbundet med bil. För de anställda som betalar för sin parkering i samma område var motsvarande andel två av tio (20 %). Källa: Skillnad i resmönster vid arbetsplatser. Undersökning med 1600 personer (SATSA 2011)¹³.

¹³ Figur från Trafikverkets publikation Parkering i täta attraktiva städer - dags att ändra synsätt. Dokumentbeteckning: 100599

4. Bedömning av lämpligt parkeringsutbud för lokaler

4.1. Dagens utbud

Besökare och anställda som tar sig till centrum med bil har tillgång till två parkeringsytor, en som nås via Oxelvägen (19:1 Norra, 109 besöksplatser) och en som nås via Ältavägen (19:1 Södra, 44 besöksplatser).



Figur 4.1. Parkeringen vid Älta centrum är avgiftsfri. P-skiva och avgifter nattetid innebär att närboende undviker att parkera på besöksplatserna.

De två besöksparkeringarna är gratis under dagtid och avgiftsbelagda under kväll och natt. Ett fåtal av besöksplatserna som nås via Ältavägen är avgiftsbelagda även dagtid. Avgiften nattetid tas ut mellan kl. 22.00 på kvällen och 07.00 på morgonen. P-skiva används (3h). Avgiften nattetid är 10 kr/h. Priset är så högt att parkeringarna i princip står helt tomma kvällar och nätter.

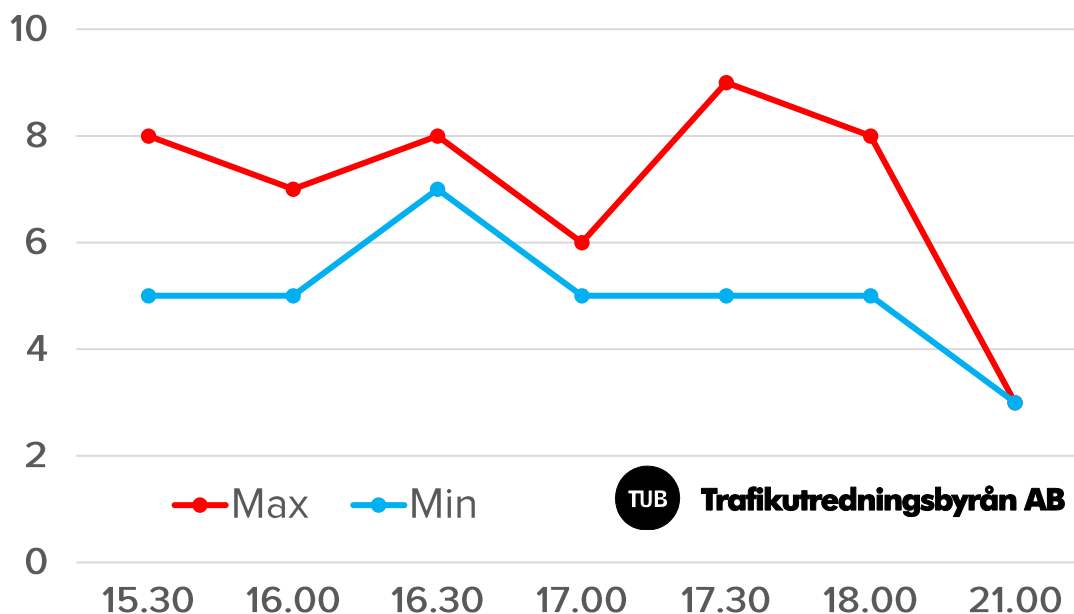
Beläggning dagtid redovisas i nästa kapitel. I korthet kan dock sägas att det råder ett mycket stort överskott av p-platser dagtid såväl som kvällstid.

4.2. Parkeringsefterfrågan i nuläget

Befintliga lokaler genererar en vardaglig toppbelastning på parkeringsefterfrågan på 8-9 p-platser per 1000 kvm, se Figur 4.2. Enligt mätningar ligger efterfrågetoppen vid centrum på vardagseftermiddagar mellan kl. 17 och 18, men är nästan lika hög under lunchtid. Strax efter 18

faller beläggningen även om det finns kvällsöppna verksamheter som lockar en del besökare, t.ex. gym.

Under dagtid pendlar parkeringsefterfrågan i mätningarna normalt mellan 5-8 p-platser per 1000 kvm lokalyta.



Figur 4.2. Beläggning för besöksparkering vid Älta centrum per 1000 kvm lokalyta. Resultat från Trafikutredningsbyråns 15-tal mätningar.

Notera att parkeringarna är gratis för användarna. Det är alltid enkelt att parkera för en anställd hela dagen vilket ökar bilanvändning¹⁴. Mätresultaten visar 20-30 % beläggning dagtid.

Bilaga 1 visar resultatet av beläggningsmätningar i mer detalj.

4.2. Bebyggelseutvecklingens påverkan parkeringsefterfrågan

4.2.1. Ökad andel korta resor

Utvecklingen av Älta centrum innebär att fler människor kommer att bo inom kort promenadavstånd från affärer och service. När fler har en kort promenad till centrum blir p-

¹⁴ Regleringen med p-skiva innebär att en anställd vid pauser kan ändra p-skivan eller byta p-plats för att uppnå en ny fri trettimmarsperiod.

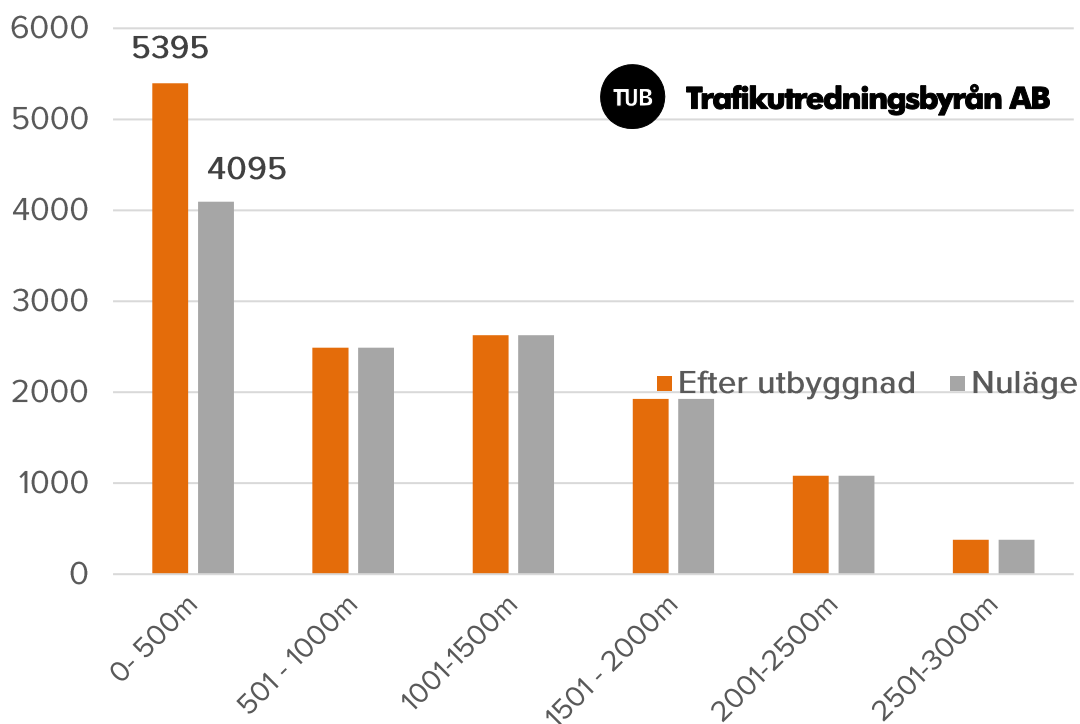
avgifter och närboendes uppfattning av attraktiviteten att köra bil jämfört med att gå eller cykla till centrum en viktig fråga.

