

Parkeringsutredning - PM  
**SICKLAÖN 367:5, JARLABERG NACKA**



2016-09-06

## INLEDNING

Denna parkeringsutredning behandlar en exploatering i Jarlaberg, Nacka. Det planeras för 121 lägenheter (63 ettor, 54 tvåor och 4 treor).

Bilparkering är en av de viktigaste faktorerna för att styra användandet av bil. En hållbar parkeringsstrategi ska sträva efter att det alltid ska vara lättare, snabbare och billigare att åka kollektivt, gå eller cykla än att åka bil.

Parkeringsplatser tar upp stora ytor (ovan eller under jord) varför det samtidigt är viktigt att se till att det inte byggs fler parkeringsplatser än vad det finns behov för. Dessutom eftersträvas ett effektivt markutnyttjande så att en tät stad kan skapas.

## RESULTAT OCH SAMMANFATTNING

Med den använda metodiken för att ta fram P-tal landar man i ett behov på 55 bilparkeringsplatser. Räknar man in den planerade bilpoolen blir behovet cirka 45 platser.

Det framräknade P-talet blir 0,45 bilplatser/lägenhet för ettor och tvåor och jämfört med utgångsläget på 0,8 är det en knapp halvering. För treor landar det justerade P-talet på 0,64 bilplatser/lägenhet (jämfört med utgångsläget på 0,9).

De båda utgångslägena för P-tal (0,8 resp. 0,9 bilplatser/lägenhet) anses dock vara högt för de typer av lägenheter det planeras för (i synnerhet för smålägenheterna) och resultatet anses som rimligt.

Läget är väldigt bra om man ser till kollektivtrafiknärlighet, gång-/cykeltrafik och handel/service. I ett framtida scenario för Nacka så ingår även en tunnelbana och en uppgång planeras i direkt närhet till detta område. Närhet till tunnelbana är en av de största anledningarna till en låg P-norm.

Klimatprogram för Nacka kommun belyser vikten av att minska klimatpåverkan från resor och ett byggande av smålägenheter med en lägre P-norm är ett steg i den riktningen.

Denna typ av lägenheter, med bra kollektivtrafikläge och satsning på mobilitetsåtgärder, kommer i första hand att locka ungdomar (och kanske även seniorer) och denna typ av målgrupp har ett lågt bilinnehav.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

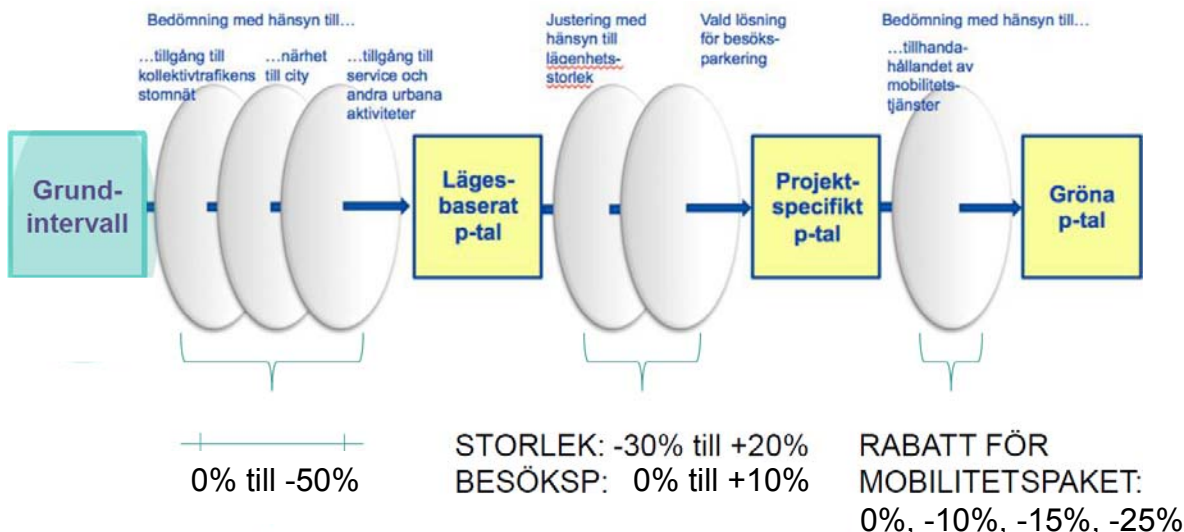
<b>METOD .....</b>	<b>4</b>
<b>FÖRUTSÄTTNINGAR/UTGÅNGSPUNKT .....</b>	<b>5</b>
<b>STYRANDE DOKUMENT .....</b>	<b>5</b>
<b>GEOGRAFISKA LÄGET .....</b>	<b>5</b>
<b>MÅLGRUPP OCH DERAS ANTAGNA BILINNEHAV .....</b>	<b>7</b>
<b>EXISTERANDE BILPOOL .....</b>	<b>7</b>
<b>ANALYS .....</b>	<b>7</b>
<b>GEOGRAFISKT LÄGE.....</b>	<b>7</b>
<b>LÄGENHETSSAMMANSÄTTNING.....</b>	<b>10</b>
<b>BESÖKSPARKERING .....</b>	<b>10</b>
<b>MOBILITETSPAKET.....</b>	<b>10</b>
<b>PARKERINGSTALSBERÄKNING.....</b>	<b>12</b>
<b>UTFORMNING .....</b>	<b>14</b>
<b>KLIMATPÅVERKAN.....</b>	<b>14</b>
<b>BEDÖMDA RISKER/KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET .....</b>	<b>15</b>

