

# Trafikutredning Norra Nobelberget

Samrådsunderlag till detaljplan, Nacka kommun  
2022-01-26



Beställare: Annika Eriksson, Balder Projektutveckling AB  
Kristina Hansson, Atrium Ljungberg AB

Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB

Uppdragsnamn: Trafikutredning Norra Nobelberget

Uppdragsnummer: 3987 (Balder) / 3988 (ALAB)

Datum: 2022-01-26

Uppdragsledare: Patrik Lundqvist

Handläggare/utredare: Cornelia Stanislawska

Granskare:

Status: Slutleverans: v1.4

## Innehåll

<b>1. Bakgrund</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Nuläge</b> .....	<b>5</b>
2.1. Allmänt.....	5
2.2. Gång och cykel.....	6
2.3. Kollektivtrafik .....	6
2.4. Motorfordon .....	7
<b>3. Pågående planering</b> .....	<b>8</b>
<b>4. Förslaget</b> .....	<b>9</b>
4.1. Allmänt.....	9
4.2. Gång- och cykeltrafik.....	11
4.3. Leveranser och Sophantering .....	13
4.4. Uddvägen .....	18
<b>5. Parkeringsbehov</b> .....	<b>20</b>
5.1. Beräkning av antalet cykelplatser .....	20
5.2. Kommunens modell för beräkning av bilparkeringsplatser .....	23
5.3. Bilplatser för lägenheter .....	24
5.4. Bilplatser för förskolor.....	26
5.5. Föreslaget antal bilplatser för verksamheter .....	26
5.6. Bilplatser befintliga byggnader .....	27
5.7. Samnyttjande .....	29
5.8. Föreslagen bilparkering.....	30
<b>6. Trafikprognoser</b> .....	<b>31</b>
<b>7. Samlad bedömning/Slutsatser</b> .....	<b>32</b>

## 1. BAKGRUND

Inom fastigheterna SICKLAÖN 83:42, 363:2 och 363:3 i Nacka kommun, även benämnda som Norra Nobelberget, planerar Balder Projektutveckling AB samt Atrium Ljungberg AB att uppföra ny bebyggelse i form av lägenheter, förskola och mindre lokaler. Den västra fastigheten, Sicklaön 83:42 hanteras av Atrium Ljungberg och de två östliga fastigheterna, Sicklaön 363:2 och 363:3, hanteras av Balder. I denna utredning kommer dessa fortsatt att benämnas som den västra respektive östra delen.

Den planerade bebyggelsen ska uppföras på fastigheter som i dagsläget redan är bebyggda och vid tiden för denna utredning planeras det tillskapas totalt cirka 260 nya lägenheter samt en ny förskola om fyra avdelningar.

Området ligger i Sickla på kort gångavstånd från befintligt centrum. I närheten finns goda kommunikationer i form av Tvärbanan, Saltsjöbanan, bussar och i framtiden även tunnelbana med planerad uppgång mitt emot fastigheten.

Structor Mark Stockholm AB har anlitats för att genomföra en trafikutredning i och med dessa planer.



