

Innehållsförteckning

1	Inledning	2
2	Förutsättningar bilparkering	2
3	Indelning i gemensamhetsanläggningar	3
3.1	Parkeringsituation	6
3.2	Behovsanalys	8
3.4	Avstånd och access	10
4	Förslag till fastighetsrättslig samverkan	10
6	Tidplan	14
6.1	Torggaraget Nacka Strand	14
6.2	Entrégaraget Nacka Strand	15
6.3	Cylindergaraget Nacka Strand	15
6.4	Område 3 Nacka Strand	16
6.5	Område 10-12 Nacka Strand	17
8	Cykelparkering i Nacka Strand	18
8.1	Förutsättningar och normer	18
8.2	Framräknat behov av cykelparkering vid bostäder och verksamheter	19
8.3	Framräknat behov av cykelparkering till kollektivtrafik	21
8.4	Slutsats	22
9	BILAGOR	23
9.1	Bilaga 1 Bilparkering	Fel! Bokmärket är inte definierat.
9.2	Bilaga 2 Bilparkering	Fel! Bokmärket är inte definierat.

1 Inledning

Detta PM har tagits fram i syfte att undersöka och kontrollera om tillräckligt antal parkeringsplatser för bil finns tillgängliga i Nacka Strand såväl under de tre etapper som omvandlingen planeras i, som efter avslutad omvandling.

Inledningsvis redovisas i kapitel 2 de förutsättningar som antagits för beräkningarna, samt de särskilda villkor som önskas gälla för Hus 13 samt Områdena 3, 5, 10-12. Därefter följer en redovisning över utbud och efterfrågan på parkeringsplatser inklusive en sammanställning över kravet på samutnyttjande. Därefter följer en beskrivning över hur området exploateras i tid och vilka krav på parkering detta medför. Slutligen följer en kort analys över redovisade resultat i bilagor på slutet återfinns detaljerade redovisningar över parkeringsbehovet för respektive område och fastighet.

I det sista kapitlet beskrivs förutsättningar och förslag till dimensionering av cykelparkeringsplatser i Nacka Strand.

2 Förutsättningar bilparkering

Från Nacka kommuns förslag till Parkeringsstrategi 2014-04-10 (föredragen på kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott 2014-06-10) har nedanstående p-normer hämtats och nyttjats i beräkningarna. Samtliga parkeringstal inkluderar besöksparkering.

P-norm	Typ av parkering
0,015	p-platser per kvm verksamhet
0,8	p-platser per lägenhet
0,2	p-platser per anställd förskola
0,2	p-platser per anställd skola

Utifrån framförda önskemål har Hus 13 samt Områdena 3, 5, 10-12 undantagits från att ingå i framtida gemensamhetsanläggningar och därigenom även undantas från ev. samnyttjande av parkeringsplatser. Detta innebär att husets parkeringsbehov ska lösas inom fastigheten.

För Hus 13 innebär detta att, med en antagen p-norm om 0,8, ett parkeringsbehov på 221 platser. Utbudet av platser föreslås i framtiden bli 230 platser, dvs. Hus 13 bedöms få ett överskott på parkeringsplatser.

Område 3 bedöms kunna lösa parkering, motsvarande 100 p-platser (i enlighet med p-norm) inom befintlig fastighet.

Område 5 bedöms kunna lösa parkering, motsvarande 70 p-platser (i enlighet med p-norm) inom befintlig fastighet.

Områdena 10-12 bedöms även kunna lösa parkering, motsvarande 400 p-platser (i enlighet med p-norm) inom befintlig fastighet.

Befintliga hyresrätter (Sicklaön 13:80) samt brf Gustafshög har i beräkningarna antagits bibehålla sin parkeringsefterfrågan, varför antalet p-platser till dem kommer vara konstant. Hyresrätternas parkeringsplatser föreslås förläggas till den del av Torggaraget som ligger under Augustendalsvägen, detta för att minimera gångavståndet till platserna. För BRF Gustafshög föreslås deras p-platser lokaliseras till Torggaraget, delen som ligger under Hus 15 vilket är där de parkerar i dagsläget).

I Bilaga 1 redovisas det framtida (efter samtliga etapper) parkeringsbehovet per fastighet, uppdelat på verksamheter respektive bostäder samt vilken gemensamhetsanläggning som antagits för respektive fastighet. Det är dessa uppgifter parkeringsbehoven i respektive gemensamhetsanläggning bygger på. I Bilaga 2 redovisas det framtida parkeringsutbudet per garage, såväl befintliga som tillkommande.

3 Indelning i gemensamhetsanläggningar

Parkeringsgaragen i Nacka Strand har delats in i tre gemensamhetsanläggningar (GA), samt att Hus 13 och Områdena 3, 5, 10-12 erhåller egna parkeringsplatser inom fastigheten/området. GA utgår från de tre befintliga parkeringsgaragen. I förekommande fall har de olika parkeringsgaragen utökats avseende antal p-platser genom tillkomsten av nya områden.

Till respektive GA har sedan intilliggande fastigheter med verksamheter och bostäder knutits för att kontrollera om deras parkeringsbehov är uppfyllt. Vid indelning i de olika GA har hänsyn tagits dels till avstånd till närmaste parkeringsgarage, dels vilken verksamhet som antas fylla de olika fastigheterna.

De tre gemensamhetsanläggningarna är;

- GA "Torggaraget" (998 p-platser) inkluderar befintlig Torggarage samt tillkommande garage under Omr. 1. Fastigheter som antagits nyttja denna anläggning är:
 - 13:80
 - Hus 15
 - BRF Gustafshög
 - 13:77/Hus 82
 - 13:87
 - 369:35
 - 369:36
 - Omr. 1 – inkl. tillkommande parkering 50 platser
 - Omr. 2
 - Omr. 6
 - Omr. 7
- GA "Cylindergaraget" (446 p-platser) inkluderar befintligt Cylindergarage. Fastigheter som antagits nyttja denna anläggning är:

- 13:81
 - 13:78
 - Omr. 4
 - Omr. 8
 - Omr. 9
- GA "Entrégaraget" (556 p-platser) inkluderar befintligt Entrégarage. Fastigheter som antagits nyttja denna anläggning är:
 - 369:34
 - 369:37/Hus 9

Vissa av skollokalerna och verksamheterna i fastighet 369:34 kan hyra parkering och behöver inte ingå i en GA.

