



PARKERINGSUTREDNING FISKSÄTRA

2019-02-21

Februari 2019

Rapporten är framtagen på uppdrag av Stena Fastigheter AB

Projektledare: Elin Cederholm

Ramböll Sverige AB

Uppdragsledare: Andreas Samuelsson, trafikplanerare

Handläggare: Anthon Georgsson, trafikplanerare

Granskare: Svante Nyberg, trafikplanerare



SAMMANFATTNING

Stena Fastigheter planerar att bygga 375 nya bostäder i flerbostadshus, en förskola, ett äldreboende samt öppnar för möjligheten att genomföra centrumutveckling i Norra Fisksätra. Planområdet består idag till stor del av hårdgjorda ytor och används som parkering för både befintliga bostadsområden samt centrum.

Målet med denna parkeringsutredning har varit att studera den framtida parkeringsefterfrågan för den nya bebyggelsen och visa på vilken effekt detta får på området. Vidare ges rekommendationer för var och hur parkering bör planeras. Tidigare genomförda studier, planskisser och Nacka kommuns parkeringsstrategi ligger till grund för utredningen.

BILPARKERING

Den föreslagna exploateringen innefattar två nya parkeringsgarage under kvarter B och G (se figur 6). Personalparkering för äldreboende och förskola placeras i garage under kvarter B. 130 bilplatser i de nya garagen ges till boende i de nya bostäderna. Resterande 115 tillåts platser i de befintliga norra garagen.

De boende som idag hyr parkeringsplats på markparkeringen (150 av 294, för bedömning se *Avgiftsbelagd markparkering*

sid 9) kommer beredas plats i de befintliga norra garagen. Kapaciteten klaras med viss omflyttning inom befintliga garage.

Det finns totalt 74 parkeringsplatser ämnade för handel idag. Tidigare genomförda beläggningsstudier visade att beläggningsgraden aldrig översteg 70 procent vilket kan översättas till 51 bilplatser vid maxtimmen. Den nya handelsparkeringen består av 30 markparkeringsplatser samt 25 i befintligt garage med direktaccess till handeln.

Vidare har två scenarion översiktligt studerats. Det ena handlar om påbyggnad av de befintliga bostadshusen vilket skulle innebära en ökad efterfrågan om 193-246 bilplatser.

Det andra scenariot utreder effekten av om de två tillkommande parkeringsgaragen under kvarter B och G görs i två nivåplan. Detta skulle bland annat innebära ytterligare 149 bilplatser och att parkering för nyexploatering helt klaras inom de nya parkeringsgaragen.

Det finns goda möjligheter till samnyttjande mellan handeln, äldreboendet och förskolan då de får besökande under olika tidpunkter på dygnet. Avståndet

mellan dessa platser kan dock medföra viss problematik. Samnyttjande av boendeplatser skulle kräva ej fasta bilplatser vilket ej är aktuellt i nuvarande skede. Möjligheter att samnyttja personalparkering och bostadsparkering i nya garage kan studeras vidare.

CYKELPARKERING

De 375 nya lägenheterna innebär en cykelparkeringsefterfrågan om 1004 platser. Vid bostäderna bör minst hälften av dessa vara tillgängliga i markplan.

Den planerade förskolan med 4 avdelningar och cirka 80 barn behöver, enligt kommunens riktlinjer, skapa plats för 32 cykelplatser. Dessa anläggs så nära entrén som möjligt.

97 cykelplatser för handel tillskapas vilka ska vara lättillgängliga och säkra (exempelvis med ramlås). Cykelparkering för handeln placeras utomhus, så nära entréer som möjligt.

För det planerade äldreboende baseras antalet cykelplatser på antalet besökare i kombination med personal som ska kunna cykla till sitt arbete. 10 cykelplatser rekommenderas och dessa placeras antingen utomhus eller lättillgängliga i markplan.

Baserat på antalet påstigande vid Fisksätra station rekommenderas 420 cykelplatser intill stationen. Dessa rekommenderas ha möjlighet till ramlås och vara väderskyddade. Antalet cykelplatser vid busshållplatserna har ej studerats i denna studie.

SLUTSATS

Parkeringssituationen efter nyexploatering klaras inom befintliga och planerade parkeringsanläggningar med viss omflyttning av parkerare från de norra garagen till de södra.

RIKTLINJER FÖR PARKERINGSTAL

Vid ny- och ombyggnation används parkeringstal för att bestämma minimumnivån för antalet parkeringsplatser som bör anläggas inom kvartersmark. Nacka Kommun har en modell för beräkning av parkeringsefterfrågan som syftar till att förenkla och tydliggöra formerna för hur flexibla/projektspecifika parkeringstalen ska hanteras. Modellen ska ge tydliga riktlinjer till byggherrar om hur många parkeringsplatser som förväntas anläggas i varje projekt.

Kommunen vill begränsa bilberoendet i Nacka eftersom det är i linje med deras övergripande mål, och därför är ett lågt parkeringstal positivt. Däremot kan ett för lågt parkeringstal leda till att boende tvingas använda gatuutrymmet för parkering i större utsträckning, vilket försämrar framkomligheten, trafiksäkerheten och försvårar väghållningsarbete. Detta är dessutom utrymmen som istället kan användas för att skapa en mer attraktiv stadsmiljö, så som parker och uteserveringar.

Vid beräkning av parkeringstalet är det särskilt viktigt att lyfta fram att det är skillnad på bilnehav och bilanvändandet. Att minska bilanvändandet är viktigt för att förbättra framkomligheten,

men det är bilnehavet som påverkar efterfrågan av parkeringsplatser. Därför är det främst viktigt att försöka påverka bilnehavet.

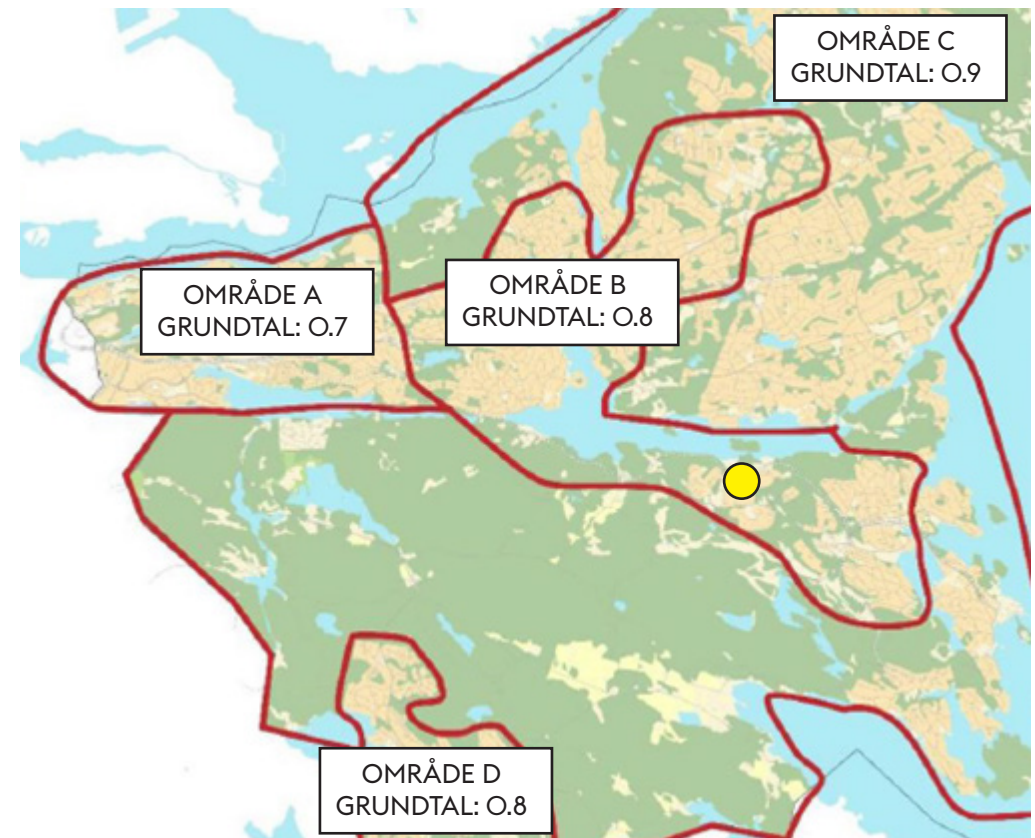
BERÄKNING AV P-EFTERFRÅGAN

Nacka Kommuns modell för att beräkna parkeringsefterfrågan i flerbostadshus grundas på fyra olika principer som presenteras nedan.