## METOD

Metoden som använts är framtagen för att räkna fram ett parkeringstal för exploateringsområden innehållandes flerbostadshus. Den bygger på att man utgår från ett utgångsläge (som kallas grundintervall) och sedan stegar man sig igenom en process där man i de olika stegen kan få rabatter baserat på t.ex. geografiskt läge, lägenhetsstorlek och mobilitetspaket.

Beräkningsmetodikerna ser ut som följer:

1. Utgångsläge
- ↓
2. Lägesbaserat P-tal (intervall: -50% till 0%)
- ↓
3. Justerat P-tal baserat på lägenhetsstorlek/-sammansättning (intervall: -30% till +20%)
- ↓
4. Besöksparkering (intervall: 0 till +10%)
- ↓
5. Justerat efter mobilitetspaket (0%, -10%, -15%, eller -25%)
- ↓
6. Slutresultat, P-tal



### 1. Utgångsläge (Grundintervall)

Utgångsläget tas ur Nackas parkeringsnorm.

### 2. Lägesbaserat p-tal

Eventuellt avdrag här baseras på avstånd till kollektivtrafiken, avstånd till dagligvaruhandel, tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter etc. T.ex. värderas närhet till tunnelbana högt. Rabatt mellan 0-50% beroende på ovan nämnda kriterier.

### 3. Justerat p-tal baserat på lägenhetsstorlek/-sammansättning

Det projektspecifika P-talet justeras uppåt eller nedåt beroende på lägenhetsstorlekarna.

- Små lägenheter: -30%
- Stora lägenheter: +20%

### 4. Besöksparkering

I detta steg läggs en eventuell besöksparkering till: 0% eller +10%

## 5. Justering efter eventuellt mobilitetspaket

För att förenkla detta steg har tre nivåer av mobilitetspaket tagits fram:

- Grundläggande nivå, som ger en rabatt på -10%.  
Detta skulle t.ex. kunna innehålla:
  - Informationspaket
  - Cykelparkering av god kvalitet placerad på lättillgänglig plats
  - Förbättrade cykelfaciliteter, t.ex. dörröppnare
  - Tillgång till bilpool i området
  
- Medelnivå, som ger en rabatt på -15%.  
Detta skulle t.ex. kunna innehålla:
  - Informationspaket
  - Cykelparkering av god kvalitet placerad på lättillgänglig plats
  - Förbättrade cykelfaciliteter, t.ex. dörröppnare
  - Tillgång till bilpool i området
  - Cykelpool
  - "Prova på"-kort för kollektivtrafiken
  
- Ambitiös nivå, som ger en rabatt på -25%.  
Detta skulle t.ex. kunna innehålla:
  - Informationspaket och erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning
  - Cykelparkering av god kvalitet placerad på lättillgänglig plats
  - Förbättrade cykelfaciliteter, t.ex. dörröppnare
  - Förbetalt bilpoolsmedlemskap i minst 5 år
  - Cykelpool
  - "Prova på"-kort för kollektivtrafiken
  - Leveransskåp för varor (också kylvaror)

## 6. Slutresultat, P-tal

Efter att ha gått igenom ovan nämnda metodik landar man i ett slutresultat för områdets P-tal.

## FÖRUTSÄTTNINGAR/UTGÅNGSPUNKT

Denna parkeringsutredning behandlar boendeparkering för planerad nybyggnation av 121 lägenheter i Jarlaberg, Nacka. Det planeras till största delen för mindre lägenheter (ettor och tvåor) men även för några få treor. Garaget ligger i ett plan under de nya husen.

Det är inte aktuellt med ett garageplan i två eller flera plan eftersom en ramp mellan planen skulle ta upp för stor yta som annars kunde användas till parkeringsplatser och därför blir yteffektiviteten låg. I detta fall skulle byggkostnaden för att bygga fler än ett plan då bli orimligt hög och nyttan med de nya platserna låg.