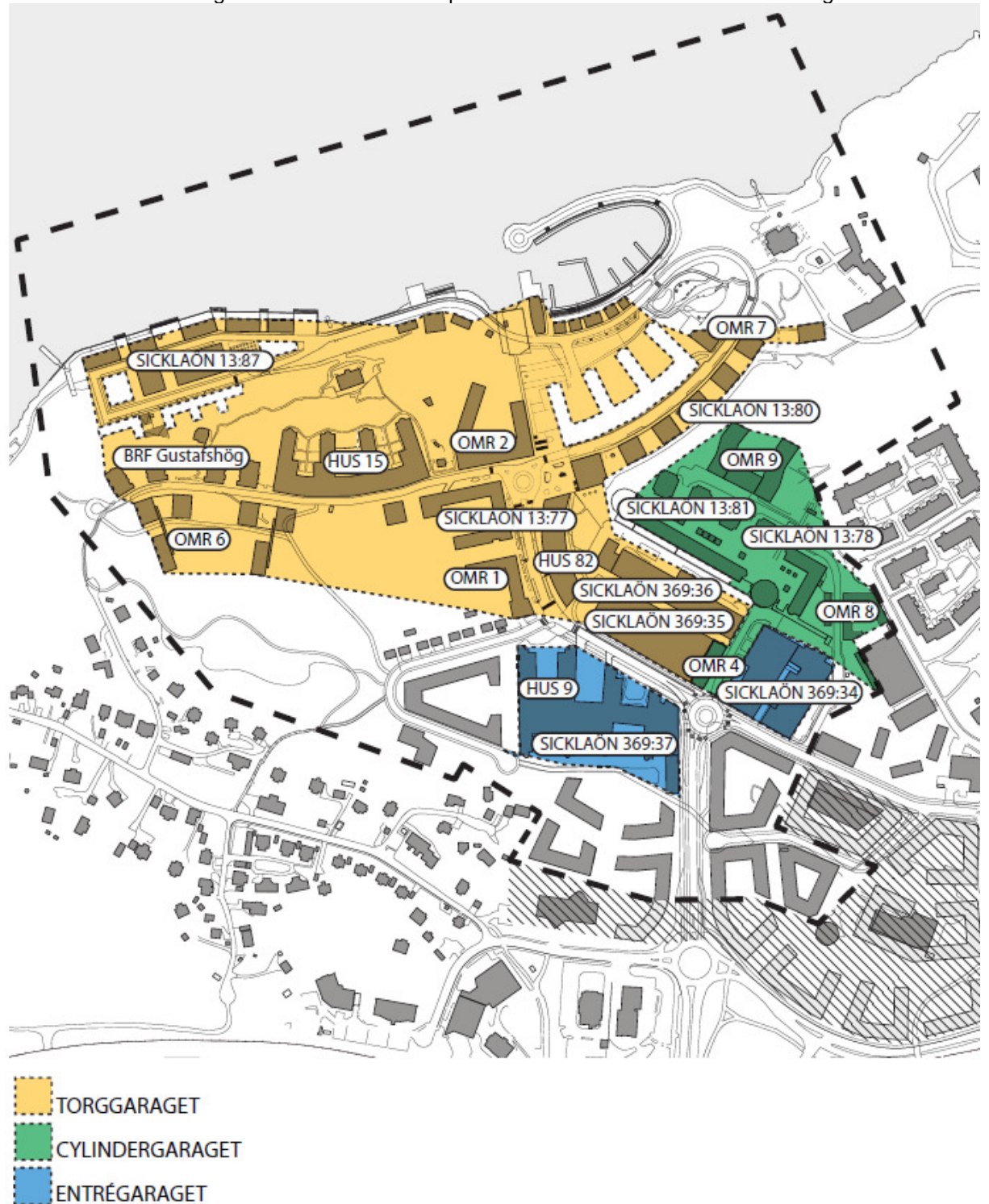
Befintligt parkeringsgarage på 40 p-platser föreslås göras om till garage för cyklar. Som kompensation föreslås motsvarande antal p-platser tillskapas i anslutning till skolans entré.

Utöver en indelning avseende tillhörigheten till olika GA delas även utbyggnaden av Nacka strand in i olika etapper, vilka visas i bilden nedan. Bilden är hämtad från Detaljplanprogram för Nacka strand 2014.



Etappindelning: Grönt etapp I, blå etapp II och orange etapp III. Vit streckad linje illustrerar en möjlig indelning i detaljplaner.

Ovanstående indelning av Nacka strand till respektive GA illustreras i nedanstående figur



3.1 Parkeringssituation

Nedanstående tabeller redovisar parkeringsbehovet respektive –utbudet för de olika GA som föreslås bildas i Nacka strand. Tabellerna visar situationen efter respektive etapp och där raden "differens" visar behovet av antalet p-platser som behöver samutnyttjas i respektive GA.

För GA Entrégaraget finns endast verksamhetslokaler vilket inte ger möjlighet till samutnyttjande.