När centrum växer ökar andelen korta resor. Det gör att dimensionering av parkeringsutbudet för lokaler i Älta centrum blir till en fråga om design där olika ambitionsnivåer är möjliga. Om det finns ett överutbud av parkering så väljs oftare bil av bekvämlighetsskäl även när promenadavståndet är kort. I det läget är ett stort utbud av parkering inte alltid rätt.

Figur 4.3. I det nya Älta centrum har prissättning och reglering av parkering stor påverkan på efterfrågan.

4.2.2. Utveckling av antal boende inom promenadavstånd

Älta centrum tillförs genom exploateringen nära 900 lägenheter vilket med i snitt 1,5 personer per lägenhet¹⁵ innebär 1 300 personer. Antalet boende i centrum kommer genom utbyggnaden att öka signifikant, se Figur 4.4.



Figur 4.4. Ungefärligt antal boende på olika avstånd från Älta centrum i nuläget och efter utbyggnaden.

¹⁵ En stor majoritet lägenheter är 2 rok eller mindre varför en lägre hushållsstorlek än brukligt i nybyggnad tillämpas.

4.2.3. Efterfrågan påverkas av externa policys

Resvanor, bilnehav och efterfrågan på parkeringsplatser påverkas av en lång rad variabler som Nacka kommun och Wallenstam inte har någon rådighet över. Vi kallar dem externa faktorer. Det kan t.ex. handla om förändrade regler kring förmånsbil och ett förändrat reseavdrag (vilket har stor påverkan på färdmedelsfördelningen för pendling), eller möjligheter att införa skatt på parkeringsplatser (vilket används i Nottingham).

I Stockholms län har drygt 60 % tillgång till en parkeringsplats vid eller genom arbetet. Knappt hälften betalar inget för parkeringen. Hälften av de som betalar för parkering vid arbetet betalar högst 15 kr i timmen, 40 kr per dygn eller 350 kr per månad (SLL, 2015)

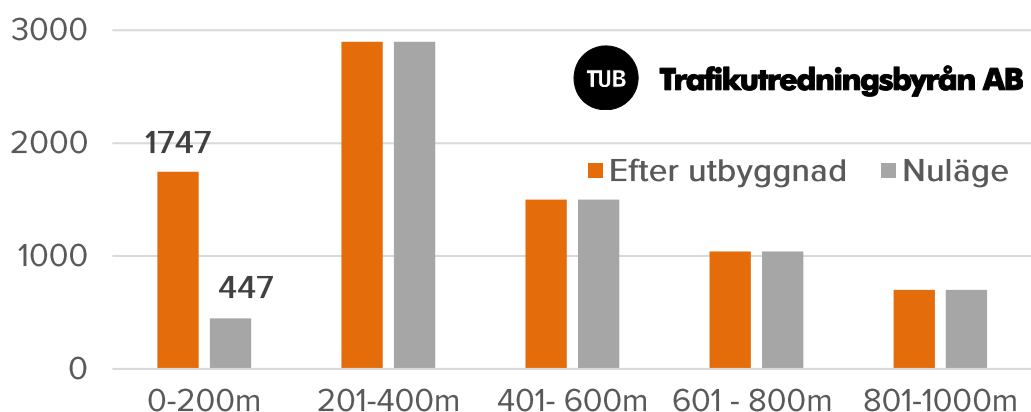
Studier visar att tillgång till gratis parkering vid arbetet har en stor påverkan på färdmedelsvalet (se figur 3.4). Eftersom det är dyrt att bygga parkeringsplatser i Ålta C kommer parkeringsavgifterna vara betydligt högre än 350 kr i månaden för anställda vilket kommer ha stor påverkan på färdmedelsfördelningen för arbetsresor.

Efterfrågan på parkeringsplatser på längre sikt beror även på vilka åtgärder och styrmedel som beslutas på en nationell och internationell nivå för att nå klimatmålen.

4.3. Analys

4.3.1. Parkeringsefterfrågan från nya boende

Samtliga nya bostäder tillkommer inom så kort gångavstånd till centrum att det är enklare att gå från bostaden än att köra bil, i synnerhet eftersom en hel del av boende som äger bil kommer ha den parkerad i samma garage som kommer att användas för centrumanläggningen.



Figur 4.5. Detaljerad redovisning av antal boende i 200 meters intervall. Att gå 200 m tar 2-3 minuter.

4.3.2. Parkeringsefterfrågan från befintliga boende i närområdet

Älta centrum används även av boende i t.ex. Sigfridsborg och Hedvigslund. Dessa personer tar sig till centrumanläggningen redan idag och ingår i dagens parkeringsefterfrågan, i de fall de använder bil.

Dessa personer kan utföra något fler ärenden per resa när utbudet av service ökas.

4.3.3. Efterfrågan påverkas av att centrum byggs ut

Om man ser utökningen av lokaler i centrum som en direkt konsekvens av de knappt 900 nya bostäderna så skulle man kunna hävda att nuvarande parkeringsefterfrågan (vardaglig toppbelastning på 8-9 p-platser per 1000 kvm, 40-45 p-platser för 5000 kvm) täcker in parkeringsefterfrågan i den utökade centrumanläggningen. Kunderna som ska bära det utökade centrumet beräknas då komma från ett ökat antal närboende.

För parkeringsefterfrågan vid Älta centrum är resekedjor avgörande. Efterfrågetoppen sker vardagseftermiddagar när närboende besöker butiker och service. Den som åker bil till arbetet handlar kanske också med bil. Den som cyklar eller åker kollektivt till arbetet gör ett kort stopp på vägen hem och använder inte bil. När Stockholmsregionen växer förväntas fler åka kollektivt till och från arbete varför andelen besökare med bil förväntas sjunka under efterfrågetoppen.