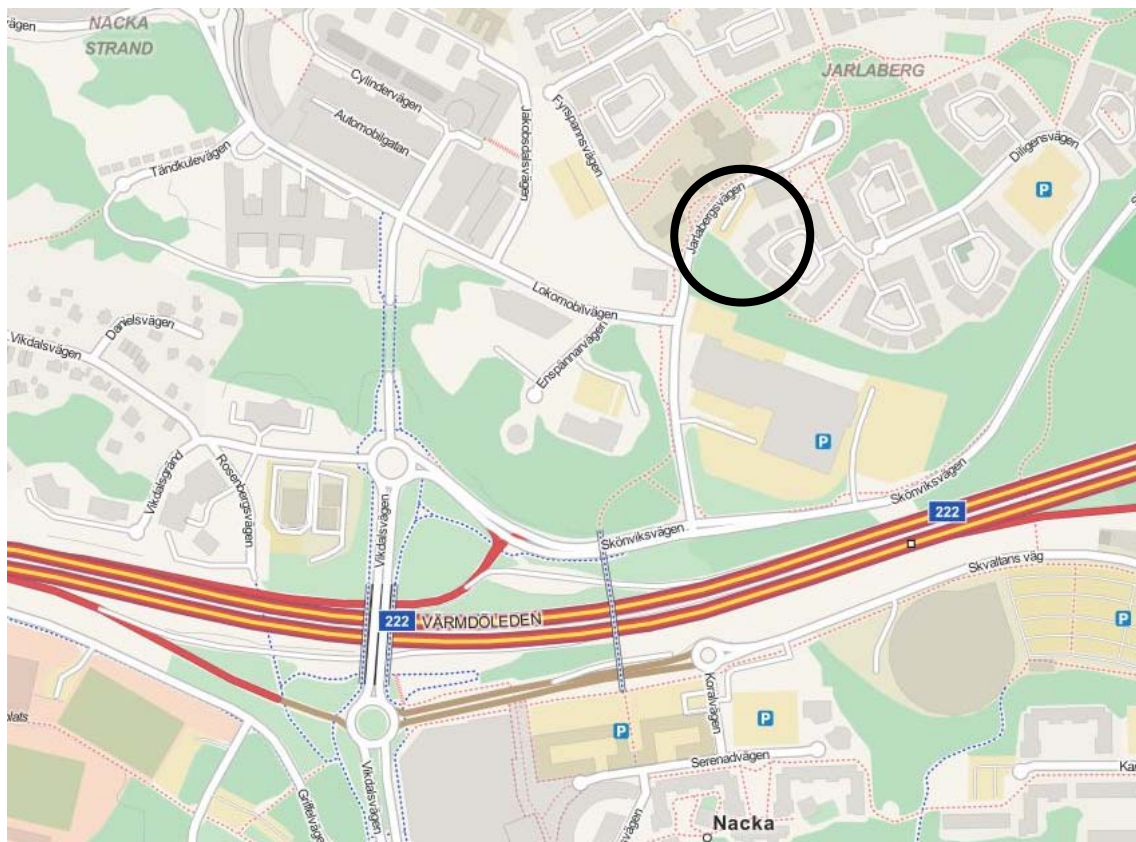
### STYRANDE DOKUMENT

Utgångspunkt för dessa beräkningar är tagen från Nacka kommuns framtagna dokument "Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun - 20150116".

### GEOGRAFISKA LÄGET

Det geografiska läget för det planerade exploateringsområdet ligger i zon A (enligt Nacka kommuns zonindelning), detta medför att utgångsläget för parkeringstalet är 0,8 bilplatser/lägenhet (inklusive besöksparkering) för både ettor och tvåor. För treor är motsvarande utgångsläge 0,9 bilplatser/lägenhet.





Figur 1: Översiktsbild, ring markerar det ungefärliga området för den planerade exploateringen utefter Jarlabergsvägen (Källa: OpenStreetMap)



Figur 2: Utdrag ur situationsplan

## MÅLGRUPP OCH DERAS ANTAGNA BILINNEHAV

Fastigheterna planeras bestå av en övervägande del små lägenheter. Detta innebär att en relativt stor grupp av de som flyttar in med stor sannolikhet kommer att utgöras av unga vuxna. Mobilitetsmönstret och trenderna inom denna grupp visar på en förändring både när det gäller körkorts- och bilinnehav. Man tar körkort senare i livet och allt färre äger en egen bil. Bilen är inte längre en statussymbol på samma sätt som förut, utan transportsätt väljs utefter faktorer som tillgänglighet, kostnad, tidsoptimering och bekvämlighet.

Ser man historiskt minskar bilåkandet generellt i centrala delar av Stockholmsområdet och med den planerade tunnelbanan i åtanke kommer det högst troligt även gälla för detta område.