GA "Torggaraget"		GA "Cylindergaraget"		GA "Entrégaraget"	
ETAPP 1	P-platser	ETAPP 1	P-platser	ETAPP 1	P-platser
Verksamheter:	621	Verksamheter:	390	Verksamheter:	600
Bostäder:	460	Bostäder:	84	Bostäder:	0
Totalt:	1 081	Totalt:	474	Totalt:	600
Antal platser:	1 048	Antal platser:	446	Antal platser:	556
Differens:	-33	Differens:	-28	Differens:	-44
Summa Nacka Strand: -105					

Efter etapp 1 finns inledningsvis ett underskott på ca 105 platser i Nacka Strand. Detta innebär att ca 3-6 % av platserna i GA Torggaraget och Cylindergaraget behöver samutnyttjas mellan verksamheterna och bostäder.

GA "Torggaraget"		GA "Cylindergaraget"		GA "Entrégaraget"	
ETAPP 2	P-platser	ETAPP 2	P-platser	ETAPP 2	P-platser
Verksamheter:	633	Verksamheter:	390	Verksamheter:	600
Bostäder:	532	Bostäder:	84	Bostäder:	0
Totalt:	1 165	Totalt:	474	Totalt:	600
Antal platser:	1 048	Antal platser:	446	Antal platser:	556
Differens:	-117	Differens:	-28	Differens:	-44
Summa Nacka Strand: -189					

Efter etapp 2 har ett tydligt underskott uppkommit på totalnivå i Nacka Strand. Framför allt är det området vid Fabrikörsvägen som exploaterats i denna etapp, ett område som knutits till GA Torggaraget, vilket gör att efterfrågan på parkering i denna anläggning då överstiger utbudet. Detta innebär att ca 11 % av platserna i GA Torggaraget och 6 % av platserna i Cylindergaraget behöver samnyttjas mellan verksamheterna och bostäder.

GA "Torggaraget"		GA "Cylindergaraget"		GA "Entrégaraget"	
ETAPP 3	P-platser	ETAPP 3	P-platser	ETAPP 3	P-platser
Verksamheter:	633	Verksamheter:	401	Verksamheter:	600
Bostäder:	532	Bostäder:	172	Bostäder:	0
Totalt:	1 165	Totalt:	573	Totalt:	600
Antal platser:	1 048	Antal platser:	516	Antal platser:	556
Differens:	-117	Differens:	-57	Differens:	-44
Summa Nacka Strand: -218					

Efter etapp 3 är parkeringssituationen ytterligare något sämre, med ett totalt underskott på ca 220 platser. Framst är det nu områdena kring Jakobdalsvägen och vid entrén till Nacka Strand som exploateras. Detta underskott innebär att ca 11 % av platserna i GA Torggaraget och Cylindergaraget behöver samnyttjas mellan verksamheterna och bostäder.

Grad av samutnyttjande av parkeringsplatser i resp. GA för resp. etapp					
GA "Torggaraget"		GA "Cylindergaraget"		GA "Entrégaraget"	
	Samnyttjande		Samnyttjande		Samnyttjande
ETAPP 1	3,1 %	ETAPP 1	6,4 %	ETAPP 1	-
ETAPP 2	11,1 %	ETAPP 2	6,4 %	ETAPP 2	-
ETAPP 3	11,1 %	ETAPP 3	11,1 %	ETAPP 3	-

Sammantaget uppgår samutnyttjandegraden till maximalt 11 % för GA Cylindergaraget och GA Torggaraget. För GA Entrégaraget saknas möjlighet till samutnyttjande.

3.2 Behovsanalys

Från tabellerna ovan kan utläsas att sammantaget ca 180 av parkeringsplatserna i Nacka Strand behöver samnyttjande. Av dessa är ca 120 platser i Torggaraget ca 60 platser i Cylindergaraget vilket innebär att samutnyttjande graden skiljer sig över området som helhet.

Det går att ta ut enskilda p-platser i torggaraget (ca 10 platser till bostäder och 10 platser till verksamheter) för vissa utvalda verksamheter samt för vissa bostäder (hus 15 och tingsrätten) med stöd av att samutnyttjandegraden inte är så stor.



3.4 Avstånd och access

Idag nås torggaraget dels genom infarten vid torget (huvudsakligen en bilentré) och genom hissar och trappor på västra sidan av Tingshuset, vilket är huvudentrén. En ny nedfart planeras till Torggaraget vid Område 1.

Befintliga verksamheter vid kajen (Sicklaön 13:87) hänvisas till att parkera i Torggaraget.

Brf Gustafshög har tillgång till ett av trapphusen i hus 15 för att nå sina platser där.

Utrymning sker bland annat genom trapphusen i omkringliggande hus. Det gäller hus 13 och hus 15. Det finns en skalskyddsproblematik mot garaget som behöver hanteras, och accessen behöver styras via till exempel kortläsare.

I framtiden föreslås att ett av trapphusen i hus 15 (i mitten av huset, Fabrikörsvägen 14) får en lite mer allmän karaktär och fungerar som entré både till förskolan och för boende i brf Gustafshög och i område 6 som ska till garaget. Det längsta gångavståndet från bostadsentré till garageentré blir ca 200 meter.

Boende i punkthusen på södra sidan av Augustendalsvägen har idag som längst 200 meter till entrén i Tingshuset (Augustendalsvägen 32). Det nya område 7 har knappt 180 meter till samma entré. Promenaden till garaget är i brant uppförsbacke.

4 Förslag till fastighetsrättslig samverkan

Ovanstående analys av det framtida behovet av parkeringsplatser för bostads- och verksamhetsändamål (under förutsättning att ett samutnyttjande sker) visar på en möjlig fastighetssamverkan genom inrättande av följande tre gemensamhetsanläggningar:

- Gemensamhetsanläggning – Torggaraget
- Gemensamhetsanläggning – Cylindergaraget
- Gemensamhetsanläggning - Entrégaraget

Deltagande fastigheter och styckningslotter i respektive fastighet framgår av bilagd tabell (Bilaga 1) och av karta på sid 4 ovan.