- Generellt grundintervall.
- Lägesbaserat parkeringstal som baseras på närhet till kollektivtrafik och lokal service.
- Projektspecifikt parkeringstal som baseras på storlek på lägenheter.
- Gröna parkeringstal; en möjlighet att sänka parkeringstalet genom mobilitetsåtgärder.

GRUNDINTERVALL

I figur 2 visas de olika områden med grundtal som Nacka kommun delats in i. Grundtalen baseras på områdets karaktär, läge i kommunen, närhet till kollektivtrafik och statistik över bilnehav per lägenhet.



Figur 2. Geografisk indelning av grundintervall. Fisksättra markerat med gul cirkel. Källa: Nacka kommun.

LÄGESBASERAT P-TAL

Lägesbaserat parkeringstal beror av hur tillgången till kollektivtrafik och hur serviceverksamheter ser ut. God tillgång till kollektivtrafik minskar behovet av bilnehav, likaså om det finns service-möjligheter i ens närhet. I Nackas modell för att beräkna parkeringsefterfrågan reduceras parkeringstalet om det är max 500 meter verkligt gångavstånd till tunnelbana eller lokala centrum.

Nacka stads grundtal för parkering för området är satt till 0,8 bilplatser per lägenhet. Detta är baserat på områdets karaktär, läge i kommunen, närhet till kollektivtrafik samt statistik över bilnehav per lägenhet.

PROJEKTSPECIFIKT P-TAL

Vidare påverkas parkeringstalet av de projektspecifika egenskaperna för de lägenheter som byggs. Enligt Nacka

Kommuns modell definieras små lägenheter som 2or eller mindre och får 30 procent reduktion på parkeringstalet. Stora lägenheter definieras således som 3or eller större och får ett tillägg på parkeringstalet på 20 procent.

När det gäller besöksparkering ska parkeringstalet räknas upp med 10 procent på kvartersmark. Parkeringsplatser för personer med rörelsehinder ska kunna ordnas efter behov 25 meter från en tillgänglig entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus enligt plan- och bygglagen. Riktlinjer till lagen anger att cirka 5 procent av det totala antalet parkeringsplatser ska gå att anordna som parkering för personer med rörelsehinder.

GRÖNA P-TAL

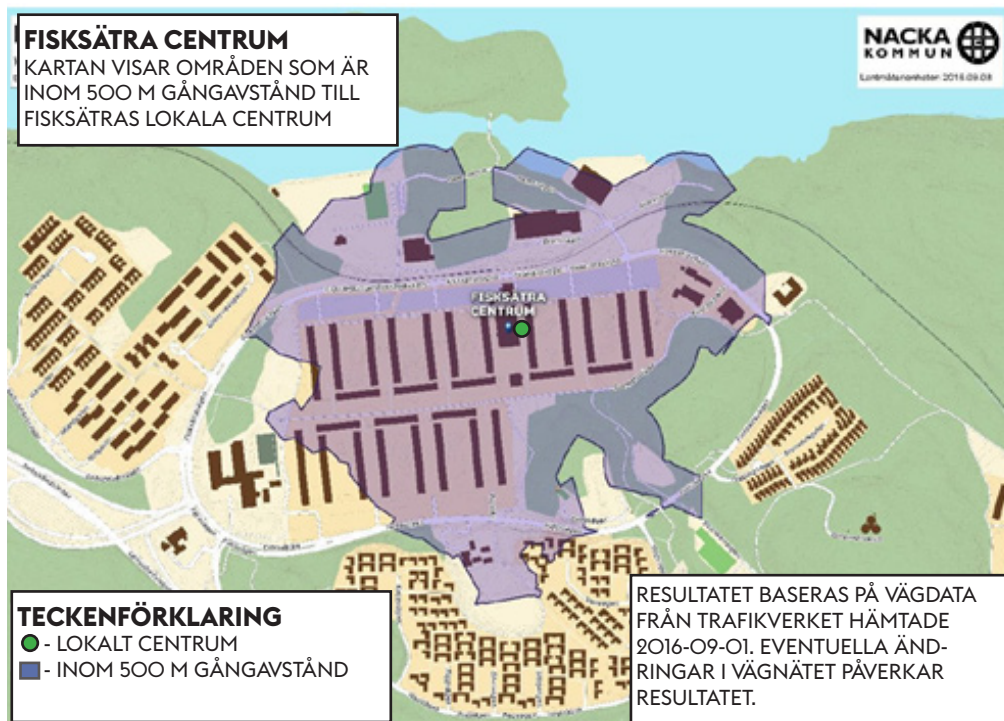
I syfte att sänka antalet parkeringsplatser genom att frivilligt avstå från att äga en bil kan mobilitetsåtgärder införas. Mobilitetsåtgärderna ska finansieras av exploitören genom att minska antalet parkeringar, som vanligtvis är avsevärt mycket dyrare att anlägga än att införa dessa åtgärder. Kostnaden för att bygga en parkeringsplats i ett garage uppskattas till 300 000 – 500 000 kr per plats.

Mobilitetsåtgärderna delas upp i två nivåer av Nacka Kommun. Om tre av nedanstående åtgärder genomförs reduceras parkeringstalet med 10 procent, och om alla åtgärder genomförs reduceras parkeringstalet med 25 procent.

1. Erbjud 6 månaders SL-kort till boende för att prova på kollektivtrafik.
2. Byggherren betalar medlemskap i bilpool minst 10 år. Bilpoolplats ska placeras på kvartersmark.
3. Informationspaket till boende där nya resmöjligheter belyses, med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
4. Förbättrade faciliteter gällande cykel, exempelvis reparations- och tvättrum.
5. Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning.

Stena fastigheter har för avsikt att genomföra mobilitetsåtgärderna vid punkt 1, 3 och 4.

Mobilitetsåtgärderna avser endast nyproduktion. Dock kommer förbättrade faciliteter att kunna nyttjas av flera.



Figur 3. 500 m gångavstånd till Fisksätra centrum. Källa: Nacka kommun.

CYKELPARKERING

Hur cykelparkering utformas och var den placeras är viktigt för hur den används. Då olika personer har olika preferenser samt olika typer av cyklar, är det bäst med en mix av olika typer av platser.

För all cykelparkering är säkerheten viktig om cykeln inte är parkerad i ett låst utrymme är det viktigt att ha möjlighet att låsa fast ramen.

För den som cyklar dagligen är det viktigast att cykelparkeringen är lättillgänglig. Det innebär att parkeringen ska finnas i markplan (inomhus eller utomhus) medan det på ställen där cykeln kan parkeras kortare perioder är det bättre om den är ute än att den är inne. Att det finns tak över platserna är en fördel, men vid exempelvis en undersökning vid Malmö centralstation (2017) visade det sig att de flesta valde att parkera så nära målpunkten som möjligt, framför att parkera längre bort under tak.