Figur 1: Översikt

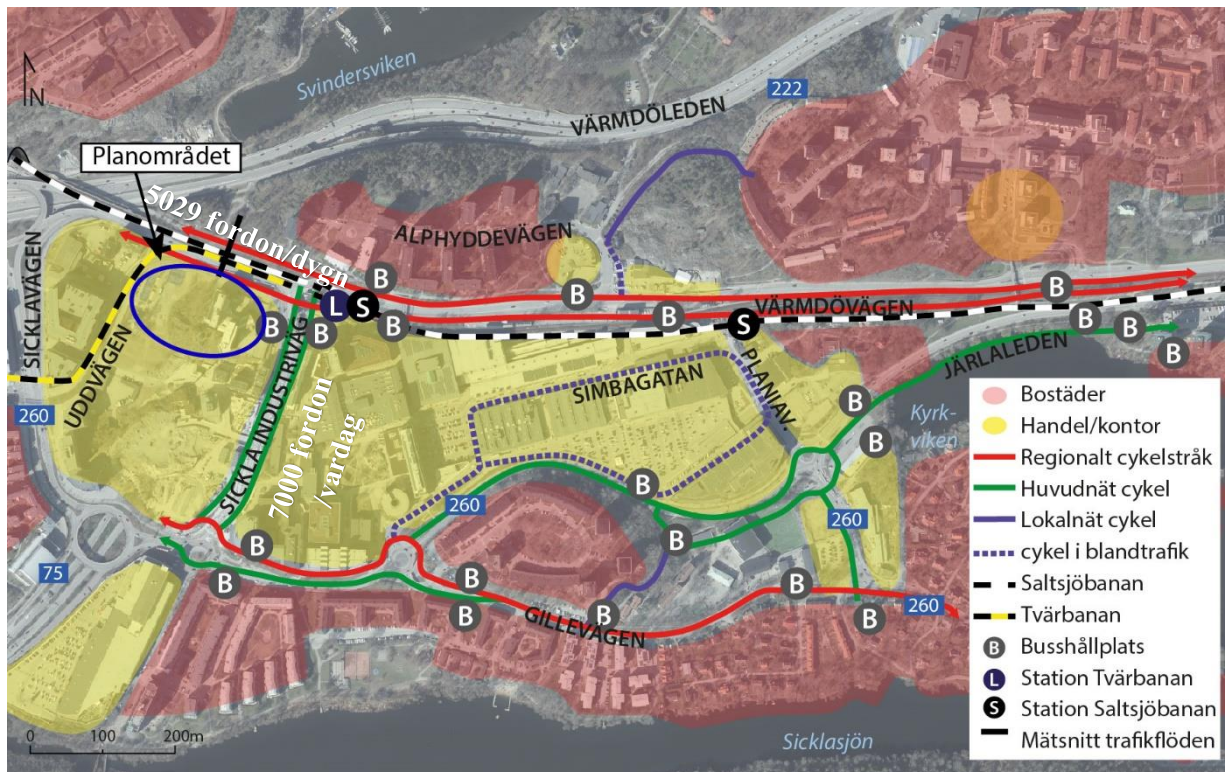
Syftet med den här utredningen är att redogöra för nuvarande trafiksituation, målpunkter nu och i framtiden samt nybyggnationernas trafikpåverkan på den befintliga utformningen. Utredningen kommer ligga till grund för framtagande av ny detaljplan som byggnationerna medför.



## 2. NULÄGE

### 2.1. Allmänt

Den nya bebyggelsen planeras på fastigheter med viss befintlig byggnation inom ett område direkt söder om tvärbanans sträckning väster om Sickla station. Närheten till Sickla köp kvarter är påtaglig med tillgång till handel, kontor, restauranger, biograf med mera. I närområdet finns även sportanläggningar, badplatser och kollektivtrafik i form av Tvärbanan, Saltsjöbanan och bussar.



Figur 2: Nuläge och markanvändning (2019)



Figur 3: Stråk och målpunkter

## 2.2. Gång och cykel

Framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister varierar inom närområdet. Flera större vägar utgör barriärer men gång- och cykelstråk finns i områdets närhet längs såväl Värmdövägen som längs Sickla industriväg.

Cykelbanor finns längs Sickla industriväg, Värmdövägen, Järlaleden/väg 260 och Gillevägen. I övrigt sker cykling främst i blandtrafik eller i cykelfält. Värmdövägen, Gillevägen samt delar av väg 260 (Järlaleden) är utpekade regionala cykelstråk och erbjuder goda möjligheter till cykelpendling.

## 2.3. Kollektivtrafik

Tvärbanan, Saltsjöbanan och flertalet bussar finns inom gångavstånd från den planerade bebyggelsen. Både bussar och lokalbanorna har flera avgångar per timme och ansluter till tunnelbanestationerna vid Gullmarsplan respektive vid Slussen.