Avsikten är att de tre gemensamhetsanläggarna redan från början inrättas med storlekar som väl överensstämmer med de tre befintliga garageanläggningarnas storlekar. Ambitionen är vidare att kretsarna av deltagande fastigheter i gemensamhetsanläggningarna redan vid inrättande i möjligaste mån ska överensstämma väl med hur sådana kretsar kommer att se ut och utvecklas på tio års sikt. Det är ofrånkomligen så att de tre deltagarkretsarna successivt kommer att utökas vartefter som Nacka strand omvandlas men ambitionen är att även de - genom avstyckningar - tillkommande fastigheterna skall träda in i samma gemensamhetsanläggning som deras stamfastigheter redan är en del av.

Genom att skapa tre gemensamhetsanläggningar för garageändamål som i storlek överensstämmer med befintliga garageanläggningar begränsas sannolikt det framtida

behovet av ytterligare anläggningsförrättningar för att få till en anpassning till ändrade förhållanden av väsentlig art – så kallade omprövningsförrättningar.

Väsentligt ändrade in- och utfartsförhållanden är att vänta så omprövningsförrättning kommer – trots nämnda ambition – sannolikt inte att helt kunna undvikas under den närmsta tioårsperioden.

En risk att bedöma är om en bostadsrättsförening eller annan ägare till redan deltagande fastighet skulle kunna hindra senare bildade fastigheter från att träda in som deltagare i någon befintlig gemensamhetsanläggning. NAI Svefa bedömning är att en sådan risk är låg förutsatt att parkering utefter allmän lokalgata inte kommer att vara tillåtet. I och med att alternativa parkeringsmöjligheter därmed i stort kommer att saknas så är sannolikheten mycket stor att senare bildade fastigheter av lantmäterimyndigheten kommer medges tillträda till befintliga anläggningar även om ett motstånd skulle finnas. Avgörande för lantmäterimyndighetens bedömning vid beslut om sådan tvångsvis anslutning är om ett deltagande är av väsentlig betydelse för den fastighet som vill delta eller inte. Det så kallade väsentlighetsvillkoret (5 § anläggningslagen) ska – med andra ord – vara uppfyllt, vilket – enligt NAI Svefas bedömning – alltså skulle vara fallet om parkering på allmän lokalgata inte kommer att vara ett reellt parkeringsalternativ.

Vad gäller frågan om när i tiden de tre gemensamhetsanläggningarna lämpligen skall inrättas så föreligger ingen direkt koppling till kommande detaljplanering av de olika delområdena (område 1-12). Ett stadigvarande behov av de tre gemensamhetsanläggningarna finns – enligt NAI Svefas bedömning - redan idag och därmed kan de inrättas såväl före, under som efter att nya detaljplaner för delområdena vunnit laga kraft.

Ambitionen är att genom samråd med Nacka kommuns plan- och lantmäterimyndigheter bestämma lämpliga tider för när ga-inrättande skall ske. De tre gemensamhetsanläggningarna kan antingen inrättas samtidigt eller vid skilda tidpunkter. När i tiden bostadsrättsförsäljningar och garageutfartsomläggning kan komma att ske är exempel på händelser som bör beaktas vid bedömningen av när gemensamhetsanläggningarna lämpligen skall inrättas. Det är angeläget för att uppnå hållbara anläggningar att inte tiden för inrättande låses fast mer än nödvändigt utan att tidpunkter istället kan väljas med beaktande av bland annat nämnda framtida händelser. Tidpunkter för de tre gemensamhetsanläggningarnas inrättande bör därför inte regleras i de exploateringsavtal som skall upprättas för de olika planområdena mellan kommun och exploatör. Att gemensamhetsanläggningar skall inrättas och att befintliga och nya fastigheter inom ett planområde skall knytas till sådan kan däremot mycket väl regleras i de exploateringsavtal som ska upprättas.

Gemensamhetsanläggningarna kan förvaltas genom antingen delägarförvaltning eller genom föreningsförvaltning genom att samfällighetsföreningar bildas.

Delägarförvaltning är – enligt NAI Svefas bedömning – ingen lämplig förvaltningsform i det här fallet eftersom ett så pass stort antal fastigheter deltar och det dessutom rör sig om en mix av mer eller mindre professionella fastighetsägare med skilda

parkeringsbehov. Risken är stor att det kan uppstå svårigheter med att uppnå full enighet mellan fastighetsägarna i fall då beslut om garageförvaltningsåtgärder av större ekonomisk betydelse skall fattas.

Genom att istället välja föreningsförvaltningsformen och bilda samfällighetsföreningar skapas betydligt bättre möjlighet att fatta kritiska åtgärdsbeslut i förvaltningssskedet trots att full enighet mellan fastighetsägarna inte föreligger. Vid en samfällighetsföreningsstämma finns det nämligen möjlighet att fatta majoritetsbeslut i enlighet med de röstningsregler som gäller enligt lag om förvaltning av samfälligheter (SFL).

Fråga om hur garageanläggningarnas p-platser skall disponeras av boende och verksamheter inom de deltagande fastigheterna kommer att avgöras genom beslut vid antingen föreningsstämma eller genom beslut av samfällighetsförenings styrelse. Det är till exempel möjligt för en föreningsstämma alternativt styrelse att bestämma att vissa p-platser endast skall disponeras för boende i visst hus tillhörande en deltagande fastighet om så bedöms lämpligt. Det är också möjligt att besluta om att p-tillstånd för fast p-plats, del av eller helt garageutrymme skall utfärdas till boende och verksamheter inom deltagande fastigheter.

Ett kvarvarande förvaltningsproblem – enligt NAI Svefas bedömning – där fastighetsägarnas behov, betalningsvilja och kompetens kan förväntas skilja sig åt på ett markant sätt är att företrädare för de verksamhetsdominerande fastigheterna sannolikt kommer att ha en mindre röstandel när viktiga stämmobeslut skall fattas.