Cykelparkering inomhus föredras ofta av de som exempelvis har en elcykel. Om elcykeln ska användas dagligen är det dock viktigt att de finns i markplan. Just elcyklar har ökat kraftigt senaste åren vilket innebär att ha möjlighet till laddning

av cykelns batteri i anslutning till parkering efterfrågas i allt större utsträckning.

Cykelparkering i källare kan fungera för personer som inte cyklar så ofta. Cykelparkeringen behöver då göras så tillgänglig som möjligt, så att det enkelt går att ta sig från cykelparkeringen till hissen och från hissen ut. Det kan göras med hjälp av exempelvis genomgående hissar och tryckknappar vid entrédörrar. Cykelparkering i källare kan dock aldrig bli lika tillgänglig som cykelparkering på markplan. Källarförråd som används för cykelförvaring vintertid bör inte klassas som cykelparkering.

Vid cykelparkeringsplatserna är det positivt om det finns service i form av cykelpump och enklare verktyg. Vid arbetsplatser bör det även finnas omklädningsrum med dusch.

Stena Fastigheter AB möjliggör för 500 cykelplatser för det nya beståndet i de befintliga cykelrummen. Detta blir ett samnyttjande mellan befintliga och nya boende. Resterande cykelplatser ordnas främst utomhus samt ett antal invändigt i de nya husen.

NULÄGESBESKRIVNING

BEFINTLIGA BOSTÄDER

Det totala antalet lägenheter i befintligt bestånd fördelat på antalet lägenheter presenteras i tabellen nedan.

Tabell 1. Fördelning av lägenheter för befintligt bostadsbestånd.

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter*	Procentuell fördelning
1 rum och kök	307	12
2 rum och kök	1 102	43
3 rum och kök	871	34
4 rum och kök	256	10
7 rum och kök	25	0
Summa	2 561	100

MÅLPUNKTER OCH MARKPARKERINGAR



Figur 4. Lokal översikt av markparkeringar och centrumhandel. Källa: Tyréns (2018).

Parkeringsytan som är avsedd för handel (centrumparkeringen) regleras idag med parkeringsskiva och det är tillåtet att stå där i tre timmar.

Entré till handel är gulmarkerad i ovanstående bild. De övriga parkeringar som är redovisade är avgiftsbelagda markparkeringar som i första hand är avsedda för besökare.

HANDELSPARKERING

Tyréns genomförde inventeringar av handelsparkering vid 25 vardagstillfällen under april 2016. De flesta (23 st) mellan klockan 08:00-17:00, men även två tillfällen kvällstid 11 oktober klockan 18:45 och 22:05.

Det finns totalt 74 parkeringsplatser för handel i nuläget. Följande slutsatser kunde dras för handelsparkeringen:

- Inventeringarna visade att centrumparkeringen har lägst beläggning under morgnarna och vid omkring 16:00-17:00 är beläggningen som högst.
- Handelsparkeringens högsta beläggningsgrad under de inventerade mättillfällena översteg aldrig 70 procent vilket kan översättas till 51 av 74 platser.
- De populäraste parkeringsrutorna som används vid handelsparkeringen ligger i den östra delen, närmst handeln.
- Under inventeringarna genomfördes en nummerskrivning vilket visade att några fordon står parkerade även dagtid. Detta kan tyda på att det finns vissa som använder handelsparkeringen till annat än just handelsparkering.

AVGIFTSBELAGD MARKPARKERING

Det finns totalt 294 avgiftsbelagda markparkeringar idag. Under inventeringarna visade det sig att markparkeringarna nyttjas flitigt, beläggningen var uppskattningsvis mellan 50–90 procent kvällstid för de olika markparkeringarna. Detta motsvarar cirka 220 parkerade bilar. Utifrån genomförd inventering av Stena Fastigheter visade det sig att flera av dessa var avställda, utländska eller företagsregistrerade fordon. 150 av de 220 bilarna har antagits tillhöra boende i området och är i behov av parkeringsplats.

Tabell 2 redovisar fördelning av antal parkeringsplatser, beläggning samt antal parkerade fordon för respektive parkeringsyta.



Figur 5. Lokal översikt av markparkeringsplatser. Källa: Ramboll.

Tabell 2. Fördelning av parkeringsplatser, beläggning och antal parkerade fordon. Källa: Tyréns 2018.

Parkering	Antal p-platser	Beläggning	Parkerade bilar
1	35	50%	18
2	63	70%	44
3	58	90%	52
4	50	75%	38
5	69	75%	52
6	19	90%	17
Totalt	294	75%	221

PARKERINGSGARAGE

Under de befintliga byggnaderna finns parkeringsgarage avsedda för boende fördelat under det norra och det södra garaget. Tabellerna nedan illustrerar fördelningen mellan de båda garagen samt antalet vakanta platser (2018-11-15).

Totalt finns det 936 platser i det norra garaget varav 191 är vakanta samt 585 platser i det södra garaget varav 62 är vakanta (se även bilaga 1).

Idag finns hyresgäster som hyr två eller flera bilplatser. Stena Fastigheter avser endast tillhandahålla en bilplats per kund i framtiden. Dubbeluthyrningarna uppskattas av Stena Fastigheter till minst 45 bilplatser på den norra sidan, och minst 20 bilplatser på den södra sidan. Totalt uppskattas 65 bilplatser räknas som vakanser och kan nyttjas av det nya beståndet.

Det totala antalet vakanta platser blir då 236 i det norra garaget och 82 i det södra garaget.

Tabell 3. Antal parkeringsplatser i södra garaget samt vakanser.

Sida	Fastighet	Gata	Antal platser	Varav vakant	Procent
Södra	Erstavik 26:11	<u>Laxgatan</u>	61	0	0
	Erstavik 26:12	<u>Laxgatan</u>	76	13	17
	Erstavik 26:13	Mörtgatan	80	14	18
	Erstavik 26:14	Mörtgatan	78	9	12
	Erstavik 26:15	<u>Sikgatan</u>	79	9	11
	Erstavik 26:16	<u>Sikgatan</u>	81	10	12
	Erstavik 26:17	<u>Ålgatan</u>	73	6	8
	Erstavik 26:18	<u>Ålgatan</u>	57	1	2
	SUMMA SÖDRA SIDAN			585	62

Tabell 4. Antal parkeringsplatser i norra garaget samt vakanser.