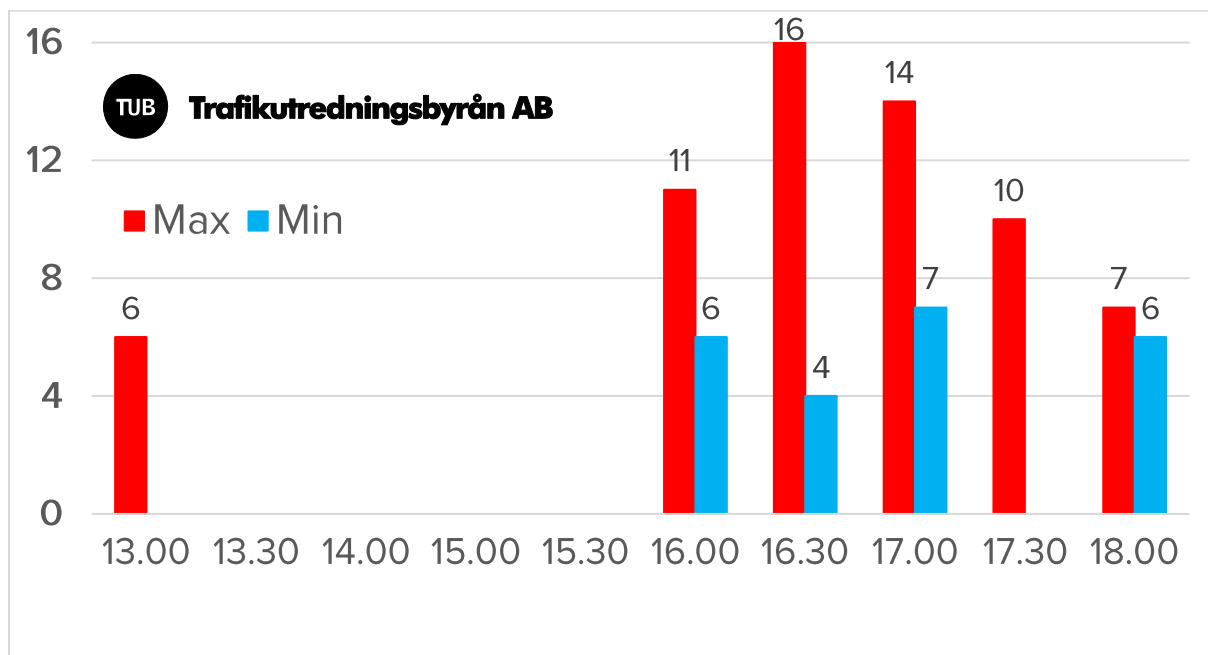
Den lite större livsmedelsbutik som planeras liksom fler butiker och service kommer dock sannolikt innebära något fler resor till centrumanläggningen även från boende lite längre bort, jämfört med idag.

Den större butiken innebär att det blir attraktivare att handla på väg hem från bussresan (när en större butik går att nå även för kollektivtrafikpendlare, inte bara med bil). De som är regelbundna kollektivtrafikresenärer minskar sin bilanvändning på andra resor. En större butik kan kanske också innebära att boende i t.ex. Kolarängen och Älta Gård byter ut resor till Tyresö centrum, Sickla köp kvarter och Farsta centrum till kortare resor inom Älta. Eftersom båda dessa effekter finns och verkar i motstående riktning är den totala påverkan på efterfrågan på parkering av en utbyggnad av centrum svår att bedöma.

4.3.4. Jämförelse med parkeringsefterfrågan för COOP Älta Gård

För att ändå göra en bedömning baserad på kunskap är det intressant att studera vilken parkeringsefterfrågan en livsmedelsbutik i Älta har i nuläget. Data från COOP Älta Gård visar en parkeringsefterfrågan mellan 4-16 p-platser per 1000 kvm BTA, se Figur 4.6.

COOP är en av Ältas två livsmedelsbutiker. Enligt mätningar understiger parkeringsefterfrågan för butiken 7-9 p-platser per 1000 kvm BTA nästan alla öppna timmar. Den vardagliga efterfrågetoppen finns mellan kl. 16-17. Då är parkeringsefterfrågan 14-16 p-platser per 1000 kvm BTA. Parkeringen är gratis (p-skiva 60 min). Butiken ligger i gles bebyggelse. Få kunder bor inom tre till fem minuters promenad.



Figur 4.6. Parkeringsefterfrågan vid COOP Älta Gård per 1000 kvm BTA. Resultat från beläggningsmätningar.

COOP Älta Gård omges av gles bebyggelse. ICA Supermarket i Älta centrum kommer att ha ett mycket högre antal kunder inom kort gångavstånd, nära 5 000 boende inom 400 m, dvs inom fem minuters promenad. COOP Älta Gård har ungefär 800 boende inom kort gångavstånd.

En stor mängd kunder med kort gångavstånd ger en utbyggd livsmedelsbutik i Älta centrum en lägre parkeringsefterfrågan per 1000 kvm butiksytta, jämfört med COOP Älta Gård.

4.3.5. Summering

De mätningar som gjorts visar att toppefterfrågan för kundparkering inklusive verksamhetslokalernas parkering i övrigt ligger på runt 8-9 p-platser per 1000 kvm. Efterfrågan för parkering i det utökade centrumet sjunker sannolikt mätt i antal parkeringsplatser för bil per 1000 kvm nya lokaler. En orsak till detta är den stora andel kunder med kort gångavstånd som tillförs det nya utökade centrumet (1 300 nya boende). De nya bostäder som planeras i området minskar andelen kunder som ankommer med bil.

Införs p-avgifter för besökande och/ eller konsekvent övervakning av ev. reglering med p-skiva så minskar parkeringsefterfrågan signifikant.

4.3.6. Jämförelse med politiskt beslutade parkeringstal för verksamhetslokaler

Nacka kommun har riktlinjer för parkeringsutbud för vissa verksamheter¹⁶. För två typer av verksamhetslokaler av de som planeras inom Älta centrum finns det politiskt beslutade parkeringstal.

Parkeringstalet för "närbutik med dagligvaror" är 25 bilplatser per 1 000 kvm BTA (inkl. besök, zon B.) För kategorin "övrig service", som förutom dagligvaruhandel är relevant för utbyggnaden av Älta centrum anger riktlinjerna att det med hänsyn till verksamheternas skiftande karaktärer oftast behövs en parkeringsutredning, men det finns även tal som anger 0,4 bilplatser per anställd och 0,2 bilplatser per besökare. Övrig service inkluderar bl.a. samlingslokaler och motionscentra vilket Trafikutredningsbyrån tolkar som rimliga kategorier för bibliotek, kulturlokaler och gym. För t.ex. vårdcentral, restauranger och övrig handel anges inga tal i de politiskt beslutade riktlinjerna.

Underlag för antal besökare som en viss verksamhet kan tänkas ha finns inte i riktlinjerna. Riktlinjerna anger inte heller om det är maximalt antal samtidiga besökare som avses, och om riktlinjerna i så fall ska dimensionera parkeringsutbudet för t.ex. en årlig julmarknad eller för veckovis återkommande situationer. Oklarheterna är många i hur riktlinjer som anger parkeringstal per besökande i praktiken kan användas, vilka fakta och kontext de bygger på och vilket besöksantal och antal anställda beräkningar ska baseras på. Talen har inte stöd i forskning. Kanske är det en förklaring till att det är politiskt beslutat att kommunen ska ta fram nya parkeringstal för verksamheter¹⁷. I fallet Älta centrum kan konstateras att det finns en betydligt bättre metod att basera dimensioneringen av parkeringsutbudet på än riktlinjernas premisser. Ett kunskapsmässigt vida överlägset arbetssätt är att studera vilken parkeringsefterfrågan alla verksamheter i Älta centrum ger tillsammans, genom beläggningsräkningar. Detta särskilt eftersom en stor del av alla verksamheter redan finns på platsen, men ska flytta in i nya lokaler.