Med hänsyn till verksamheternas minoritetsställning finns det – enligt NAI Svefas bedömning – en risk för att gemensamhetsanläggningarna inte kommer att förvaltas på ett effektivt sätt ur ett verksamhetsperspektiv. För att minska denna risk bedöms det vara angeläget att föreslagen ga-lösning kompletteras med ytterligare lösningar till stöd för de verksamhetsdominerande deltagande fastigheterna. Det handlar – enligt NAI Svefas mening – huvudsakligen om att därigenom skapa ekonomiska incitament för företrädare för de bostadsdominerande fastigheterna att också väga in verksamheternas parkeringsbehov när det på stämma blir dags att rösta om olika förvaltningsåtgärder.

Exempel på sådana kompletterande incitamentskapande lösningar är följande:

- Fördela gemensamhetsanläggningarnas driftkostnader i första hand efter faktiskt garageutnyttjande och inte efter fastställda andelstal
- Se till att anläggningarna utformas med stort beaktande av verksamheternas parkeringsbehov och att sådan utformning konfirmeras verbalt och i ritningar på ett tydligt sätt i lantmäterimyndighetens anläggningsbeslut.
- Överväg betalningssystem och tekniska installationer (p-automater, bommar m.m.) som möjliggör intäkter till samfällighetsföreningarna för besöksparkering.

Vidare så är det - enligt NAI Svefas bedömning - lämpligt att garageutrymmen inom Torggaraget och belägen under allmän gata införlivas i en helt eller delvis tredimensionellt avgränsad fastighet. En sådan tredimensionell fastighetsbildning förutsätter i sin tur att ny detaljplan utformas så att kvarter för centrum- eller parkeringsändamål förläggs under allmän plats i berörda gatuavsnitt.

En sådan tredimensionell fastighetsbildning innebär samtidigt att de förstärkta grannelagsrättsliga bestämmelserna i 3 kapitlet jordabalken träder i kraft. Ansvaret för uppkommen skada på grannfastighet på grund av byggnadsåtgärd eller vanvård är därmed tämligen omfattande. Enligt NAI Svefas bedömning föreligger sannolikt till och med ett strikt skadeståndsansvar om sådan skada skulle uppstå och den inte är oväsentlig, det vill säga den granne som orsakat skadan behöver inte ens ha varit försumlig för att bli skadeståndsskyldig.

Med hänsyn till detta mer omfattande skadeståndsansvar och med hänsyn till att det rör sig om kommunaltekniska gatuanläggningar så bör principen vara att åtminstone skyddsanordningar så som tätskikt och skyddsbetong införlivas i den kommunala gatufastigheten. Huruvida ytterligare konstruktiva delar så som bjälklag och pelare ska införlivas i den kommunala gatufastigheten måste utredas i nära samverkan med sakkunnig inom konstruktion och med beaktande av praktiska garageförvaltningsaspekter.

6 Tidplan

6.1 Torggaraget Nacka Strand

Etapp	Antagen dp (prel tidplan)	Behov p-platser	Fastighetsrättslig lösning parkering
Etapp 1 – Befintliga fastigheter (13:80, 13:77/Hus 82, 13:87, 369:35 och 369:36)	Sommar/höst 2015	Vid inflytt (ca 2014/2015) av befintliga fastigheter ser behovet ut såhär: Bostäder 103 p-platser Verksamheter 434 p-platser	Ansökan om inrättande av ga Torggaraget med bl.a. 13:77, 13:80, 13:87, 369:35 och 369:36 som deltagande fastigheter skickas in vid lämplig tidpunkt m.h.t. bl.a. garageutfarts-omläggning och brf-försäljningar.
Etapp 1, Dp 2 – hus 15, Brf Gustafshög	Sommar 2015	Vid inflytt (ca sommaren 2017) av hus 15 och Brf Gustafshög ser behovet ut såhär: Bostäder 212 p-platser Verksamheter 4 p-platser	369:32 med hus 15 och 369:38 med Brf Gustafshögs hus ansluts direkt till ga Torggaraget enligt ovan. Överenskommelse med Brf Gustafshög ska - om möjligt - ligga till grund för ansökan.
Etapp 1, Dp 3 – omr 1 & 2	Ca 2016, höst	Vid inflytt (ca 2018, höst) av omr. 1 & 2 ser behovet ut såhär: Bostäder 118 p-platser Verksamheter 176 p-platser	Lott avstyckad från 13:24 skall anslutas till ga Torggaraget 369:33 ansluts direkt till ga Torggaraget enligt ovan
Etapp 1, Dp 3 – omr 7	Ca 2016, höst	Vid inflytt (ca 2018, höst) av omr. 7 ser behovet ut såhär: Bostäder 26 p-platser Verksamheter 8 p-platser	Lott bildad i två steg genom avstyckning från 13:87 (steg 1) följt av fastighetsreglering (steg 2) skall anslutas till ga Torggaraget
Etapp 2, Dp 1 – omr 6	Ca 2017, höst	Vid inflytt (ca 2019, höst) av omr. 6 ser behovet ur såhär: Bostäder 72 p-platser Verksamheter 12 p-platser	Lott avstyckad från 13:24 skall anslutas till ga Torggaraget

		Totalt behov Torggaraget vid fullt utbyggt Nacka strand 1064 p-platser: Bostäder 532 p- platser Verksamheter 633 p-platser	
--	--	---	--

6.2 Entrégaraget Nacka Strand

Etapp	Antagen dp (prel tidplan)	Behov p-platser	Lösning parkering
Etapp 1, Dp 4 – Befintliga fastigheter (369:34 och 369:37/Hus 9)	Ca 2016, höst	Vid inflytt av befintliga fastigheter ser behovet ut såhär: Bostäder 0 p- platser Verksamheter 600 p-platser	369:34 och 369:37 ansluts direkt till ga Entrégaraget. Ansökan om inrättande av ga Entrégaraget kickas in vid lämplig tidpunkt m.h.t. bl.a. brf-försäljningar.
		Totalt behov Entrégaraget vid fullt utbyggt Nacka strand 600 p-platser: Bostäder 0 p- platser Verksamheter 600 p-platser	