## EXISTERANDE BILPOOL

Sunfleet driver en existerande bilpool på 10 bilar som är halvöppen och ligger vid Granitvägen 15 (cirka 1 km ifrån exploateringsområdet). Den används av kommunen under dagtid på vardagar och är tillgänglig för allmänheten resterande tid.

Sunfleet driver även en helt öppen bilpool med fem bilar lokaliserad vid Jarlabergsvägen 2 (vilket ligger cirka 250 meter från exploateringsområdet), Bilia Nacka.

Ett medlemskap i Sunfleet är inte bundet till en specifik plats och man kan hämta upp bilen på valfri plats i Sverige (bilen återlämnas till samma ställe där den hämtades).

Bilar från car2go (som är en s.k. flytande bilpool) är tillgängliga vid Nacka Forum och Nacka Strand. Det finns 5 stycken dedikerade p-platser för car2go på vardera plats och car2go ser till att det finns bil/bilar här. Tjänsten går ut på att medlemmar söker upp en bil via en applikation i mobiltelefonen, bokar, använder och lämnar den där det passar. Lämning sker inom deras "Home area" eller på dedikerade platser utanför Home area. Sickla Köp kvarter ingår bl.a. i deras Home area.

## ANALYS

Erfarenheterna visar att ett lågt P-tal tillsammans med ett ökat utbud av attraktiv kollektivtrafik, gena och säkra cykelvägar, trygga och säkra gångvägar, tillgång till bilpoolsbilar och minskat utbud av parkering tillsammans med informations- och kommunikationsåtgärder ger ett minskat bilägande.

## GEOGRAFISKT LÄGE

Det geografiska läget och närhet till bl.a. kollektivtrafik, handel och annan service påverkar användandet av bil markant. Är resan med bil krångligare, dyrare och tar lång tid väljer många alternativa resesätt.

Utifrån resonemanget nedan (Kollektivtrafik, Gång och cykel samt Service och handel) som bakgrund gör att man kan justera parkeringstalet nedåt i ett första steg med 15% (utifrån utgångsläget).

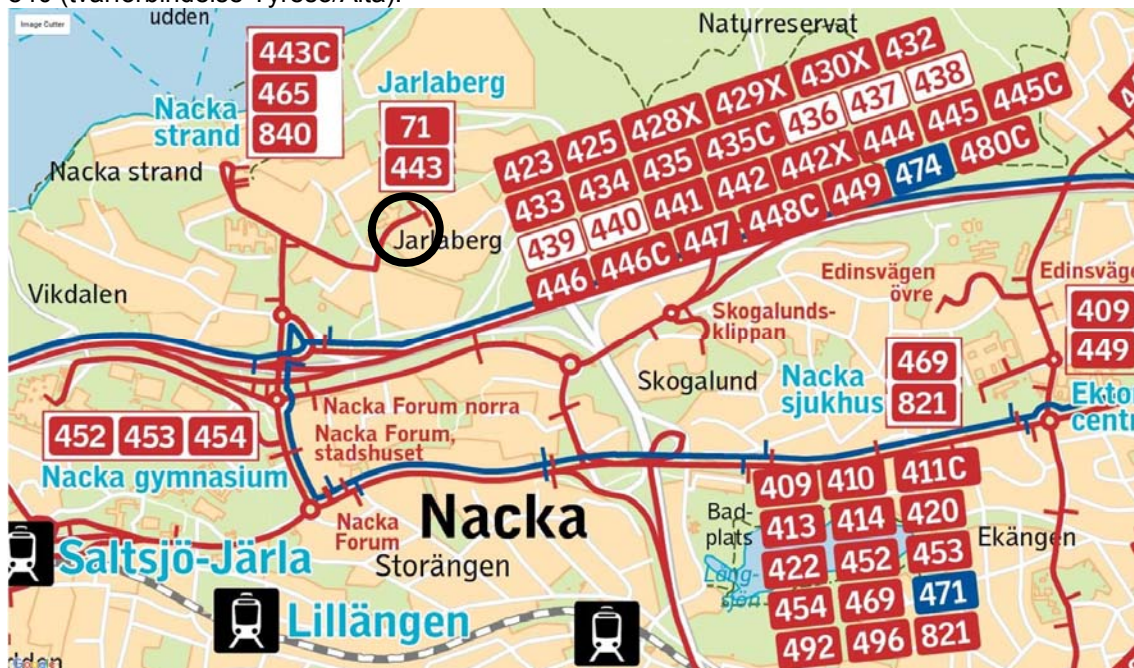
## KOLLEKTIVTRAFIK

Bostadsköpare prioriterar närhet till och utbud av kollektivtrafik vid val av bostad och om man ser till kollektivtrafik är det geografiska läget mycket bra. Ungefär 50 meter från området finns en hållplats som trafikeras av buss 71 och 443. Dessa bussar är inga stombussar men håller hög kvalitet (restidsmässigt) och går till och från Slussen. Se tabell nedan för detaljer.