4.4. Nivåer för parkeringsutbud för lokaler

Inom det spann som analysen i föregående kapitel redovisar går det att lägga sig på olika nivåer på parkeringsutbudet, beroende på hur man ser på framtiden och vilka kvaliteter man eftersträvar. Detta redovisas i form av två scenarier, se tabellen nedan.

¹⁶ Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun. Rapport daterad 2015-01-16. Parkeringsstalen antagna av kommunstyrelsen 2014-09-01.

¹⁷ Nacka kommun, Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka, 2016-12-06. Se sidan 4.

Tabell 4.1. Parkeringsutbud i scenario hög respektive låg.

Lokaler	Yta (kvm)	Befintlig p- efterfrågan (per 1000 kvm)	Scenario hög (per 1000 kvm)	Scenario låg (per 1000 kvm)
Ersättning för befintliga lokaler	4 600	8-9	10	7
Utökad livsmedelsbutik	971	--	28	15
Utökade övriga lokaler ¹⁸	2 379	--	10	4
Summa	7 950	8-9	11,6	7,7

Scenario låg innebär 56 p-platser för besökare.

Scenario låg innebär en mer urban hantering och syn på parkering och reglering. Styrning sker med avgifter under efterfrågetoppar för att undvika komfortbilkörning under 1-2 km. Scenario låg innebär att hanteringen av parkeringen i Älta anpassas efter den tätare miljö som skapas med sex nya stads kvarter. Parkeringslösningen bidrar till att skapa ett resandemönster som fungerar i en urban miljö.

Teknik som automatiskt övervakar regler för tidsbegränsad parkering införs samt att parkering för besökare avgiftsbeläggs, ev. med möjlighet att få tillbaka en del av parkeringskostnaden vid större inköp.

Scenario hög innebär 97 p-platser för besökare.

Scenario hög uppfyller kommunens parkeringstal för de verksamhetslokaler där sådana tal finns politiskt beslutade i Nacka kommuns riktlinjer, se avsnitt 4.3.6¹⁹. Scenariet innebär att bilparkering prioriteras högt och att kostnader för parkering slås ut på alla kunder. Nuvarande bilanvändning understöds trots en tätare stadsmiljö. Scenariot innebär att man inte använder parkeringsutbudet för att bidra till de klimatmål som finns, vilket i och för sig kan ses som rimligt när Nacka kommuns parkeringstal för verksamheter inte har någon ambition att bidra till detta mål. Scenario hög innebär att parkering fortsatt är avgiftsfri. Parkering för anställda är i praktiken fortsatt gratis och lätt tillgänglig.

¹⁸ Se Tabeller 2.2 och 2.3. på sidan 5 för en mer fullständig förteckning över nya verksamhetslokaler.

¹⁹ Riktlinjerna anger 25 bilplatser per 1000 kvm närbutik med dagligvaror. Den utökade livsmedelsbutiken ges i Tabell 4.1. hela 28 bilplatser per 1000 kvm. För övriga typer av lokaler saknas underlag i riktlinjerna, se vidare avsnitt 4.3.6.

Flera av beläggningsmätningarna i Bilaga 1 har skett under coronakrisen. Hänsyn har tagits till det genom ett höjt parkeringsutbud i scenario hög ovan. Det ska dock medges att pandemin 2020 gör den långsiktiga parkeringsefterfrågan mer svårbedömd.

4.5. Effekter av avgiftsbeläggning av kommunala p-platser

Det finns en farhåga att införande av parkeringsavgifter på kommunala gator i området skulle göra att fler bilar parkerar i garage och att antalet garageplatser på tomtmark inte skulle räcka till för boende. Trafikutredningsbyråns bild av detta är att en avgiftsbeläggning både är önskvärd och nödvändig och att utredningens nivåer för parkeringsutbud tar höjd för det (för diskuterade nivåer se avsnitten 4.4. och 3.3.2).

Att bilägande boende parkerar på kommunens gatemark i området sker av flera skäl. Ett skäl är att undvika att betala för garageplats. Ett annat skäl är att det kan vara smidigare att parkera på gatan en stund om man t.ex. kommer hem från jobbet för att sedan åka iväg med bilen en eller ett par timmar senare på kvällen.

Behovet av att avgiftsbelägga gatemarken har olika orsaker. Ett skäl är att beläggningen i nuläget, åtminstone under vissa tider på dygnet, är så hög att det leder till söktrafik. Söktrafiken uppstår till stor del eftersom parkering längs Oxelvägen är gratis nattetid medan ytparkeringar för besökande i närheten är avgiftsbelagda (kl. 22-07, 10 kr/h).

En av effekterna av en avgiftsbeläggning av kommunala parkeringar längs Oxelvägen är att boende som har parkeringsplats i garage använder sin egen plats i garaget även då de ska parkera bilen vid bostaden t.ex. kvällstid, hellre än att betala för parkering på gatan. En annan effekt att korta bilresor ersätts med resor till fots- och cykel eller samåkning. Det är även sannolikt att en avgiftsbeläggning av gatan i någon mån kommer bidra till ett lägre bilinnehav i området vilket minskar parkeringsefterfrågan.

Det är skillnaden i pris mellan gata och garageplats som påverkar trycket på gatemarken. Avgifterna i de nyproducerade garagen inom planområdet kommer behöva vara en eller flera tusenlappar dyrare än dagens prisnivå för bära sina egna kostnader. Men fastighetsägaren kan inte ta ut ökade priser om det finns gratis parkering på gatan i närområdet. Utan avgifter på gatan kommer nyproduktionens garage inte ha samma beläggning som de befintliga garagen i området. Effekten av att införa parkeringsavgifter på gatan blir att kommunen kan undvika att långt fler boende väljer att parkera på gatan än idag, inte att ev. avgifter som kommunen inför har förmåga att helt undvika att boende parkerar på gatan. Lägg därtill att kommunens anvisade parkeringstal för bostäderna i planområdet sannolikt är ett överutbud på garageplatser (se Tabell 3.3. och avsnitten 3.3.3 – 3.3.5).

5. Möjlighet till samnyttjande

5.1. Vad är samnyttjande?

Samnyttjande innebär att lediga p-platser som används av boende kvälls- och nattetid används av besökare till centrum under dagtid.



Figur 5.1. Samnyttjande innebär att lediga p-platser som används av boende kvälls- och nattetid används av besökare till centrum under dagtid.

5.2. Fördelar med samutnyttjande

Samnyttjande är ett sätt att minska materialåtgång för att bygga garage och minska parkeringsytor som inkräktar på andra behov som t.ex. grönytor och gårdsmiljöer. Att samnyttja parkering har fördelar såväl för fastighetsägare som för de som bor och arbetar i en fastighet eller område.

Tabell 5.1. Fördelar med samnyttjande av bilparkering.

Fördelar för fastighetsägare	Fördelar för kunder och anställda	Andra fördelar med samnyttjande
Medger att en större andel mark/byggrätt används för dess primära användning (bostäder, kontor etc.)	Större omsättning av människor medför ökad upplevd trygghet i parkeringsanläggningar	Andelen mark tillägnad bilparkering kan reduceras, vilket bidrar till ett mer urbant område och ökad attraktivitet i stadslandskapet.