6.3 Cylindergaraget Nacka Strand

Etapp	Antagen dp (prel tidplan)	Behov p-platser	Lösning parkering
Etapp 1, Dp 4 – omr 4	Ca 2016, höst	Vid inflytt (ca 2019/2020) av omr 4 ser behovet ut såhär: Bostäder 16 p-platser Verksamheter 8 p- platser	Lott avstyckad från 369:35 skall anslutas till ga Cylindergaraget.
Etapp 2, Dp 1– Befintliga fastigheter (13:81 & 13:78)	Ca 2017, höst	Vid inflytt av befintliga fastigheter ser behovet ut såhär: Bostäder 68 p-platser Verksamheter 383 p-	13:78 och 13:81 ansluts direkt till ga Cylindergaraget. Ansökan om

		platser	inrättande av ga Cylindergaraget kickas in vid lämplig tidpunkt m.h.t. bl.a. brf- försäljningar.
Etapp 3, Dp 1 – Omr 8 & 9	Ca 2018, vinter	Vid inflytt (ca 2020, vinter) av Omr 8 & 9 ser behovet ut såhär: Bostäder 88 p-platser Verksamheter 11 p- platser	Lott bildad i två steg genom avstyckning från 13:78 (steg 1) följt av fastighetsreglering (steg 2) skall anslutas till ga Cylindergaraget
		Totalt behov Cylindergaraget vid fullt utbyggt Nacka strand 573 p- platser: Bostäder 172 p- platser Verksamheter 401 p-platser	

6.4 Område 3 Nacka Strand

Etapp	Antagen dp (prel tidplan)	Behov p-platser	Lösning parkering
Etapp 1, Dp 4 – omr 3	Ca 2016, höst	Vid inflytt (ca 2019/2020) av omr 3 ser behovet ut såhär: Bostäder 83 p- platser Verksamheter 15 p- platser	Lott avstyckad från 369:37 självförsörjande på parkering. Skall inte ingå i gemensamhetsanläggning. Självförsörjande på parkering. Skall inte ingå i gemensamhetsanläggning
		Totalt behov Område 3 vid fullt utbyggt Nacka strand 98 p- platser: Bostäder 83 p- platser Verksamheter 15 p-platser	

6.5 Område 10-12 Nacka Strand

Etapp	Antagen dp (prel tidplan)	Behov p-platser	Lösning parkering
Etapp 1, Dp 4 – Omr 10	Ca 2016, höst	Vid inflytt av Omr 10 ser behovet ut såhär: Bostäder 128 p-platser Verksamheter 30 p-platser	Självförsörjande på parkering. Skall inte ingå i gemensamhetsanläggning
Etapp 3, Dp 2 – Omr 11 & 12	2018, vinter	Vid inflytt (2020, vinter) av Omr 11 & 12 ser behovet ut såhär: Bostäder 202 p-platser Verksamheter 38 p-platser	Självförsörjande på parkering. Skall inte ingå i gemensamhetsanläggning
		Totalt behov Område 10-12 vid fullt utbyggt Nacka strand 398 p-platser: Bostäder 330 p-platser Verksamheter 68 p-platser	

8 Cykelparkering i Nacka Strand

Cykelparkeringar inom området har inte samordnats med parkering för bil. För den fortsatta planeringen är det viktigt att detta görs. I liggande förslag har cykelparkeringsplatser inte planerats i enlighet med framtagna parkeringstal för kommunen.

I liggande förslag finns totalt 398 cykelparkeringsplatser på allmän platsmark:

Nr	Plats	Antal cpl	Kommentar
1	Område 5 (västra delen av kajen)	36	
2	Färjeläget	100	Tvåvåningsställ, väderskyddade
3	Småbåtshamnen/Strandparken	30	
4	Hus 1, västra delen av busstorget	50	
5	J V Svenssons torg	12	
6	Augustendalstorget	108	Tvåvåningsställ, väderskyddade
7	Utanför hus 9	30	
8	Utanför Mediagymnasiet	12	
9	Västra hållmarksparken	20	
TOTALT:		398	

Av dessa cykelparkeringar kan plats nr 4,5 och 6 räknas som cykelparkering kopplat till kollektivtrafiken vid hållplats Nacka Strand, dvs 170 cykelparkeringsplatser.

Plats nr 2 är cykelparkeringar kopplat till sjövägen, dvs 100 cykelparkeringsplatser.

8.1 Förutsättningar och normer

Nedanstående p-normer är hämtade från Nacka kommuns förslag till Parkeringsstrategi 2014-04-10 och har nyttjats för beräkningarna. (föredragen på kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott 2014-06-10).

P-norm	Typ av cykelparkering
0,02	p-platser per kvm verksamhet
2	p-platser per lägenhet
15	p-platser per 100 påstigande vid hållplats
0,7	p-platser per elev årskurs 4-9
0,8	p-platser per elev gymnasium/högskola

8.2 Framräknat behov av cykelparkering vid bostäder och verksamheter

Nedanstående tabell redovisar behovet av cykelparkering för samtliga bostäder och verksamheter inom området, såväl befintliga som ny bebyggelse. I huvudsak löses cykelparkering till bostäder och verksamheter inom kvartersmark, men det finns även ett stort behov av besöksparkering till verksamheter. Skolornas behov av cykelparkering belyses även specifikt, trots att det rör sig om redan befintlig verksamhet.

Tabell 1. Framräknat behov av cykelparkeringsplatser i befintlig bebyggelse.