Tabell 1: Tabell med detaljer kring buss 71 och 443 till och från hållplats Jarlaberg

Buslinje, Hpl Jarlaberg	Ungefärlig restid till/från Slussen	Intervall fm- & em-max (vard.) mot Slussen	Intervall fm- & em-max (vard.) mot Jarlaberg
71	25 min	15 min resp. 20 min	20 min resp. 15 min
443	15 min	10 min resp. 6 min	5 min resp. 12 min

Från Nacka Strand går även buss 443C (till Cityterminalen), 465 (tvärförbindelse Fisksätra) och 840 (tvärförbindelse Tyresö/Älta).



Figur 3: SL:s busskarta, utredningsområdet inringat

Det finns även möjlighet att ta buss 442 till och från Slussen vid trafikplats Skvaltan nere vid Värmdöleden.

Från Nacka Strand går SL:s pendlingsbåtar (bl.a. till och från Lidingö).

Det planeras även för en förlängning av tunnelbanan till Nacka och en av de nya stationerna (även med ny bussterminal i direkt anslutning) planeras strax söder om området i det läge där Värmdöleden ligger idag (cirka 300 meter från området).

Detta gör att denna fastighet får ett utmärkt kollektivtrafikläge och förutsättningar för att de kommande bostadsköparna ska ha ett lågt biläggande och bilberoende.

#### GÅNG OCH CYKEL

Gång- och cykelnätet är väl utbyggt inom området och ansluter till samtliga grannkommuner (Värmdö, Stockholm och Tyresö).

300 meter från exploateringsområdet ligger ett huvudcykelstråk (fungerar som uppsamlingsgator till kollektivtrafiken och till de regionala pendlingsstråken, standarden på huvudcykelstråken ska vara hög och liknar den för de regionala stråken) som i sin tur ansluter till ett regionalt cykelpendlingsstråk, där utformningen ska tillåta att man kan hålla en hastighet på 30 kilometer i timmen.



Det lokala cykelvägnätet utgör resterande delar av cykelvägnätet i Nacka. Dessa kan vara cykelvägar inom bostadsområden, skolvägar eller länkar till och från de regionala eller huvudcykelstråken. Lokalcyklennätet innefattar även rekreativ cykling där cykelvägarnas huvudsakliga syfte är att erbjuda cykling i naturområden.

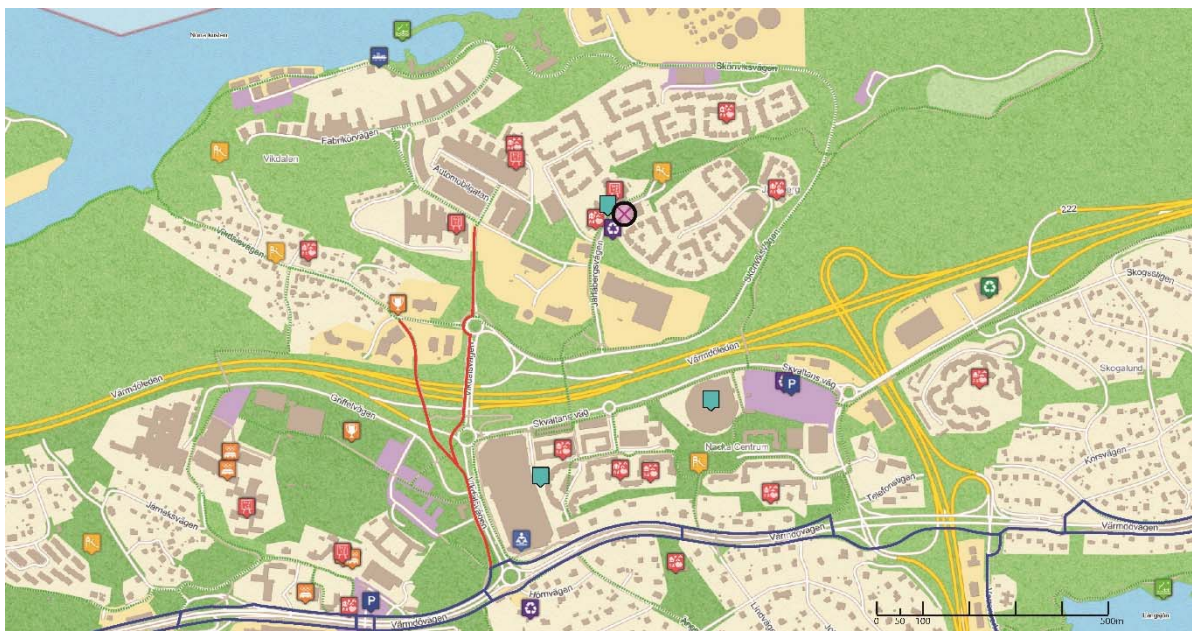
Ett lokalt cykelstråk ligger i direkt anslutning till exploateringsområdet och via det kan man nå det tidigare nämnda huvudcykelstråket.