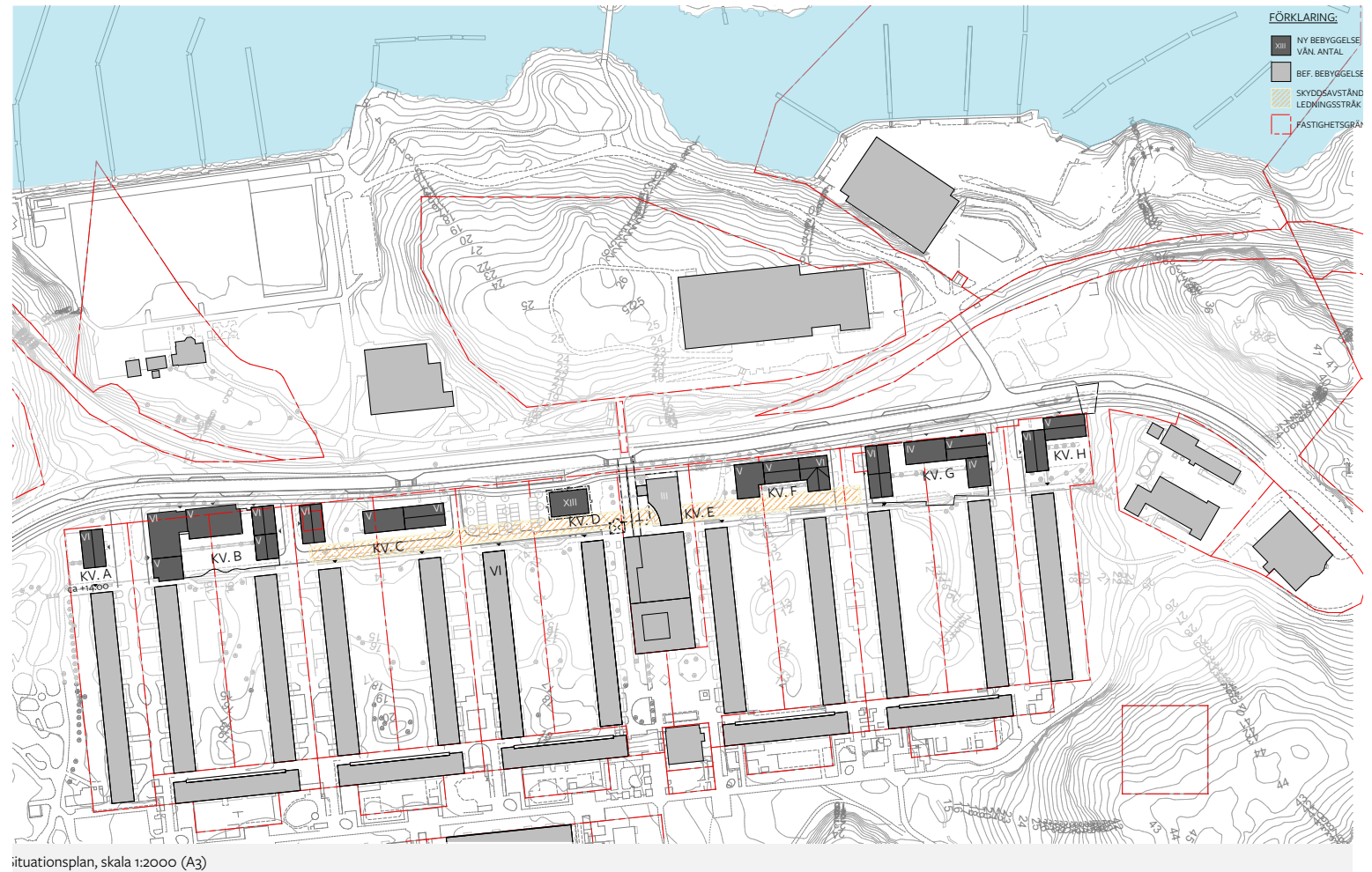
Sida	Fastighet	Gata	Antal platser	Varav vakant	Procent	
Norra	Erstavik 26:109	Braxgatan	73	12	16	
	Erstavik 26:111	Braxgatan	74	14	19	
	Erstavik 26:113	Forellgatan	60	3	5	
	Erstavik 26:115	Forellgatan	60	0	0	
	Erstavik 26:117	Harrgatan	94	40	43	
	Erstavik 26:118	Harrgatan	95	31	33	
	Erstavik 26:110	Fisksätra Torg	73	10	14	
	Erstavik 26:114	Fisksätra Torg	55	8	15	
	Erstavik 26:426	Karpgatan	115	13	11	
	Erstavik 26:428	Karpgatan	109	37	34	
	Erstavik 26:429	<u>Lakegatan</u>	64	7	11	
	Erstavik 26:430	<u>Lakegatan</u>	64	16	25	
	SUMMA NORRA SIDAN			936	191	20,4

PARKERINGSEFTERFRÅGAN

Den planerade bebyggelsen i Fisksätra är uppdelad i 8 olika kvarter enligt kartan nedan.

Inom planområdet planeras det för bostäder, förskola, äldreboende samt centrum/lokaler/handel enligt punktlistan nedan:

- Bostäder, 31 535 kvm, 375 lägenheter.
- Äldreboende, 5 900 kvm, 86 lägenheter.
- Förskola, 1 430 kvm, 4 avdelningar.
- Centrum/lokaler, 940 kvm.
- Centrumutveckling, 2 300 kvm.



Brunnberg & forshed

2019-01-18
FISKSÄTRA ENTRÉ
 Skiss

Figur 6. Planskiss över Fisksätra entré. Källa: Mandaworks AB, StridLundberg AB, Lighthouse AB, Novamark AB.

TILLKOMMANDE BOSTÄDER

En preliminär sammanställning av BTA, lägenhetsfördelning och parkeringsplatser har tagits fram enligt tabellen nedan:

Tabell 5. Lägenhetsfördelning för planerade bostäder.

Lägenheter rok	1 rok	2 rok	3 rok	4 rok	5 rok	Summa lgh
Summa lgh	131	81	85	65	13	375
Andel (%)	35	22	23	17	3	100,0

Enligt Nacka kommuns riktlinjer för parkeringstal för bostäder blir resultatet följande:

Tabell 6. Anpassade parkeringstal för planerad bebyggelse med närhet till lokala centrum eller tunnelbana.

Grundtal	Justering lägesbaserat p-tal	Justering lägenhetsstorlek		Justering besöksparkering		Parkeringstal		Gröna P-tal			
		Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Medelnivå		Ambitiös nivå	
								Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er
0,8	0,72	0,504	0,864	0,5544	0,9504	0,5544	0,9504	0,49896	0,85536	0,4158	0,7128
						123	141	111	127	92	105
Totalt antal parkeringsplatser						272	245				
Inklusive parkering för bilpool							252,70	205,20			

Stena Fastigheter ämnar arbeta efter medelnivån, det innebär att 245 bilplatser då man valt att planera för följande mobilitetsåtgärder:

- Prova på kollektivtrafik genom att erbjuda boende 6 månaders SL-kort.

- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya rese-möjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Förbättra cykelfaciliteter med exempelvis reparations- och tvättrum för cykel.

(alternativt 253 om bilpool väljs som mobilitetsåtgärd) kommer att behövas. Två garage planeras under hus B och G med totalt 145 parkeringsplatser.

15 av dessa parkeringsplatser rekommenderas tillhöra personal vid förskola och äldreboende. Detta innebär att 115 boende behöver få parkering i det befintliga norra garaget.

BEFINTLIGA BOSTÄDER

Parkeringstalet för befintliga bostäder har räknats utifrån faktiskt efterfrågan med hänsyn till det låga bilinnehavet i nuläget samt historiskt sett. Kommunens riktlinjer tar ej hänsyn till det stora antalet vakanser samt dubbeluthyrningar i de befintliga garagen. Det bedöms därför att riktlinjerna för parkeringstal ej bör appliceras på det befintliga beståndet.

ÄLDREBOENDE

Ett äldreboende planeras i Kv. B. Parke-ringsytan väster om äldreboendet är tänkt att samnyttjas med förskolan. Parkerings-platser är tänkta att även användas för av-lämning till förskola. En viss problematik uppkommer då reglering för avlämning generellt bör anges som korttidsparkering å 15 eller 30-minutersparkering. Besök vid äldreboendet antas ta längre varför en

reglering om 1 till 2 timmar förordas. För äldreboende och förskola finns emellertid goda möjligheter till samnyttjande då av-lämning och besök i regel sker under olika tider på dygnet. En alternativ lösning är att reglera parkeringsplatserna med 1 timmes fri parkering som en medelväg. Avståndet till centrum samt tidsspannet bör leda till att platserna inte används som parkeringsplats för handel.

Den planerade aktören för äldreboendet har meddelat att det kommer att krävas 10 parkeringsplatser för boendet för an-ställda. Dessa parkeringsplatser rekommenderas placeras i det planerade garaget under område B.

Äldreboendet definieras som särskilt boende/vård- och omsorgsboende för människor som behöver service och om-vårdnad dygnet runt. Det är inte aktuellt för de boende att inneha egen bil varför parkeringsplatser för dessa ej är nödvändigt.