Område /Hus	BTAverksamhet	BTA bostad	Antal personer	Antal lgh	P-platser Cykel (enl. p-norm)	
					Verksamhet	Bostad
13:24	220	860		8	4,4	16
(13:80)	420	10237		129	8,4	258
(13:81)		6737		85	0	170
BRF		8800		85	0	170
(13:77)/ Hus82	10906				218,12	
					0	
(13:87)	25529				510,58	
(13:82)	8555				171,1	
(Hotell J)					0	
(13:87)	7532				150,64	
(369:34) Mediagymnasiet	20616		600		480	
(369:35) Mässan	5858				117,16	
(369:36) Mässan/kontor	6162				123,24	
(369:37) Hus9 Skola	34736		870 300		609 240	
Vid busshållplatser					2633	

Skolornas behov av cykelparkering är för Mediagymnasiet (369:34) 480 cykelparkeringsplatser och för Engelska skolan och Praktiska gymnasiet (369:37) är behovet 849 cykelparkeringsplatser. De tre skolorna i området är också viktiga målpunkter med stort behov av cykelparkering både utomhus på gatan eller i garage.

Tabell 2. Framräknat behov av cykelparkeringsplatser i konverterad och ny bebyggelse.

	BTA		Antal		P-platser Cykel (enl. p-norm)	
	Verksamhet	Bostad	personer	Igh	Verksamhet	Bostad
Konverterad bebyggelse						
Hus 13	350	42 400		270	7	540
Hus 15	780	29 000		222	15,6	444
Tillkommande bebyggelse						
Omr1	4 500	10 800		108	90	216
Omr2	7 200	10 800		40	144	80
Omr3	1 000	10 400		104	20	208
Omr4	500	2 000		20	10	40
Omr5	500	8 300		83	10	166
Omr6	800	9 000		90	16	180
Omr7	500	3 300		33	10	66
Omr8	500	4 000		40	10	80
Omr9	700	7 000		70	14	140
Omr10	2 000	16 000		160	40	320
Omr11	1 500	13 000		130	30	260
Omr12	1 000	12 200		122	20	244
Totalt	133 589	197 174		1 450	437	2 900

Verksamheterna nere på kajen har också ett stort behov av cykelparkeringar. Dessa fastigheter saknar källarlokalerna och har inte samma förutsättningar att tillskapa parkeringar i garage på samma sätt som en del av fastigheterna uppe i området. Då kollektivtrafiken inte når ned till området, samt att det är restriktivt med parkeringsplatser för bil, motiverar det ytterligare ett ökat cyklande och ett ökat behov av cykelparkering i anslutning till verksamheterna. Nere på kajen bör 150 cykelparkeringar tillskapas till verksamheterna. En antagen andel om 20 % av dessa kan fungera som besöksparkering på allmän mark vilket innebär att 30 parkeringar för cykel bör finnas inom området. Förslagsvis kan de flesta av dessa anordnas inom möbleringszoner längs gångfartsgatan. Övrig parkering, 120 cykelparkeringsplatser, föreslås lösas i väderskyddade cykelgarage, till exempel med tvåvåningsställ.

8.3 Framräknat behov av cykelparkering till kollektivtrafik

Framräknat behov för kollektivtrafik baseras på antalet påstigande personer under morgonrusningen. För busstrafiken vid J V Svenssons torg har antagits om ca 1325¹ påstigande (kl 6-9). Sjövägen finns inget framtida resandeunderlag framtaget, utan en förstudie om resandeutvecklingen ska genomföras av Trafikförvaltningen under våren 2015. Under en dag i december 2014 var det 200 påstigande under en dag, vilket innebär att ca 100 personer kan antas kliva på under morgonrusningen. Detta innebär ett behov av ca 15 cykelplatser. Då det troliga är att resandeutvecklingen kommer att innebära ett ökat resande har en överkapacitet i cykelparkeringarna nere på kajen tillskapats. I enplansställ kan 50 plaster anordnas och skapar man tvåplansställ kan antalet fördubblas. Genom att räkna baklänges innebär de 100 möjliga cykelparkeringsplatser nere vid kajen att det uppfyller ett resandeunderlag på nästan 700 påstigande under morgonrusningen.

Behovet av cykelparkeringar kopplat till respektive kollektivtrafik har något olika lokalisering och förutsättningar, vilket gör att en bedömning av behovet föreslås att antas utifrån ett resonemang. För att kliva på bussen vid J V Svenssons torg antas att man går eller cyklar. Upptagningsområdet för att använda hållplatserna nere vid torget innebär mycket korta avstånd vilket gör att det är troligt att många väljer att promenera till bussen. Däremot finns ett "rulla till bussen"-perspektiv som är viktigt att ha med sig, då restiden till bussen om det är enkelt att parkera cykeln, kan förkortas.

Typ av kollektivtrafik	P-norm (påstigande under morgonrusningen)	Antal påstigande	Cykelparkeringsbehov
Sjövägen (antal påstigande)	15 cpl/100 påstigande	100	15
J V Svenssons torg	15 cpl/100 påstigande	1325	199

Ett framräknat behov av cykelparkering till kollektivtrafik är 199 cykelparkeringar för busstrafik. En stor skillnad mellan kollektivtrafikfärdsättet är att sjövägen kan attrahera mer långväga arbetspendlare (hela Västra Sicklaön) som vill arbetspendla in till city, medan busstrafiken endast har ett upptagningsområde av mer lokal karaktär och endast antas serva Nacka Strand. Detta gör det ytterligare komplicerat att prognostisera antalet framtida resenärer. Störst behov av cykelparkeringar antas finnas i anslutning till J V Svenssons torg och snedbanehissen. Vidare finns stort behov av cykelparkering nere på kajen.