Fördelar för fastighetsägare	Fördelar för kunder och anställda	Andra fördelar med samnyttjande
Bättre ekonomi i driftskedet med reducerade kostnader för utveckling och underhåll.	Ökad tillgänglighet till parkering under stora delar av dygnet. Fler kan totalt sett nyttja p-anläggningar med korta gångavstånd.	Ökade möjligheter till levande fasader och öppna ytor (parker, gångområden m.m.).
Lägre anläggningskostnad för parkeringens ordnande vid nybyggnation.	Högre nyttjandegrad medför möjligheter till lägre priser.	Främjar gång- och cykelresor under högtrafiktimmor.

5.3. Uppfyller planerade p-utor krav på samnyttjande?

För att samnyttja parkering krävs att ett antal grundläggande krav är uppfyllda. I Älta centrum uppfylls alla dessa krav med god marginal.

Utbyggnaden av Älta centrum innebär att:

- Det finns åtminstone en större parkeringsanläggning (fler än 100 platser).
- Parkeringsefterfrågan varierar under dygnet och veckan, dvs, det finns både verksamheter som är kvällsöppna och lokaler som mest används dagtid eller på helger.
- En aktör har dispositionsrätt för fastigheter som möjliggör samnyttjande.

Eftersom Wallenstam är ensam ägare till aktuella fastigheter i området finns en aktör med mandat att skapa bra lösningar för samnyttjande. Vid planering av bostadsrätter är det till exempel viktigt att den fastighetsrättsliga hanteringen medger samnyttjande av parkeringsanläggningar²⁰. I Älta centrum planeras för hyresrätter.

²⁰ Upplåtelseform är inte en fråga som regleras i detaljplan.



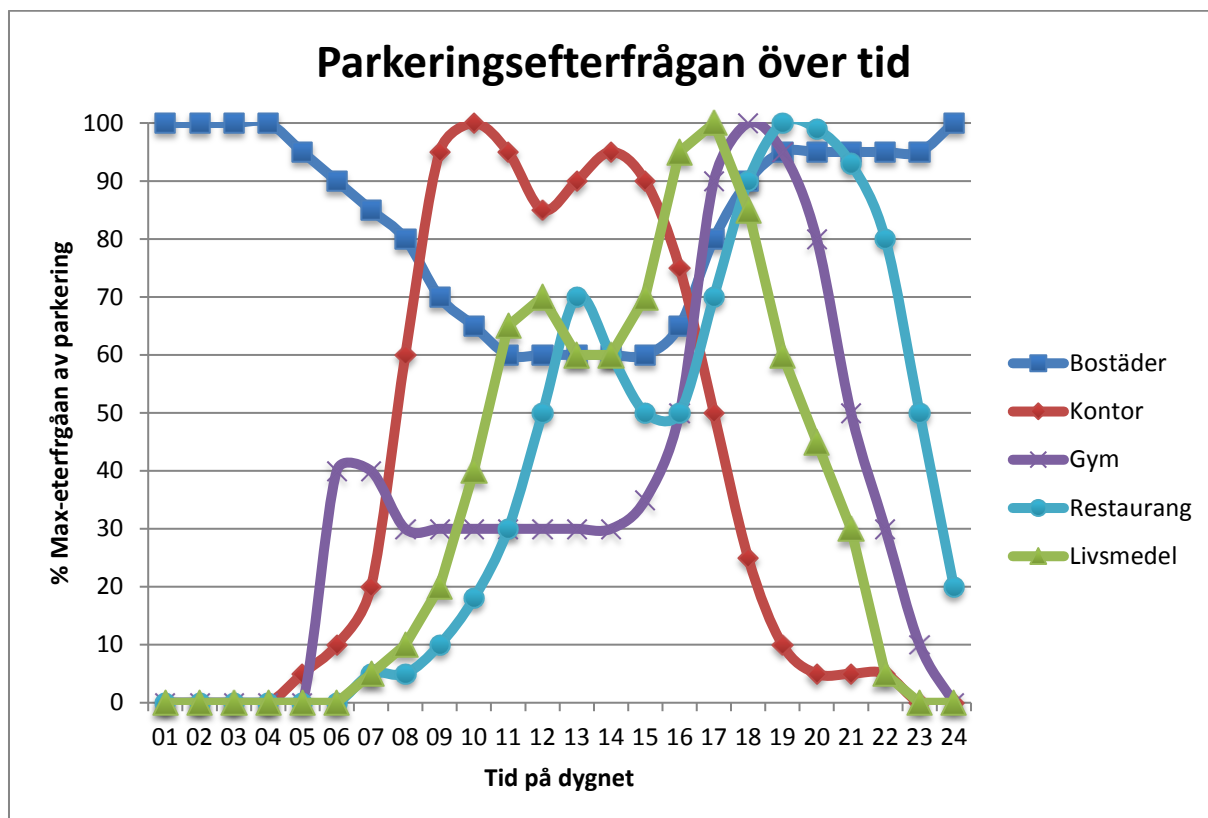
Figur 5.2. I Sickla köpkvarter hanteras samnyttjande genom ett automatiskt system som registrerar bilens registreringsnummer. Prissättningen ger varje fordonsägare tre timmars gratis parkering per dygn. Det förhindrar i praktiken nyttjande för daglig bilpendling. Parkeringen ligger på kvartersmark.

I vilken grad parkeringsefterfrågan varierar under dygnet för planerade verksamheter redovisas i nästa stycke.

5.4. Data om parkeringsefterfrågans variation över dygnet

5.4.1. Erfarenhet från forskning och andra platser

Som visas i figuren nedan varierar efterfrågan på parkering under dygnet. Efterfrågan för vårdcentral och kontor sammanfaller och är som högst dagtid mellan 9-16. Det är samma period som boendes efterfrågan på parkering är som lägst. Parkeringsefterfrågan för livsmedelshandel och gym är högst efter klockan 16 då efterfrågan för vårdcentral och kontor avtar. Notera att olika verksamheter står för olika andel av parkeringsvolymen, vilket beskrivs i nästa avsnitt nedan.



Figur 5.3. Beräknad fördelning av parkeringsefterfrågan för huvudsakliga verksamheter i området under ett vardagsdygn.²¹

Utifrån beläggningsräkningarna som genomförts ses att den totala parkeringsefterfrågan är lägre under lördagar och helger än under vardagseftermiddagar (se Bilaga 1). Under helger är det lägre besöksintensitet i centrum samtidigt som många boende är bortresta.

²¹ Figuren baseras på parkeringsdata från bl.a. på Urban Land Institute, Mary S. Smith, Shared Parking, Second Edition, januari 2005, <http://www.cities21.org/workerHsngPaloAlto.htm> och TUB, Parkeringsutredning för Farsta Centrum, 2014 samt beläggningsstudier av parkering vid gymnanläggningar gjorda av Trafikutredningsbyrån.

5.5. Beräkning av potential för samnyttjande

Parkeringsutbudet för verksamhetslokalerna samnyttjas med utbudet som används av bilägande boende inom området.