Det är ungefär 700-800 meter både till Nacka Forum och ICA Maxi på andra sidan Värmdöleden, väg 222, och det tar ca 3-4 minuter med cykel (effektiv tid på sadeln) eller 13-15 minuter till fots. Till Slussen är det ungefär 6,5 kilometer och det tar ungefär 26 minuter att cykla och en dryg timme att gå.

#### SERVICE OCH HANDEL

En matvarubutik ligger i direkt anslutning till den planerade exploateringen och vid Nacka Strand finns ett antal restauranger.

Söder om Värmdöleden finns ett servicekluster med t.ex. Nacka Forum (gångavstånd ca 600m) och ICA Maxi (gångavstånd ca 1000m).



Figur 4: Målpunkter i området. **Svart ring:** exploateringsområdet, **blått streck:** regionalt cykelpendlingsstråk, **rött streck:** huvudcykelstråk, **grönt streck:** lokalt cykelstråk, **blågrön flagga:** handel, **röd flagga:** för- och grundskolor, **blå flagga med P:** infartsparkering, **ljusgrön flagga:** badplatser, **mörkgrön flagga:** miljöstation, **lila flagga:** återvinningsstation, **gul flagga:** lekplats, **blå flagga med båtsymbol:** båthamn. Källa: Nacka kommuns webbkarta.

## LÄGENHETSSAMMANSÄTTNING

Boendetypen det planeras för är ettor, tvåor och treor.

Tabell 2: Planerade lägenheter

	Antal lgh
	121
1:or zon A	63
2:or zon A	54
3:or zon A	4

De små lägenheterna kommer att locka ungdomar och ett parkeringstal på 0,8 bilplatser/lägenhet (inklusive besöksparkering) är en hög utgångspunkt för denna typ av lägenheter.

Körkortsinnehavet har även minskat hos unga vuxna (18-24 år) och de ser inte ägandet av bil som lika viktigt längre.

Denna lägenhetssammansättning gör att man kan justera parkeringstalet nedåt med 20% (utifrån det lägesbaserade P-talet) för ettor och tvåor. För treor görs ingen justering varken uppåt eller nedåt.

## BESÖKSPARKERING

Besöksparkering ska tas med i beräkningarna. Metoden som används för att ta fram P-talet lägger till besöksparkering i steget där Projektspecifikt P-tal räknas fram. Därför lyfts besöksparkeringen ut ur utgångsläget, annars skulle det tas med två gånger och det skulle bli en "tårta-på-tårta"-effekt.

Detta medför att parkeringstalet justeras uppåt med 10% (utifrån det justerade, med avseende på lägenhetssammansättning, lägesbaserade P-talet).

## MOBILITETSPAKET

Ett modernt tankesätt är att försöka minska behovet av parkering vid fastigheterna för att t.ex. skapa ett trivsammare område eller frigöra mer exploaterbar yta. Genom att ta fram åtgärder för detta kan man få önskad effekt.

Det finns ett antal olika mobilitetsåtgärder som man i sin tur kan sätta ihop till en mängd av olika mobilitetspaket. I detta fall rekommenderas att man satsar på ett relativt grundläggande paket med följande mobilitetsåtgärder:

- Informationspaket, som delas ut till nya boende vid inflyttning. Detta ska innehålla bl.a.:
  - En detaljerad karta över närområdet som visar cykelvägar, kollektivtrafik, service och rekreation
  - Ett 30-dagarskort hos SL per vuxen i hushållet
  - Marknadsföringsmaterial om bil- och cykelpoolen
- Cykelparkering av god kvalitet placerad på lättillgänglig plats
- Förbättrade cykelfaciliteter, t.ex. dörröppnare och fast luftpump
- Cykelpool
  - En cykelpool ska etableras på ett attraktivt läge för de boende. Den bör innehålla lastcyklar för de boende, men även el- och/eller vanliga cyklar utifrån behov. Det finns leverantörer för olika sorters cykelpooler såsom delacykel.se, MoveAbout och Bikesharing.

- Tillgången på lastcyklar minskar behovet av bil för bl.a. inköpsresor (samt skjutsning av barn till förskola). Med fördel används elassisterade lastcyklar. En lastcykel ersätter dock inte alla sorters inköpsresor med bil. framförallt gäller detta längre resor och vid inköp av stora och skrymmande varor. Vid den typen av inköp används bilpoolen.
- Medlemskap
  - Alla lägenhetsinnehavare ska erbjudas medlemskap i 3 år i den cykelpool som kommer etableras
  - Kostnaden för medlemskapet ska ingå i avgiften eller hyran
- Bilpool
  - Tillgång till idag befintliga bilpooler i området (Sunfleet och car2go)

Bostadsköpare ser bra cykelgarage som det viktigaste gällande gemensamhetsutrymmen vid val av bostad.