Tabell 1 - Kollektivtrafikhållplatser (avstånd till centrala delen av detaljplaneområdet)

Hållplats/station	Gångavstånd
Busshållplats på Sickla industriväg	100 meter
Busshållplats på Värmdövägen	250 meter
Sickla station, Saltsjöbanan	150 meter
Sickla station, Tvärbanan	150 meter

I samband med utbyggnationen av nya tunnelbanan kommer Sickla få en tunnelbanestation med fyra entréer, två i väst och två i öst. En av entréerna i väster kommer att ligga i anslutning till Tvärbanan och Saltsjöbanan och den andra entrén i väster kommer att ligga vid korsningen Sickla industriväg/Smedjegatan. Avståndet till planområdet är ca 300 meter och planerad trafikstart är år 2030. Närheten till tunnelbanan kommer att ytterligare underlätta kollektivt resande till planområdet.



Figur 4: Utbyggnation tunnelbana Nacka.

## 2.4. Motorfordon

Trafikdata har uppmätts på Värmdövägen 2014-10-20 och redovisas i tabellen nedan. För lokalisering av mätsnitt, se tidigare figur över nuläge. En trafikräkning på Sickla industriväg genomfördes 2017, resultatet inkluderas i tabellen nedan.

Tabell 2 - Trafikflöden

	<b>Skyltad hastighet</b>	<b>Dygns- trafik</b>	<b>Vardag</b>	<b>Medel- hastighet</b>	<b>85-perc.</b>	<b>Tung trafik</b>
<b>Värmdövägen</b>	50 km/tim	5029	5357	52 km/h	62 km/h	16,6%
<b>Sickla industriväg</b>	50 km/tim	-	7000	-	-	-

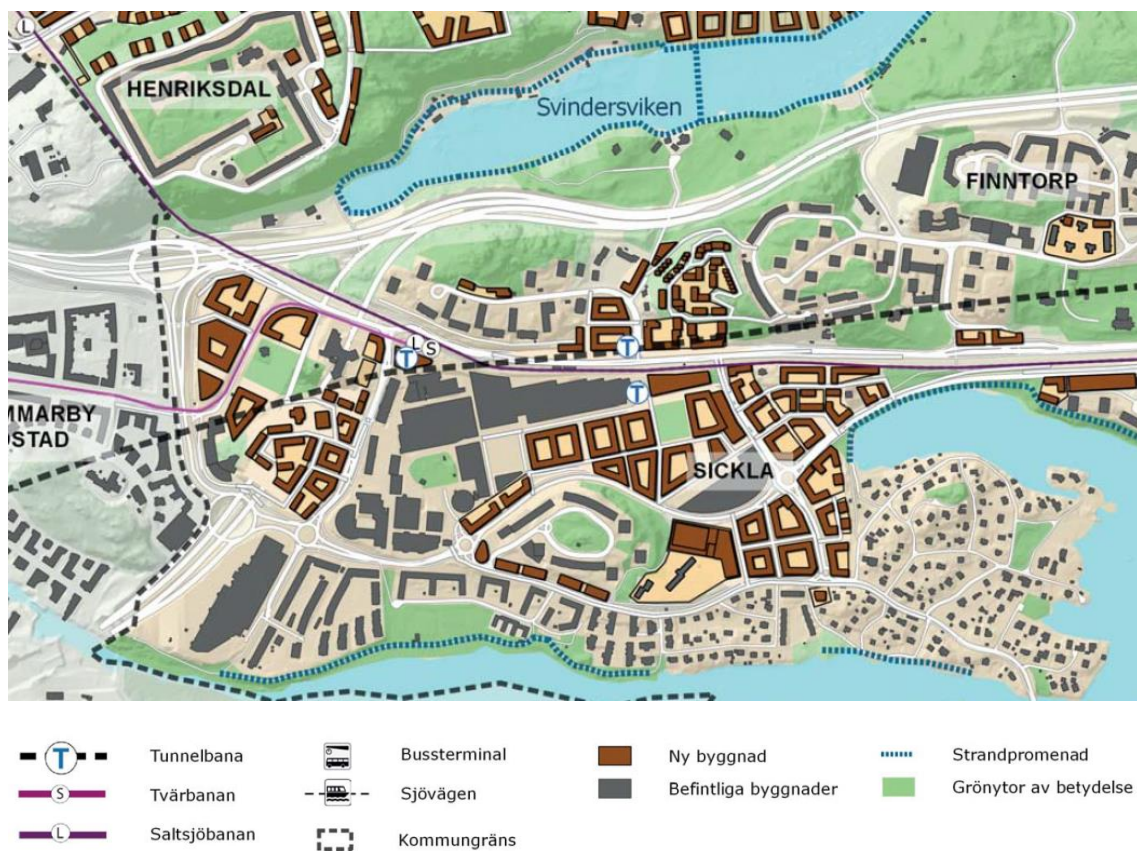
Leveranser och varutransporter till hotell och övriga verksamheter i den östra delen sker idag via infart längs Sickla industriväg. För bebyggelsen i den västra delen sker hantering via Uddvägen, som i dagsläget är en återvändsgata, och som i sin tur ansluter till Sicklavägen.