FÖRSKOLA

Parkeringsstalen anges för personal vi ny- och ombyggnad av förskola och skola. För hämtning och lämning vid skola och förskola ska särskild parkeringsutredning göras. Erfarenheter har visat att behovet av avlämningsplatser och parkeringsplatser skiljer sig stort mellan olika förskolor och skolor. Parkeringsstalen ska anpassas efter förutsättningarna att kunna gå, cykla och åka kollektivt till förskolan och skolan (Nacka kommun, 2018). Nedan redovisas förutsättningarna för parkeringstal för undervisningsverksamheter.

Zon	Förskola
	Antal bpl/personal
A	0,2
B	0,3
C	0,4

Tabell 7. Parkeringstal förskola.

Källa: Nacka kommun

Den planerade förskoleverksamheten planeras för 4 normalstora avdelningar med cirka 20 barn i varje avdelning vilket

innebär att cirka 80 barn kommer att gå på förskolan. Tidigare genomförd studie av Ramboll (2018) för Lillängen förskola visade på att förskolan med 200 barn har 40 anställda. Detta innebär 0,2 anställda per barn, omvandlat för förskolan i Fisksätra förväntas antalet anställda att bli cirka 16 st.

För hämtning och lämning hänvisas föräldrar att nyttja markparkeringarna i anslutning till entrén till förskolan. Dessa består av totalt 7 platser varav 2 är parkeringsplatser för personer med rörelsehinder. Parkeringsplatserna föreslås tidsregleras med 1 timmes (se även motivering under avsnitt 4.2 Äldreboende).

Personalparkering hänvisas till planerat parkeringsgarage under område B. Antalet efterfrågade parkeringsplatser för personal, utifrån kommunens riktlinjer, blir 5 till antalet (4,8). Hänsyn kan även tas till områdets karaktär som erbjuder goda möjligheter att kunna gå, cykla eller åka kollektivt till förskolan.

Antalet platser för hämtning om lämning vid markparkering (5+2) samt personalparkering i garage (10) bedöms tillräckligt med hänsyn till viss sjukfrånvaro samt att alla inte kommer med bil.

KANTSTENSPARKERING

Längs med Fisksätravägen planeras det för totalt 32 parkeringsfickor varav 5 för angöring. I aktuell utformning är 16 parkeringsplatser föreslagna på den södra sidan av Fisksätravägen (varav 5 angöringsplatser). På den norra sidan av vägen planeras det för 16 kantstensparkeringar.

Det är fastighetsägarens som har ansvar att på den egna fastigheten, eller i närheten av den, anordna parkering ”i skälig utsträckning” (PBL). Även om kommunen inte har någon skyldighet att anordna parkering eller angöring på allmän plats kan det i vissa fall finnas fördelar med det, som ett komplement till den parkering fastighetsägaren är skyldig att anordna.

Exempel på fördelar med parkering och angöring på allmän plats:

- Kan skapa allmänt tillgängliga parkeringsplatser i nära anslutning till butiksentréer och andra målpunkter.
- Gatuparkering är mer platseffektivt än samlade anläggningar, där mycket yta går bort på körvägar mellan parkeringsrutorna.
- Gatuparkeringsplatser i centrala

stadsdelar samnyttjas ofta i hög grad, en gatuparkeringsplats kan ersätta flera parkeringsplatser på tomtmark.

- Kan säkerställa att det finns parkering för personer med rörelsehinder inom 25 meter från publika entréer.
- Lastzoner i gatan gör så att leveransfordon, så som större lastbilar, kan undvika backrörelser och inte behöver korsa gång- och cykelbanor för att hämta och lämna gods, vilket är positivt ur trafiksäkerhetsperspektiv.
- I en tät kvartersstad kan det vara svårt att anlägga angöringsytor på kvartersmark utan att staden glesas ut.

Det finns emellertid även nackdelar med parkering och angöring på allmän plats:

- Tar upp yta som annars hade kunnat användas för exempelvis grönska eller cykelbanor.
- Riskerar att öka andelen hårdgjord yta.
- Medför ökad trafik i form av söktrafik.
- Fordon som är i färd med att parkera hindrar framkomligheten på gatan.

- En god tillgänglighet på parkering nära målpunkten gör människor mer benägna att ta bilen istället för att gå, cykla eller åka kollektivt.
- Parkerade bilar skymmer sikten, vilket ökar olycksrisken. Inte minst barn kan skymmas bakom bilarna.

Då det finns många nackdelar med parkering på allmän plats och då fördelarna i synnerhet gäller för korttidsparkering och angöring är rekommendationerna att det på allmän plats endast ska anläggas en begränsad mängd parkering/angöring och att parkeringen ska vara korttidsparkering. Detta kan regleras genom tidsbegränsning eller genom parkeringsavgifter (eller en kombination av båda). All långtidsparkering ska anordnas på kvartersmark. I vissa fall kan dock undantag göras för parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Gränsen mellan korttidsparkering och långtidsparkering rekommenderas att sättas vid cirka 30 minuter; att parkera i 2–3 timmar för att spendera tiden i köpcentrumet eller för att lämna av sina barn vid skol- eller förskola är inte att bedöma som korttidsparkering.

Butiker är den verksamhet som har störst nytta med korttidsparkering i gatan. Även om nödvändigheten av närliggande parkering ofta överdrivs möjliggör korttidsparkering för fler kunder att nå butiken. I blandad kvartersstad kan det även vara svårt att anordna lättillgänglig kundparkering på kvartersmark. Vid korttidsparkering utanför butiker är det viktigt att regleringen är utformad så att inte platserna tas upp av bilar som står där en lång tid. Ofta räcker en tidsbegränsning om 15 minuter.

Tack vare närheten till handel, äldreboende och förskola kan Stena Fastigheter AB tillgodoräkna sig 50 procent av kantsparks-parkeringen (båda sidor inräknat), dvs. 16 platser för besökande, last samt taxi mm. En förutsättning för detta är att platserna tidsregleras 1 timme.

HANDEL

I kvarter D tillskapas cirka 30 platser tilltänkta för handelsparkering i marknivå. Den tidigare genomförda inventeringen av handelsparkeringen (Tyréns, 2018) visade att dagens 74 parkeringsplatser aldrig används mer än 70 procent vilket kan översättas i 51 av 74 parkeringsplatser.

De populäraste parkeringsrutorna som används vid handelsparkeringen ligger i den östra delen, närmst handeln.

Under inventeringarna genomfördes även en nummerskrivning vilket visade att några fordon står parkerade även dagtid. Detta kan tyda på att det finns vissa som använder handelsparkeringen till annat än just handelsparkering.

En större andel av kantsparks-parkeringen föreslås regleras till korttidsparkering. På så sätt kan även dessa nyttjas för kortare ärenden vid centrum. I tidigare avsnitt rekommenderas att 75 procent av kantsparks-parkeringen regleras som korttidsparkering (1 timme). Resterande parkeringsplatser kan regleras för en mix av kortare eller längre tidsspann. En nyckelregel bör vara att placera korta tidsintervaller närmst centrumhandeln. Vid en utbyggnad av centrum eller om verksamheterna inom befintlig handel får en ny bedömning göras.

Befintliga handelsverksamheter består bland annat av matbutiker, restauranger och kontor. Tabellen 8 redovisar en sammanställning av dessa verksamheter samt angivna parkeringstal och antal

parkeringsplatser utifrån kommunens riktlinjer. För vissa verksamheter saknas parkeringstal varför en tidigare omvärldsbevakning genomförd av Ramboll (2018) ligger till grund för dessa samt antaganden om faktiskt efterfrågan på parkering utifrån verksamhetstyp.