Genom att erbjuda lastcyklar i cykelpoolen ökar möjligheterna att handla livsmedel eller andra skrymmande varor i första hand från Nacka Forum och ICA Maxi, men även från Sickla köpkvarter, och frakta hem dessa på ett effektivt och miljövänligt sätt.

Det finns även redan idag existerande bilpooler i området som de nyinflyttade har möjlighet att bli medlem i och nyttja.

Åtgärderna fokuserar på att göra det lättare och attraktivare att använda kollektivtrafik och cykel. Det ska dock vara möjligt för de boende att ta bilen när det verkligen är nödvändigt.

Ett sådant paket gör att man kan justera parkeringstalet nedåt med 15% (utifrån det justerade P-talet med hänsyn till lägenhetsstorlek/-sammansättning och besöksparkering).

Samnyttjande är inte aktuellt i detta fall eftersom det rör sig om boendeparkering och det är svårt att samnyttja denna med annan verksamhet. Detta eftersom man vill ge de boende med bil möjlighet att lämna bilen hemma för att istället använda sig av andra färdmedel.

## PARKERINGSTALSBERÄKNING

Dessa antaganden leder i sin tur till ett justerat parkeringstal, se nedan för beräkning.

### UTGÅNGSLÄGE

Nacka kommuns zonindelning för smålägenheter (1:or och 2:or) P-tal

Zon A	Zon B	Zon C	
0,8	0,9	1,2	inklusive besöks-P
0,7	0,8	1,1	exklusive besöks-P

Nacka kommuns zonindelning för 3:ors P-tal

Zon A	Zon B	Zon C	
0,9	1,0	1,5	inklusive besöks-P
0,8	0,9	1,4	exklusive besöks-P

	Antal lgh	Bpl
	121	85
1:or zon A	63	44
2:or zon A	54	38
3:or zon A	4	3

### PARKERINGSBERÄKNING

1:or & 2:or

Bil P-tal, från Nacka kommun	
Utgångsläge	P-tal: 0,7

Lägesbaserat P-tal	
Justering: -15%	=> P-tal: 0,60

Justering med hänsyn till lägenhetsstorlek	
Justering: -20%	=> P-tal: 0,476

Besöksparkering	
Justering: 10%	=> P-tal: 0,52

Rabatt för mobilitetspaket	
Justering: -15%	=> P-tal: 0,45

Bpl: 52

3:or

Bil P-tal, från Nacka kommun	
Utgångsläge	P-tal: 0,8

Lägesbaserat P-tal	
Justering: -15%	=> P-tal: 0,68

Justering med hänsyn till lägenhetsstorlek	
Justering: 0%	=> P-tal: 0,68

Besöksparkering	
Justering: 10%	=> P-tal: 0,75

Rabatt för mobilitetspaket	
Justering: -15%	=> P-tal: 0,64

Bpl: 3

Sammanställning, antal bilplatser (Bpl)

	Antal lgh	Bpl
1:or & 2:or	117	52
3:or	4	3
<b>Totalt</b>	<b>121</b>	<b>55</b>

Figur 5: Beräkning av justerat parkeringstal



Det nya parkeringstalet landar på ca 0,45 bilplatser/lägenhet för ettor och tvåor samt på 0,64 bilplatser/lägenhet för treor, vilket i sin tur betyder att det kommer att behövas 55 bilparkeringsplatser.

Tar man även med i beräkningen att 2 stycken bilpoolsbilar ska etableras i samband med och i direkt anslutning till nyexploateringen. En poolbil antas ersätta mellan 5-7 privata bilar i ett boendegarage och det medför i sin tur att behovet av bilparkeringsplatser sjunker med minst 10 stycken, från 55 till 45 stycken.

Bilpoolen bör drivas av en extern bilpoolsleverantör såsom Sunfleet, Bilpoolen.nu, eller MoveAbout (bara elbilar).

Alla lägenhetsinnehavare ska erbjudas medlemskap i 3 år i den bilpool som kommer att etableras. Kostnaden för medlemskapet ska ingå i avgiften eller hyran.

## UTFORMNING

Utifrån arkitektskisser har skiss över garageplanet tagits fram.



Figur 6: Entréplan



Figur 7: Arkitektskiss över hur man kan fördela ut parkeringsplatserna. Cirka 45 parkeringsplatser.

Skisserna visar ett tidigt skede och några av platserna bör ses över när man kommer till detaljplaneringen av garaget. Därför är en rimlig uppskattning att man maximalt för ytan till slut hamnar runt 45 p-platser. Med denna utformning uppfyller man precis det framräknade behovet på parkeringsplatser.