Verksamheterna i Älta centrum har lågt eller inget behov av parkering nattetid när efterfrågan från bilägande boende är högt. Dagtid använder en del bilägande boende sitt fordon vilket ger utrymme för besöksparkering till centrumanläggningen.

Trafikutredningsbyrån beräknar samnyttjandepotentialen utifrån beläggningsdata för anläggning 24:2. Anläggning 24:2 är den största parkeringen i området med enbart boendes fordon där tillförlitlig data finns om antal uthyrda platser. Anläggningen har 52 % beläggning vid den tidpunkt då den sammanlagda efterfrågan på besöksparkering och boendeparkering är som högst. Efterfrågetoppen vid mätningarna i Älta ligger vid 16.30 (Besökande 19:1 Södra, 19:1 Norra; Boende 24:2). Totalt är samnyttjandepotentialen 23 platser per 100 uthyrda boendeparkeringar vid efterfrågetoppen. Beräkningen baseras på skillnaden mellan toppbeläggningsgraden för anläggning 24:2 (68 %) och uppmätt beläggning vid 16.30- 17.00 (52 %) ²². Att beräkna samnyttjandet så ger extra luft i bedömningen.

Ett boendeparkeringsutbud i området på 411 platser (se Tabell 3.3) innebär en samnyttjandepotential om **96 platser** dagtid. De 96 platserna kan nyttjas av besökare till verksamheterna i området fram till 17.00-tiden under vardagar. Därefter sjunker antalet tillgängliga platser sakta när fler boende kommer hem efter arbetsdagens slut. Det är dock inget problem eftersom antalet bilburna besökare till centrumets lokaler också sjunker.

Hur väl hela potentialen för samnyttjande kan utnyttjas beror i viss utsträckning på parkeringsanläggningarnas storlek (ett fåtal stora p-tytor gör det lättare att få till samnyttjande). Hur potentialen kan användas beror även på hur användningen av olika p-anläggningar i området samordnas. Samordningspotentialen är beräknad på en minsta anläggningsstorlek på cirka 100 platser. Dock så vore uppåt 200 platser i någon anläggning önskvärd för att undvika att boende behöver omdirigeras till en ledig anläggning istället för den för stunden valda parkeringsgaraget.

I de tre garage som Wallenstam avser anlägga för samnyttjande planeras ca 200 platser i kvarter 1, ca 300 platser i kvarter 4-5 och cirka 150 platser i kvarter 6. ²³

²² Formeln blir $(0,68-0,52)/0,68$.

²³ Parkeringsgaragen kommer även betjäna 200 befintliga bostäder i området. Därför planeras för fler garageplatser än vad efterfrågan är enligt denna utredning. Se Exploateringsavtal för Älta centrumkvarter i Nacka kommun. Beslutad i Nacka kommunfullmäktige 2020-10-12.

5.6. Genomförande av samnyttjande – tillståndsparkering

För att få ett fungerande samnyttjande regleras i princip all parkering inom planområdet som tillståndsparkering (undantag görs för ev. korttidsparkering på lokalgator, taxi, bilpoolsfordon, platser för rörelsehindrade).

Samutnyttjade ska gälla alla garagen. Wallenstam säkerställer respektive kvarters behov av parkeringsplatser genom fastighetsrättsliga avtal.

Tillståndsparkering är ett sätt säkerställa att de parkeringsplatser som byggs nyttjas effektivt. För boende och lokalhyresgäster innebär tillståndsparkering att man tecknar avtal om tillstånd att parkera inom ett angivet område istället för att ha en egen fast plats. Anläggningsägaren tillser att antalet tillgängliga tillstånd minst svarar mot parkeringstalet i bygglov och övriga avtal. Tillståndsparkering har flera fördelar och innebär t.ex. att laddstolpar med snabbbladning kan användas av fler fordonsägare. Under vissa tider kan parkering erbjudas till fler än vad som hade varit möjligt med uthyrning av fasta platser. Parkeringsytan kan användas mer flexibelt, regleringar och prissättningar används för att balansera efterfrågan och utbud på ett optimalt sätt.

Trafikutredningsbyrån rekommenderar följande grundprinciper för samnyttjande:

- Boende köper tillstånd att parkera överallt i området. Inga tidsbegränsningar. I samband med köpet fås en karta över tillgängliga anläggningar och information om ev. p-ledningssystem.
- Lokalhyresgäster köper tillstånd att parkera i garaget inom kvarter 1 och 6 eller de anläggningar dit man vill styra verksammas parkering med hänsyn till efterfrågan och utbud av parkering för besökare. Såväl tidsbegränsade tillstånd som tillstånd utan tidsbegränsningar bör erbjudas efter behov (olika prisnivåer).
- Besökare till boende och lokaler hänvisas genom tydlig skyltning till garaget i kvarter 1, 4-5 och 6. Regelverk och prissättning upprättas i enlighet med valt scenario (se avsnitt 4.4.).
- Ett automatiskt system för kontroll och debitering bör införas (se Figur 5.2. för exempel).

Reglering av tillståndsparkering, tider, priser, styrning till olika anläggningar liksom skyltning mm behöver utredas vidare.

6. Mobilitetsåtgärder

6.1. Riktlinjernas reduktion av parkeringstal nyttjas

Wallenstam vill nyttja erbjudandet i kommunens riktlinjer om en reduktion på parkeringstalet vid genomförande av mobilitetsåtgärder. Reduktionen för nya bostäder görs enligt riktlinjernas ambitiösa mobilitetspaket. Syftet är att hantera efterfrågan på parkering och boendes mobilitet på ett bra sätt, för såväl bilägande som bilfria hushåll.

6.2. Åtgärder för nya bostäder

6.2.1. Utgångspunkter

Följande mobilitetsåtgärder beskrivs i Nacka kommuns riktlinjer för parkeringstal²⁴:

1. Prova på kollektivtrafik genom att erbjuda boende 6 månaders SL-kort.
2. Byggherren betalar medlemskap i bilpool minst 10 år. Bilpoolsplats ska ordnas på kvartersmark.
3. Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya rese möjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
4. Förbättrade cykelfaciliteter med exempelvis reparations- och tvättrum för cykel.
5. Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning²⁵.

Syftet med ovanstående åtgärder är enligt kommunens riktlinjer att minska bilinnehavet och därmed parkeringsefterfrågan.

Ett mobilitetspaket som ger 10 % reduktion på antal bilplatser ska innehålla minst 3 av ovanstående 5 åtgärder. Genomförandet av alla fem åtgärderna ger 25 % reduktion på parkeringstalet (ambitiösa paketet).

Kommunens riktlinjer lyfter också fram behov av att staden och byggaktörer gemensamt vågar utveckla nya åtgärder, se faktaruta på nästa sida.

²⁴ Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka. Nacka kommun. Daterad 2016-12-06. Se sidan 13.

²⁵ Enligt besked från kommunen kan kylrum bytas mot annan åtgärd.

"Byggherrarna kan även komma med egna förslag på innovativa mobilitetsåtgärder med motsvarande effekt som ovanstående".