Utifrån kommunens riktlinjer, omvärldsbevakning och antagen parkeringsefterfrågan för ett antal verksamheter finns en total parkeringsefterfrågan om 86 bilplatser för handel. Det finns dock goda samnyttjandemöjligheter då verksamheterna besöks under olika tidpunkter på dygnet. Den tidigare parkeringsutredningen, genomförd av Tyréns (2018), visade på att handelsparkeringens beläggning aldrig översteg 70 procent, vilket skulle innebära att 51 platser var tillräckligt. Parkeringstalen beaktar heller inte det faktum att flera ärenden kan genomföras av besökare till centrum.

Totalt planeras det för 55 parkeringsplatser för handelsparkering varav 25 av dessa i befintligt parkeringsgarage (norra) med direktaccess till handeln.

Tabell 8. Omvärldsbevakning, parkeringstal för handel.

Verksamhet	Plan	Kvm	Parkeringstal	Antal p-platser
Matbutik	0	1 748	25 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök)	44
Aktivitetslokal	0	716	0,4 bpl/anställd & 0,2 bpl/besök	2
Butikslokal	0	68	16,57 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök) *	1
Restaurang	0	166	23 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök)	4
Skyltar	0	5	20 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök)	0
Matbutik	0	58	25 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök)	1
Kontorslokal	0	58	20 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök)	1
Presentbutik	1	74	16,57 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök) *	1
Guld/smycken	1	77	16,57 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök) *	1
Bankomat	1	7	-	0
Kontorslokal	1	103	20 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök)	2
Apotek	1	115	5 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök) **	1
Matbutik	1	331	25 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök)	8
Catering	1	87	5 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök) **	1
Café	1	70	10 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök) **	1
Bibliotek	1	648	5 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök) **	3
Klädbutik	1	70	16,57 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök) *	1
Datorservice	1	45	16,57 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök) *	1
Frisör	1	73	-	0
Kiosk och tobak	1	31	-	0
Restaurang	1	76	23,13 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök) *	2
Vårdcentral	2	795	10,00 bpl/1000m ² BTA (inkl. besök) *	8
Öppen förskola	2	372	-	0
Tandläkare	2	100	5,00 bpl//1000m ² BTA (inkl. besök) **	1
Förråd	2	72	-	0
				86

* Omvärldsbevakning (2018)

** Antagen parkeringsefterfrågan

BEFINTLIG MARKPARKERING FÖR BOENDE

Cirka 150 av de befintliga avgiftsbelagda markparkeringarna har antagits tillhöra boende i befintliga bostadshus vilka bör placeras inom befintliga parkeringsgarage. Hur dessa ska fördelas i detalj har ej studerats inom ramen för denna studie. Stena Fastigheter bör sträva efter att varje bostad ska ha så nära som möjligt till sin bilplats.

Antalet vakanser efter tillägg från nya bostäder, personalparkering vid verksamheter etc. är 113 stycken i det norra garaget och 82 stycken bilplatser i det södra garaget (195 bilplatser totalt). Efter flytt av parkerare tillhörande boende på markparkeringen innebär det att 45 vakanser återstår.

SOPSUGSANLÄGGNINGAR

Stena Fastigheter AB planerar att byta ut befintlig sopsugsanläggning mot en ny. Ett antal platser i de befintliga parkeringsgaragen på den norra sidan försvinner på grund av detta. För varje anläggning som installeras försvinner mellan 2–3 parkeringsplatser. Totalt berör detta fyra av parkeringsgaragen (på den norra sidan) vilket innebär ett bortfall av 8–12 parkeringsplatser.

SAMMANSTÄLLNING BILPARKERINSEFTERFRÅGAN

Detta avsnitt presenterar en översiktlig bild av parkeringssituationen vid Fisksätra centrum samt parkeringsefterfrågan efter ny bebyggelse tillkommer (exklusive påbyggnad).

Tabell 9. Antal p-platser nuläge

Parkeringstyp	Antal platser
Boende markparkering	150
Övrig markparkering	144
Boende garage (norra)	936
Boende garage (södra)	585
Centrumparkering	74
Summa	1 889

Det totala antalet parkeringsplatser idag är 1 889 stycken fördelat över ovanstående parkeringsytor.

Tabellen nedan presenterar antalet platser inom respektive parkeringsyta efter nyexploatering. Kantstensparkeringen tillägnas ingen verksamhet och kommer att kunna nyttjas för flera olika syften.

Tabell 10. Antal p-platser planförslag

Parkeringstyp	Antal platser
Boende garage (norra)	924*
Boende garage (södra)	585
Boende garage B och G	145
Markparkering (handel)	30
Markparkering förskola samt äldreboende	7**
Kantstensparkering	32***
Summa	1 723

* inklusive sopsugsanläggningar

** inklusive 2 HKP

*** exkl. angöring och lastområden

Det totala antalet parkeringsplatser minskar från dagens 1 889 till 1 723.

NYTT P-GARAGE UNDER B & G I det planerade parkeringsgaraget under kvarter B och G planeras det för totalt 145 bilplatser. Fördelningen av dessa föreslås enligt nedan:

- 130 parkeringsplatser för boende.
- 10 parkeringsplatser för personal vid äldreboendet.
- 5 parkeringsplatser för personal vid förskolan.

Detta innebär även att det saknas 115 bilplatser för boende.

PARKERINGSGARAGE NORRA
För att säkra upp att antalet parkeringsplatser klaras har 12 bilplatser tagits bort inom dessa. Exakta antalet borttagna platser på grund av sopsugsanläggningar kan dock komma att variera mellan 8-12 stycken. Fördelningen av den totala parkeringsefterfrågan om Fisksätra föreslås enligt nedan:

I det befintliga norra garagen finns plats för 924 bilplatser (efter installation av sopsugsanläggningar). Fördelningen av dessa föreslås enligt nedan:

- 700 parkeringsplatser tillfaller boende som idag parkerar i garagen.

- 150 parkeringsplatser för boende som idag parkerar på befintlig markparkering.
- 115 parkeringsplatser för tillkommande boende i nyexploatering.
- 25 bilplatser för centrumhandel med direktaccess till centrum.

Detta genererar en total efterfrågan om 990 bilplatser vilket inte klaras inom de tillgängliga 924 bilplatserna. Det innebär att det saknas 66 bilplatser för boende. Enligt uppgifter från Stena Fastigheter kan dessa flyttas till de södra garagen och fortsatt innebära rimliga gångavstånd för boende till sin parkeringsplats.

PARKERINGSGARAGE SÖDRA
För de befintliga parkeringsgaragen i det södra området i Fisksätra finns idag totalt 585 bilplatser. Fördelningen av dessa föreslås enligt nedan:

- 503 bilplatser tillfaller boende som idag parkerar i garagen.
- 66 bilplatser tillfaller boende som idag parkerar i de norra garagen men som flyttas över.

Detta innebär totalt 569 bilplatser i det södra garaget vilket ger ett överskott om 16 bilplatser i de södra garagen.

PARKERINGSEFTERFRÅGAN CYKEL

Samma parkeringstal för cykel gäller i hela kommunen oavsett zonindelning. Nedan presenteras parkeringstalet för cykel för olika kategorier:

Tabell 11. Parkeringstal för cykel i Nacka kommun.

Kategori	Parkeringstal
Små lägenheter; 1:or och 2:or	2
3:or	3
4:or	4
5:or	5
6:or och större lägenheter	6
Studentbostäder	1,25
Kontor (cpl/1000 kvm BTA)	20
Handel (cpl/1000 kvm BTA)	30
Förskola (cpl/elev)*	0,4
Övrigt (ex: vård, idrott, kultur, samlingslokaler) (cpl/besökare)	0,3
Kollektivtrafik hållplats (cpl/100 påstigande)	15

* Inklusiv cykelparkering för personal

BOSTÄDER

Det planeras för 375 nya lägenheter i området. Antalet cykelparkeringsplatser baseras på lägenhetsstorlekarna och presenteras i tabellen nedan.