## KLIMATPÅVERKAN

Om vi utgår från det gällande parkeringstalet för detta område som är 0,8 resp. 0,9 bpl/lgh (beroende på lägenhetsstorlek) och jämför med det nya parkeringstalet på 0,45 resp. 0,64 bpl/lgh (beroende på lägenhetsstorlek) ger detta en minskning på 30 bilparkeringsplatser (från 85 till 55 platser). Vi antar att varje parkeringsplats motsvarar en bil. Utifrån dessa förutsättningar ger detta en minskning av 30 bilar jämfört med samma område utan åtgärder.

Det totala utsläppet av koldioxid från personbilar i Nacka kommun 2013 var 42 202 ton. Det totala antalet personbilar i Nacka kommun 2013 var 45 352 st. Detta ger oss ett koldioxidutsläpp per bil i Nacka kommun 2013 på 0,93 ton.

Om vi minskar behovet av bil med 30 st ger det en minskning av koldioxid med 28 ton/år. Detta bidrar till kommunens miljömål om ett minskat utsläpp av växthusgaser med 15 % till år 2020 och 30 % till år 2030 i allmänhet, och i synnerhet delmålet om att minska utsläpp av växthusgaser per person från transporter med 25 % till år 2020 och 45 % till 2030.

Bilpoolsbilarna kommer dock att generera koldioxidutsläpp. Vi rekommenderar att bilpoolen enbart innehåller miljöbilar. Utsläppen från bilpoolen kommer då att sjunka drastiskt och troligtvis även bli försumbara.

Att genomföra mobilitetsåtgärder för att minska parkeringstalet går hand i hand med kommunens övergripande mål om ett hållbart Nacka. Det är ett praktexempel på hur ett samarbete mellan kommun och byggherre kan resultera i att bygga bättre och långsiktigt hållbart, samtidigt som behoven av transporter som uppstår, i och med fler invånare i området, tillgodoses.

Mobilitetsåtgärder, som fokuserar på att underlätta för hållbara transportmedel och att göra dem mer attraktiva, stimulerar resor med kollektivtrafik, cykel och miljöfordon. Resurser läggs på de trafikslag som är mest effektiva och klimatsmarta och åtgärderna bidrar till en struktur som ger bra möjlighet att nyttja kollektivtrafiken och minska bilberoendet. Detta går helt i linje med Nacka kommuns översiktsplan som betonar vikten av ett effektivt och klimatanpassat transportsystem då det är nödvändigt för att Nacka ska fortsätta vara en expansiv och attraktiv del av Stockholmsregionen.

Klimatprogram för Nacka kommun belyser vikten av att minska klimatpåverkan från resor. En av kommunen framtagna trafikprognos för åren 2015 och 2030 visar att biltrafiken ökar så snabbt att Värmdöleden västra del når sin kapacitetsgräns inom kort, och det övriga huvudvägnätet på Sicklaön blir mycket hårt belastat om man fortsätter på samma sätt som man historiskt planerat för biltrafiken. För att uppnå beslutat klimatmål och undvika stora trafikstörningar och köbildningar behöver kollektivtrafikandelen i kommunen öka kraftigt. Detta skulle vara ett steg på vägen.

## **BEDÖMDA RISKER/KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET**

Den utmärkta tillgängligheten till attraktiv kollektivtrafik samt till regionala och lokala cykelstråk ger en mycket stabil grundförutsättning för att genomföra åtgärder som leder till ett minskat behov av att äga bil. De föreslagna åtgärderna ger även en ökad tillgänglighet till cyklar och bilpoolsbilar.

Den typ av lägenheter man till största delen planerar att bygga lockar ungdomar och med det redan idag goda kollektivtrafikläget kan man anta att bilinnehavet hos denna målgrupp är relativt lågt. Det planeras även för en framtida tunnelbana med uppgång i närområdet.

Det behövs alltid göras en rad antaganden i en utredning av denna typ och självklart finns det en risk att någon av dem inte blir helt korrekt. I denna utredning anses det dock att det tagits höjd vad gäller planeringen av antalet nya parkeringsplatser redan i utgångsläget i och med de planerade lägenheternas storlek och vilken målgrupp de inriktar sig mot.

Om man i ett bra geografiskt läge bygger små lägenheter, gör mobilitetsåtgärder och har ungdomar som målgrupp är risken snarare större att man skapar en överkapacitet i garaget. En överkapacitet kan användas till att hyra ut platser åt externa intressenter eller använda utrymmet till något annat.

Utredningen visar att det kommer att finnas plats att anlägga parkeringsplatserna i källarplanet (utan någon överkapacitet). Dock är det i ett tidigt skede och om fler funktioner behöver placeras i husets källare behöver det planeras väl så att man samordnar det med parkeringen.

Johan Kjellberg  
Tyrens AB