Att ta båten sjövägen från Nacka strand antas bli ett mer och mer attraktivt resätt där anslutning med cykel är ett av alternativen. Det troliga resättet för att anlända sjövägen med cykel antas antingen vara genom att parkera cykeln i anslutning till snedbanehissen vid J V Svenssons torg eller att välja att rulla hela vägen ner för Augustendalsvägen och

¹ Antagandet baseras på förväntat framtida invånarantal (5300 personer) och att 25 % av de boende pendlar ut med kollektivtrafiken under morgonrusningen. Antagandet är relativt högt och sannolikt sprider sig resandet ytterligare under dagen.

parkera cykeln där för att sedan ta med cykeln upp med hjälp av snedbanehissen. Med stöd i detta resonemang identifieras två platser med stort behov av cykelparkering på allmän mark – J V Svenssons torg för att både serva kollektivtrafik med buss samt för sjövägen samt nere på kajen i anslutning till sjövägen. Utöver dessa större målpunkter behöver det i viss utsträckning finnas besöksparkering till verksamheterna i området ute på antingen allmän platsmark eller kvartersmark.

Mässan i området är också en viktig målpunkt. Dess mest besökstunga verksamhet antas främst ligga under helger, vilket gör att cykelparkering som under veckodagarna används kopplat till kollektivtrafik för arbetspendling, kan användas av mässans besökare. Mässverksamhet är väldigt svårt att bedöma antalet besökare (2010 års Whiskymässa i Nacka Strand ca 34 000 besökare).

8.4 Slutsats

Det råder brist på cykelparkeringsplatser inom allmänplatsmark i det liggande förslaget och behöver utredas vidare hur den kan lösas.

För kollektivtrafiken råder en brist på 21 cykelparkeringar i anslutning till JV Svenssons torg och nere på kajen finns ett överskott om 85 cykelparkeringar. Behovet baseras på antalet påstigande och en fördelning av hur det ser ut enligt framräknat prognos om framtida kollektivtrafikresande, vad gäller busstrafiken. För sjövägens del har dagens siffra om 500 påstigande under morgonrusningen använts, vilket kan komma att öka i framtiden. Detta bör tas i beaktande och utredas vidare om cykelparkeringen nere vid färjeläget kan utökas. Förslagsvis kan de utpekade platserna förses med tvåvåningscykelställ för att öka kapaciteten.

På kvartersmark kopplat till bostäder och verksamheter är i detta skede cykelparkering inte inarbetat och samordnat med bilparkering, vilket behöver utredas vidare. Rekommendationen är att, på samma sätt som för bilparkering, ytterligare besöksparkering för cykel ska anordnas på allmän platsmark, exempelvis på motsvarande sätt som för bilen; dvs längs kantsten istället för längsgående bilparkering.

Skolornas cykelparkeringar är inte lösta och behöver utredas vidare. För att ett hållbart resande skall fungera och uppmuntras inom området är såväl infrastruktur som parkering för cykel viktigt. För Internationella Engelska skolan och Praktiska gymnasiet (369:37, Hus 9) cykelparkering utredas vidare om det går att samordna ytterligare med bilparkering eller lösa platser på eventuellt framtida skolgård uppe på höjden.

Mediegymnasiet har endast 12 cykelparkeringar på gata, vilket innebär en cykelparkeringsbrist på 468 platser. Det behöver utredas ytterligare med förslagsvis resvaneundersökningar för att se det verkliga behovet samordnat med exempelvis andelen som kommer resande med kollektivtrafik.

En uppskattning av områdets framtida markparkering för bil har gjorts till 220 parkeringsplatser, att ställa i relation till de 398 cykelparkeringsplatser som finns på allmän platsmark.

9 BILAGOR

Område /Hus	BTA verksamhet	BTA bostad	Antal lgh	Gemensamhets- anläggning	P-platser (enl. p-norm)	
					Verksamhet	Bostad
13:24	220	860	8	Egen fastighet	3	6
13:80	420	10 237	129	Torggaraget	6	103
13:81		6 737	85	Cylindergaraget	0	68
BRF		8 800	85	Torggaraget	0	68
13:77/ Hus 82	10 906			Torggaraget	164	0
13:78	25 529			Cylindergaraget	383	0
13:82 (Hotell J)	8 555			Egen fastighet	128	0
13:87	7 532			Torggaraget	113	0
369:34	20 616			Entrégaraget	214	0
369:35	5 858			Torggaraget	59	0
369:36	6 162			Torggaraget	92	0
369:37/ Hus 9	34 736			Entrégaraget	385	0
Konverterad bebyggelse						
Hus 13	350	42 400	270	Egen fastighet	5	216
Hus 15	780	29 000	180	Torggaraget	4	144
Tillkommande bebyggelse						
Omr 1	4 500	10 800	108	Torggaraget	68	86
Omr 2 (ink Hus 14)	7 200	4 000	40	Torggaraget	108	32
Omr 3	1 000	10 400	104	Egen fastighet	15	83
Omr 4	500	2 000	20	Cylindergaraget	8	16
Omr 5	500	8 300	83	Egen fastighet	8	66
Omr 6	800	9 000	90	Torggaraget	12	72
Omr 7	500	3 300	33	Torggaraget	8	26
Omr 8	500	4 000	40	Cylindergaraget	8	32
Omr 9	700	7 000	70	Cylindergaraget	3	56
Omr 10	2 000	16 000	160	Egen fastighet	30	128
Omr 11	1 500	13 000	130	Egen fastighet	23	104
Omr 12	1 000	12 200	122	Egen fastighet	15	98
Totalt	133 889	197 174	1 749		1 729	1 399

Antal platser i respektive GA	Inv. 2013	Tillkommande	Gemensamhets-Anläggning
Torggaraget	998		Torggaraget
Cylindergaraget	446		Cylindergaraget
Entrégaraget	556		Entrégaraget
Omr 1		50	Torggaraget
Omr 2			Torggaraget
Omr 9		70	Cylindergaraget
Summa garage	2 000	120	

Totalt 2 120

Utöver ovanstående tillkommer även 230 platser i Hus 13, 100 platser i Område 3, 70 platser i Område 5 och 400 platser i områdena 10-12.