Resultatet visar att det bör planeras för 1004 cykelparkeringsplatser. Vid bostäder bör minst hälften av dessa vara lättillgängliga i markplan, dock kan ett antal platser accepteras även i källarplan.

Lägenheter	1 rok	2 rok	3 rok	4 rok	5 rok	Summa
Antal lgh	131	81	85	65	13	375
P-tal	2	2	3	4	5	-
Antal cykel-p	262	162	255	260	65	1 004

Tabell 12. Anpassade parkeringstal för bostäder för planförslaget.

FÖRSKOLA

Den planerade förskolan vid Kv. B antas innehålla 4 avdelningar med cirka 80 barn vid verksamheterna. Detta innebär, enligt kommunens riktlinjer, att plats för 32 cykelplatser behöver tillskapas. Placeringen av cykelparkering bör vara så nära entrén som möjligt. Det är även viktigt att cykelparkeringen är synlig från entrén.

HANDEL

Det planeras för cirka 3 240 m² BTA centrum/lokaler/centrumutveckling vilket, enligt kommunens riktlinjer, innebär att plats för 97 cykelplatser. För handel är det viktigaste att cykelparkeringen är lättillgänglig och att den är säker. Cykelparkeringen för handel rekommenderas placeras utomhus, så nära entrén som möjligt. Det är även viktigt att cykelparkeringen också är synlig från entrén. Om cykelparkeringen saknas där människor vill parkera är risken att cyklarna parkeras vid entrén och står i vägen, medan det kan finnas cykelparkeringsplatser längre bort.

ÄLDREBOENDE

Det planerade äldreboendet antas bli cirka 5 900 kvm BTA med 86 lägenheter. Riktlinjerna för cykelplatser för övriga verksamheter baseras på antalet besökare. Vid extremfall kan poneras att 20 besökare anländer till äldreboendet samtidigt, detta skulle innebära 6 cykelplatser. Vidare är det sannolikt att ett antal i personal väljer att cykla till arbetet varför cirka 10 parkeringsplatser för cykel rekommenderas som utgångspunkt.

Vid kontor och arbetsplatser är det viktigt att cykelparkeringen är lättillgänglig. Platser inomhus föredras av en del, men även dessa måste vara lättillgängliga i markplan. Platser utomhus bör vara under tak. Det bör finnas möjlighet för anställda att duscha och klä om, för att underlätta för dem som vill cykla lite längre sträckor till arbetet.

KOLLEKTIVTRAFIK

Nacka kommuns parkeringstal för cykel vid kollektivtrafik är satt till 15 cykelplatser per 100 påstigande. Enligt uppgifter från SL (2015) är antalet påstigande cirka 2 800 per dygn vid Saltsjöbanans station 'Fisksätra station' (ej inräknat resande med buss). Detta skulle innebära cirka 420 cykelplatser.

Information om antalet påstigande för samtliga busslinjer vid Fisksätra station (ej inräknat resande med tåg) har erhållits från Trafikförvaltningen (20190211). Underlaget baseras på ATR-data, ej accesskortstada). Det totala antalet påstigningar har räknats till 1366 stycken men siffran ska enligt Trafikförvaltningen endast användas som fingervisning. Detta skulle innebära, enligt Nacka kommuns parkeringstal, plats för ytterligare 205 cykelplatser i anslutning till busshållplatsen.

Säkra (möjlighet att låsa fast ram), väderskyddade cykelparkeringar i strategiska lägen har visat sig vara en framgångsfaktor för att underlätta kombinationsresor med cykel. Tryggt, nära och tillgängligt är viktiga nyckelord.

MÖJLIGHETER TILL SAMNYTTJANDE

Enligt Nacka kommun bör samnyttjande av parkeringsplatser om möjligt beaktas i planeringen för effektivare markanvändning.

Samnyttjad parkering innebär att samma parkering nyttjas av flera olika personer på olika tider av dygnet. Mest effektivt blir det om verksamheter med parkeringsefterfrågan på olika tider av dygnet delar parkering (exempelvis kontor med hög efterfrågan dagtid och fritids- eller nöjesanläggningar med hög efterfrågan på kvällar och helger).

Genom att låta parkering inom en och samma kategori (så som boendeparkering) vara gemensam istället för att varje person eller hushåll har en egen utpekad bilplats, öppnas möjligheter för samnyttjande. Detta innebär också att det totala antalet parkeringsplatser kan reduceras. I ett bostadsområde (där efterfrågan på parkering är som störst under natten) kan ändå en del bilar förutsättas vara borta av olika anledningar. Det kan till exempel handla om att personer är bortresta, arbetar, har dubbla boenden eller har lånat ut bilen.

Med utgångspunkt i tabeller för samnyttjande i parkeringsnormer från nio olika

svenska kommuner används följande siffror för beläggningen vid olika tidpunkter för Fisksätra. En skillnad mellan Göteborgsundersökningen och nutida parkeringsnormer är att parkering vid bostäder nu förutsätts ha en högre beläggning än vad som framkom på 80-talet. En förklaring till detta är att kommuner idag inte vill förutsätta att boende ska ta bilen till arbetet varje dag.

Siffrorna i tabellen har reviderats efter genomförd inventering för bostäder och handel. Beläggningen vid handelsparkeringen översteg dock aldrig 70 procent vid inventeringarna, vilket har korrigerats (-10 procentenheter för vardagar 16–20 samt lördag 10–13).

Tabellen visar på uppskattad beläggning för olika typer av parkerare vid olika tidpunkter under en vecka. Parkering för boende löses, som beskrivet tidigare, inom planerade samt befintligt garage. Samnyttjande möjligheter finns däremot för framförallt för handel, förskola och äldreboende.

Utifrån antagna procentsatser finns idag goda möjligheter till samnyttjande. Högst beläggning kommer sannolikt att vara under lördag vid lunchtid. Den totala

Tabell 13. Översiktlig beskrivning av samnyttjandemöjligheter.

Kategori	Vardag 08-16	Vardag 16-20	Lördag 10-13	Vardag (natt)
Bostäder				
- boende	70%	70%	70%	90%
- besökare	30%	70%	50%	50%
Kontor	80%	20%	10%	10%
Handel	40%	70%	80%	0%
Förskola	90%	50%	5%	5%
Äldreboende	20%	40%	80%	5%

efterfrågan på parkering understiger det föreslagna totala antalet parkeringsplatser. Givna antaganden för centrumhandeln avgör hur efterfrågan på parkering kan se ut. En upprustning av centrum och eventuella tillägg av ytterligare butiker eller verksamheter kan komma att öka efterfrågan av parkering.

Förskolan får framförallt besökande i form av föräldrar som lämnar sina barn på morgonen (vardag, fm) och vid hämtning (vardag, em) som dock är något mer utspridd. Äldreboendet antas få flest

besökande under helger när förskolan är stängd. Handeln antas få besökande under vardagar (em) och helger. Variationer i tidsreglering för de olika parkeringsytorna kan ytterligare säkra upp att parkeringsefterfrågan klaras. Kantstensparkeringen antas som reserv för de olika verksamheterna.

Att samnyttja boendeparkering är svårare och kräver då ej fasta bilplatser. Detta kan vålla olägenhet för de betalande hyresgästerna om bilplatserna är upptagna av andra.

SCENARIO MAXIMAL PÅBYGGNAD

Befintlig detaljplan möjliggör påbyggnad på de befintliga bostadshusen. Det har ej fastslagits i hur stor omfattning en påbyggnad planeras att ske eller om det sker överhuvudtaget. Lägenhetsfördelningen vid maximal påbyggnad presenteras nedan:

- 1 rok - 200 st
- 2 rok - 140 st
- 3 rok - 40 st
- 4 rok - 20 st

Scenariot innehåller totalt 400 lägenheter. Med ovan fördelning har parkeringstal tagits fram utifrån kommunens riktlinjer för bilparkering.