## 3. PÅGÅENDE PLANERING

I samband med utbyggnad av tunnelbana till Nacka sker det inom Nacka kommun ett omfattande arbete med planering och exploatering av bostäder samt utökad infrastruktur. Arbetet omfattar även Sickla i mycket stor utsträckning med ny tunnelbanestation direkt öster om planområdet och generellt ett flertal nya bostads- och kontorshus i områdets direkta närhet.

Se utdrag från strukturplanen nedan.



Figur 5: Utvecklad Strukturplan för Nacka stad (2016-11-30)

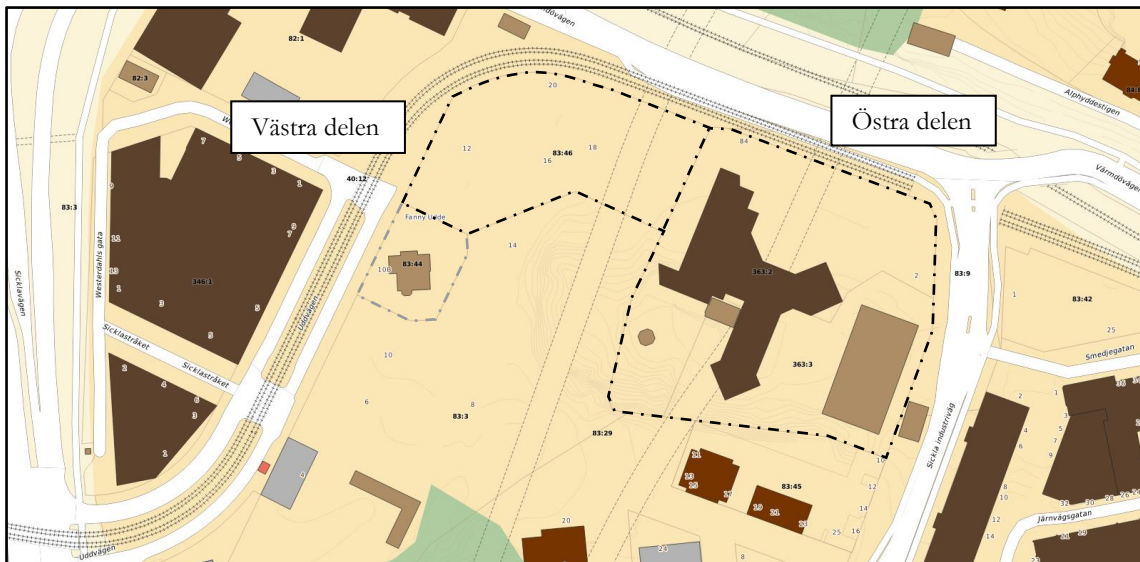


## 4. FÖRSLAGET

### 4.1. Allmänt

Förslaget innebär uppförande av bostadsbebyggelse fördelat på tre fastigheter som är uppdelade i en västlig respektive östlig del. Sicklaön 83:46 består av den västra delen med bostäder och tillhörande garage. Sicklaön 363:2 och 363:3 består av den östra delen som kommer behålla befintlig hotell- och kontorsverksamhet och utveckla fastigheterna med bostäder och en ny förskola.