Figur 6.1. Citat ur Nackas rekommenderade parkeringstal för bostäder, sidan 13.

Det åligger byggherren att påvisa åtgärdens effekt på bilinnehavet när egna förslag på mobilitetsåtgärder förs fram.

Ytterligare en utgångspunkt för Trafikutredningsbyråns arbete har varit att kylrum ska bytas ut mot annan åtgärd enligt önskemål från kommunen.

6.2.2. Konkretisering av åtgärder i Wallenstams nya flerbostadshus

Trafikutredningsbyrån bedömer att följande åtgärder motsvarar en ambitiös nivå på mobilitetspaketet enligt Nacka kommuns riktlinjer. Åtgärder som alltså enligt riktlinjerna syftar till att minska bilinnehavet och som därmed balanserar utbud och efterfrågan på parkering på en lägre nivå. Paketet innehåller åtgärder som Wallenstam ser är genomförbara.

Mobilitetspaketets fem åtgärder:

1. Prova på kollektivtrafik genom att erbjuda boende 6 månaders SL-kort. Ett kort erbjuds per hushåll som ej hyr garageplats/ äger bil. Åtgärden motsvarar åtgärd 1 enligt kommunens riktlinjer men optimeras för att ge ett direkt incitament att reducera parkeringsefterfrågan och öka användningen av bil som tjänst. Genom den justerade utformningen av åtgärden där kollektivtrafikerabatten ges till bilfria hushåll kan Wallenstam utforma ett tydligare riktat erbjudande till hyresgäster som använder kollektivtrafik och attraheras av bil som tjänst. På så sätt attraheras en målgrupp med lågt bilinnehav vilket säkerställer att åtgärden på ett mer effektivt sätt sänker parkeringsefterfrågan.

Wallenstam upprättar rutiner för att så långt möjligt tillse att kortet kommer den som verkligen bor i bostaden till del.

2. Bilpool säkerställs i tio år. Poolen föreslås innehålla både mindre och större elbilar.

Parkering för bilpoolsfordon tillhandahålls på kvartersmark. Riktlinjerna anger en bilpoolparkering per 50 lägenheter (se Tabell 3.3.).

Av byggaktören tillhandahållet fordonsutbud behöver justeras efter behov för att avspegla hur efterfrågan utvecklas. Byggaktören bör sträva efter en lösning som ger boende en garanterad nivå på tillgänglighet till fordon, t.ex. att minst en elbil finns att tillgå för kortare resor ett visst antal dagar i förväg. Trafikutredningsbyrån bedömer att fordonspoolen initialt bör innehålla minst fyra mindre elbilar och ett större fordon (fem bilar totalt). Fordonspoolen införs stegvis allt eftersom de nya bostäderna färdigställs.

3. Information och kommunikation på ambitiös nivå (åtgärd 3 enligt kommunens dokument, samt där personligt möte och mobilitetskväll är ersättning för åtgärd 5. Leveransskåp).

Kommunens riktlinjer uppfylls genom följande insatser.

- a. Broschyr: Wallenstams reseerbjudande
- b. Personligt möte
- c. Mobilitetskväll
- d. Löpande information om mobilitet

- Beskriv möjligheter och fördelar med att resa hållbart, exempelvis hälsoaspekter, fördelar för klimatet, ekonomi med mera.
- Beskriv restider med kollektivtrafik till de vanligaste målpunkterna, exempelvis Slussen och T-centralen samt gångavstånd till närmaste kollektivtrafikhållplats.
- Beskriv hur prova på kort på SL fungerar (om det erbjuds).
- Information om hur bilpoolen fungerar (om bilpool erbjuds). Inkludera information om hur mycket pengar man kan spara på att inte äga en bil.
- Beskriv vilka åtgärder byggherren genomfört för att göra det enkelt att resa hållbart, cykelrum, cykelparkering, reparations- och tvättrum m.m.
- Bifoga karta över Nackas cykelvägnät.
- Bifoga länk till Nackas hemsida om trafikplanering, www.nacka.se/trafik

Figur 6.2. Kommunens lägsta krav på informationspaket till boende. Ur Nacka kommuns riktlinjer.

4. Cykelfaciliteter av hög standard för boendes egna cyklar (Riktlinjernas åtgärd 4)
 - a. Attraktivt, tryggt och lätt nåbart cykelrum
 - b. Automatisk dörröppnare
 - c. Cykelservicestation med tvättmöjlighet, eluttag
 - d. Cykelparkering för besökare nära entré

5. Cykelpool med elektriska cyklar (ersätter delvis Åtgärd 1 enligt kommunens dokument)



Figur 6.3. Exempel på cyklar i cykelpool, lådcykel av märket Bakfiets och Brompton vikcykel för utflykter med kollektivtrafik.

Förutom elektriska lastcyklar kan poolen även innehålla vanliga elektriska cyklar eller vikcyklar. En kunddialog kan ge information om vilka cyklar bilfria hushåll använder och vill se i en fordonspool.

Av byggaktören tillhandahållet fordonsutbud behöver justeras efter behov för att avspegla hur efterfrågan utvecklas. Byggaktören bör sträva efter en lösning som ger boende en garanterad nivå på tillgänglighet till fordon, t.ex. att minst en cykel finns att tillgå för kortare resor ett visst antal dagar i förväg. Trafikutredningsbyrån bedömer att fordonspoolen initialt bör innehålla minst 7 st elektriska lastcyklar, varav minst tre 3-hjuliga elektriska lastcyklar.

Vikcyklar i cykelpoolen skulle ytterligare underlätta för bilfria hushåll att komma runt i regionen. Detta då vanliga cyklar inte får tas med på bussarna från Älta och avståndet till närmsta tågstation är stort.

Leveransskåp (7) föreslås utgå då huset ligger nära ett flertal utlämningsställen för paket liksom större livsmedelsbutik. Åtgärden ses därför inte som betydelsefull för att underlätta för boendes mobilitet. Olika leveranstjänster ersätter också till stor del leveransskåp varför åtgärden kanske inte ens är genomförbar. En mobilitetskväll föreslås ersätta åtgärden (se åtgärd 3 ovan, Information och kommunikation på ambitiös nivå).

7. Rekommendation om parkeringsutbud

Kommunens riktlinjer anvisar ett parkeringstal för nya bostäder om **429 bilplatser för boendes bilar** inklusive platser för bilburna besökare. Riktlinjerna förutsätter genomförande av mobilitetspaket på ambitiös nivå (se Tabell 3.3.).

Utifrån mätningar så bedöms parkeringsefterfrågan för lokaler till 56 p-platser för besökare i scenario låg. Scenario hög innebär **97 p-platser för besökare och verksamma i centrumets lokaler** (Avsnitt 4.4 i rapporten). Scenario hög innebär att parkering fortsatt är avgiftsfri. Parkering för anställda är i praktiken fortsatt gratis och lätt tillgänglig.

Upp till **96 bilplatser för besökare och verksamma samnyttjas** (se avsnitten 5.5 och 5.6). Verksamheterna i Älta centrum har lågt eller inget behov av parkering nattetid när efterfrågan från bilägande boende är högt. Dagtid använder en del bilägande boende sitt fordon vilket ger utrymme för besöksparkering till centrumanläggningen.