Scenariot har endast studerats med utförande av ett nytt parkeringshus/garage söder om planområdet. Antalet parkeringsplatser som krävs avgörs om gröna parkeringstal tillämpas.

- Utan gröna parkeringstal krävs 246 bilplatser.
- Med medelnivå (dvs. 3 mobilitetsåtgärder) krävs 229 bilplatser (inklusive platser för bilpool).
- För ambitiös nivå (dvs. 5 mobilitetsåtgärder) krävs 193 platser.

Placering av parkeringshus samt trafikallstring redovisas i framtagna trafikutredning.

Grundtal	Justering lägesbaserat p-tal	Justering lägenhetsstorlek		Justering besöksparkering		Parkeringstal		Gröna P-tal			
		Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Medelnivå		Ambitiös nivå	
								Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er
0,8	0,72	0,504	0,864	0,5544	0,9504	0,5544	0,9504	0,49896	0,85536	0,4158	0,7128
						188	57	170	51	141	43
Totalt antal parkeringsplatser						246		221			
Inklusive parkering för bilpool								228,97		192,14	

Figur 7. Parkeringstal vid scenario maximal påbyggnad.

SCENARIO PARKERINGSGARAGE 2 VÅNINGAR

Stena Fastigheter ser över möjligheten att planera de två tillkommande parkeringsgaragen under kvarter B och G i två plan.

Tabell 14. Antal p-platser p-garage B.

Parkeringsgarage B	Antal platser
Plan 1	69
Plan 2	83
Totalt B	152 (inkl. 6 hkp)

Med en ökning av 149 platser mot huvudalternativet skulle den största skillnaden bli att all parkering för ny-exploatering klaras inom de nya parkeringsgaragen under kvarter B och G. Det skulle resultera i ett överskott om 30 bilplatser (med förutsättning att 3 mobilitetsåtgärder införs).

Dessa 30 bilplatser skulle kunna tilldelas boende som idag parkerar i de befintliga norra garagen vilket skulle öppna upp platser för ytterligare centumparkering med direktaccess till handeln.

Tabell 15. Antal p-platser p-garage G.

Parkeringsgarage G	Antal platser
Plan 1	68
Plan 2	74
Totalt B	142 (inkl. 6 hkp)

Detta innebär en ökning med 149 bilplatser jämfört med tidigare presenterat alternativ (från 145 till 294 bilplatser).

REFERENSER

Brunnberg & Forshed (2018) Situationsplan. 2018-11-26.

Brunnberg & Forshed (2018) Fisksätra entré. Preliminär sammanställning av BTA, lägenhetsfördelning och p-platser. 2018-11-30.

Mandaworks (2018) Norra Centrum. Fisksätra Entré. Sammanfattning strukturförslag 2018-02-19.

SL (2015) Fakta om SL och länet 2015. AB Storstockholms Lokaltrafik. Tillgänglig online via: https://sl.se/globalassets/rapporter-etc/fakta_om_sl_och_la-net-2015.pdf

Stena Fastigheter (2018) Boendetillstånd för parkering införs i Fisksätra. Postutskick i juni 2018.

Stena Fastigheter (2018) Fisksätra centrum. Feasibility study. September 2018.

Tyréns (2018) Norra Fisksätra – Parkeringsutredning.

Tyréns (2017) Trafik-PM Norra Fisksätra.

BILAGOR

BILAGA 1. ANTAL VAKANTA GARAGEPLATSER (2017-2018)

Antal vakanta garageplatser 2017-06-16					
Sida	Fastighet	Gata	Antal platser	Varav vakant	%
Södra	Erstavik 26:11	<u>Laxgatan</u>	61	0	
	Erstavik 26:12	<u>Laxgatan</u>	75	15	
		<u>Laxgatan</u>	136	15	11,0%
	Erstavik 26:13	Mörtgatan	80	8	
	Erstavik 26:14	<u>Mörtgatan</u>	78	11	
		Mörtgatan	158	19	12,0%
	Erstavik 26:15	<u>Sikgatan</u>	79	9	
	Erstavik 26:16	<u>Sikgatan</u>	81	12	
		<u>Sikgatan</u>	160	21	13,0%
	Erstavik 26:17	<u>Ålgatan</u>	72	6	
	Erstavik 26:18	<u>Ålgatan</u>	57	2	
		<u>Ålgatan</u>	129	8	6%
SUMMA SÖDRA SIDAN			583	63	10,8%

Norra	Erstavik 26:109	Braxgatan	73	18	
	Erstavik 26:111	Braxgatan	74	12	
		Braxgatan	147	30	20%
	Erstavik 26:113	Forellgatan	60	3	
	Erstavik 26:115	<u>Forellgatan</u>	60	1	
		Forellgatan	120	4	3%
	Erstavik 26:117	Harrgatan	90	36	
	Erstavik 26:118	<u>Harrgatan</u>	95	23	
		Harrgatan	185	59	32%
	Erstavik 26:110	Fisksätra Torg	73	14	
	Erstavik 26:114	<u>Fisksätra Torg</u>	55	7	
		Fisksätra Torg	128	21	16%
	Erstavik 26:426	Karpgatan	115	14	
	Erstavik 26:428	<u>Karpgatan</u>	109	36	
		Karpgatan	224	50	22%
	Erstavik 26:429	<u>Lakegatan</u>	64	3	
	Erstavik 26:430	<u>Lakegatan</u>	64	13	
		<u>Lakegatan</u>	128	16	13%
SUMMA NORRA SIDAN			932	180	19,3%
TOTALSUMMA			1 515	243	16,0%

Antal vakanta garageplatser 2018-11-15					
Sida	Fastighet	Gata	Antal platser	Varav vakant	%
Södra	Erstavik 26:11	<u>Laxgatan</u>	61	0	
	Erstavik 26:12	<u>Laxgatan</u>	76	13	
		<u>Laxgatan</u>	137	13	10%
	Erstavik 26:13	Mörtgatan	80	14	
	Erstavik 26:14	<u>Mörtgatan</u>	78	9	
		Mörtgatan	158	23	14%
	Erstavik 26:15	<u>Sikgatan</u>	79	9	
	Erstavik 26:16	<u>Sikgatan</u>	81	10	
		<u>Sikgatan</u>	160	19	12%
	Erstavik 26:17	<u>Ålgatan</u>	73	6	
	Erstavik 26:18	<u>Ålgatan</u>	57	1	
		<u>Ålgatan</u>	130	7	5%
SUMMA SÖDRA SIDAN			585	62	10,6%

Norra	Erstavik 26:109	Braxgatan	73	12	
	Erstavik 26:111	<u>Braxgatan</u>	74	14	
		Braxgatan	147	26	18%
	Erstavik 26:113	Forellgatan	60	3	
	Erstavik 26:115	<u>Forellgatan</u>	60	0	
		Forellgatan	120	3	3%
	Erstavik 26:117	Harrgatan	94	40	
	Erstavik 26:118	<u>Harrgatan</u>	95	31	
		Harrgatan	189	71	38%
	Erstavik 26:110	Fisksätra Torg	73	10	
	Erstavik 26:114	<u>Fisksätra Torg</u>	55	8	
		Fisksätra Torg	128	18	14%
	Erstavik 26:426	Karpgatan	115	13	
	Erstavik 26:428	<u>Karpgatan</u>	109	37	
		Karpgatan	224	50	22%
	Erstavik 26:429	<u>Lakegatan</u>	64	7	
	Erstavik 26:430	<u>Lakegatan</u>	64	16	
		<u>Lakegatan</u>	128	23	18,0%

SUMMA NORRA SIDAN 936 191 20,4%

TOTALSUMMA 1 521 253 16,6%

RAMBOLL