Wallenstam kommer att vidta en mängd åtgärder och aktiviteter för ett hållbart resande. Åtgärder som kommer ge befintliga och nya boende en förbättrad mobilitet och ökad rörelsefrihet. Åtgärderna finansieras genom att parkeringsefterfrågan sänks vilket innebär att färre parkeringsplatser behöver anläggas. Utbud och efterfrågan på parkering möts på en ny och lägre nivå. De åtgärder som Trafikutredningsbyrån rekommenderar uppfyller kommunens riktlinjer för ett grönt parkeringstal och går i vissa avseenden längre än så.

Trafikutredningsbyrån rekommenderar därmed ett totalt parkeringsutbud om 430 platser med tillståndsparkering (429 + 97 – 96). Rekommendationen gäller vid genomförande av mobilitetspaket för nya bostäder enligt avsnitt 6.2.2. Rekommendationen inkluderar 18 platser som kan reserveras för bilpool enligt riktlinjerna för nya bostäder.

Det finns luft i bedömningen för samnyttjande av p-platser och vad gäller antalet bilägande hushåll, se t.ex. avsnitten 3.3.3 - 3.3.5.

Bilaga 1. Beläggningsmätningar

Tabell nedan visar resultatet av beläggningsräkningar som Trafikutredningsbyrån genomfört för att identifiera efterfrågetoppen för bilparkering vid Älta centrum. Mätningarna genomfördes under hösten 2019 och våren 2020.

Plats	Utbud (antal)	Antal belagda platser (%)																	Kommentar
		Ons 27/11 kl 20.50	Tor 2/4 kl 16.00	Tor 2/4 kl. 16.20	Lör 4/4 kl. 15.20	Tor 23/4 kl. 16.00	Tor 23/4 kl. 16.30	Tor 23/4 kl. 17.00	Tor 23/4 kl. 17.30	Tor 23/4 kl. 17.45	Mån 27/4 kl. 21.10	Mån 11/5 kl. 13.00	Mån 11/5 kl. 15.30	Mån 11/5 kl. 16.00	Mån 11/5 kl. 16.30	Mån 11/5 kl. 17.00	Mån 11/5 kl. 17.30	Mån 11/5 kl. 18.00	
19:1 Södra, besöksplatser	44	--	--	19 (43 %)	10 (23 %)	4 (9 %)	11 (25 %)	10 (23 %)	13 (30 %)	10 (23 %)	2 (5 %)	11 (25 %)	10 (23 %)	10 (23 %)	13 (30 %)	12 (27 %)	12 (27 %)	10 (23 %)	3 timmar gratis p-skiva
25:1, boende ovanpå p-garage	48 ¹	63 ² (82 %)	--	23 (48 %)	26 (54 %)	24 (50 %)	24 (50 %)	28 (58 %)	30 (62 %)	31 (65 %)	41 (85 %)	17 (35 %)	16 (33 %)	18 (38 %)	20 (42 %)	22 (46 %)	22 (46 %)	24 (50 %)	Fasta förhyrda platser
19:1 Norra, besöksplatser	109	--	--	23 (21 %)	14 (13 %)	23 (21 %)	26 (24 %)	20 (18 %)	30 (28 %)	30 (28 %)	11 (10 %)	27 (25 %)	32 (29 %)	27 (25 %)	28 (26 %)	15 (14 %)	15 (14 %)	17 (16 %)	3 timmar gratis p-skiva
19:1 Norra, boende, Brf Sjöängen	42 ³	--	--	17 (40 %)	23 (55 %)	15 (36 %)	16 (38 %)	17 (40 %)	17 (40 %)	17 (40 %)	29 (69 %)	14 (33 %)	16 (38 %)	15 (36 %)	17 (40 %)	16 (38 %)	16 (38 %)	17 (40 %)	Fasta förhyrda platser
24:2 Boende, nära Circle K	160 ⁶	--	--	--	--	--					108 (68 %)	62 (40 %)	64 (41 %)	73 (47 %)	80 (52 %)	87 (52 %)	87 (56 %)	89 (57 %)	Fasta förhyrda platser
COOP Älta Gård, Ältavägen 170	19	--	7 (36 %)	11 (58 %)	5 (26 %)	4 (21 %)	8 (42 %)	10 (53 %)	--	5 (26 %)	6 (31 %)	4 (21 %)	--	8 (42 %)	3 (16 %)	7 (36 %)	7 (36 %)	4 (21 %)	Gratis 60 min p- skiva ⁴
Besökande (per 1000 kvm för 19:1 S, 19:1 N)	153	--	--	42 (8) ⁵	24 (5)	27 (5)	37 (7)	30 (6)	43 (9)	40 (8)	13 (3)	38 (8)	42 (8)	37 (7)	41 (8)	27 (5)	27 (5)	27 (5)	Besökande 19:1 Norra och Södra

¹ 48 platser uthyrda jan 2020. ² Parkeringen håller på att evakueras. Beräknad beläggningsgrad nov 2019 baseras på totalt 77 platser på parkeringen. ³ Inklusivt två besöksplatser för brf. ⁴ Enligt Google maps är efterfrågetoppen kl. 16-17 på vardagar. Besökare stannar i snitt 10 min. COOPs lokaler uppskattas till cirka 700 kvm BTA. ⁵ Siffrorna inom parentes anger antal använda p-platser per 1000 kvm lokaler. ⁶ Beläggningsgrad baseras på 155 uthyrda platser i slutet av april 2020.

Om Trafikutredningsbyrån

Trafikutredningsbyrån (TUB) är en av Sveriges ledande konsulter inom kvalificerade parkeringsutredningar och mobilitetslösningar för nya stadsdelar, med unik kompetens från forskning inom området. Kunder är både byggaktörer och kommuner.

Våra tjänster inkluderar trafikstöd för framtagning av detaljplaner och gatunätsutformning. Företaget har medverkat i framtagning av detaljplaner och programhandlingar för nya stadsdelar i bl.a. Sundbyberg, Knivsta, Stockholms stad, Malmö, Göteborg, Jönköping, Nacka, Södertälje och Botkyrka kommuner. En av våra specialiteter är parkerings- och mobilitetsutredningar för flexibla parkeringstal för nya flerbostadshus, där vi har erfarenhet från dimensionering av parkering för fler än 10 000 nya lägenheter i fler än 40 planområden.

Trafikutredningsbyrån har i tio år samarbetat med KTH i forskning om parkering och flexibla parkeringstal. För kommersiella fastighetsaktörer har vi genomfört parkeringsutredningar för ett antal stadsdelscentra, inklusive Farsta C, Stockholms central, centrala Nacka och stadsdelar i Malmö.

Vi har stort intresse för design av lågfartsgator och huvudgator, där vi bl.a. medverkat i ombyggnaden av södra Götgatan i centrala Stockholm, ett av regionens viktigaste handelsstråk.

Företaget har kontor i Stockholm.

**Parkering för verksamheter och bostäder vid utbyggnad av Älta
Centrum Etapp 1-6.**

TUB Trafikutredningsbyrån AB

Långsjövägen 11

131 33 Nacka

www.trafikutredningsbyran.se