Direkt söder om den västra delen ligger fastighet Sicklaön 83:44 (Fanny Udde) som ägs av Atrium Ljungberg. Här finns idag *Gula Villan*, en äldre träbyggnad som nyligen öppnats upp för bistroverksamhet.



**Figur 6: Omgivande fastighetsgränser markerade (bakgrundskarta: Nacka)**

Totalt beräknas det tillkomma 260 lägenheter för hela området med en uppdelning av 115 för den västra delen och 145 för den östra. En förskola på ca 850 kvm BTA med fyra avdelningar som har plats för 80 elever planeras i den östra delen. Befintlig hotell- och kontorsverksamhet på 9000 kvm BTA respektive 3500 kvm BTA kommer att kvarstå/förädlas i den östra delen.

Placering av byggnaderna kan ses i figurerna på nästa sida.



Figur 7: Förslag Östra delen (underlag: DinellJohansson 2022-01-25)

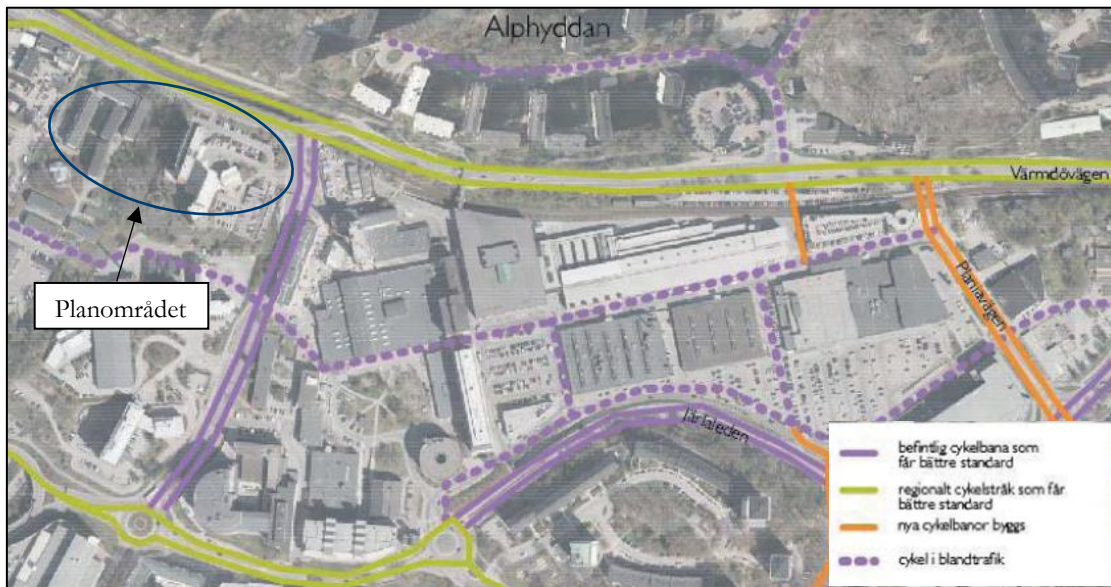


Figur 8: Förslag Västra delen (underlag: Waldemarson Arkitekter 2021-03-10)



## 4.2. Gång- och cykeltrafik

Figuren nedan visar principen för det föreslagna framtida cykelvägnätet, främst då närheten till det regionala stråket längs Värmdövägen.



Figur 9: Föreslaget framtida cykelvägnät (Program för Planområdet, 2016)

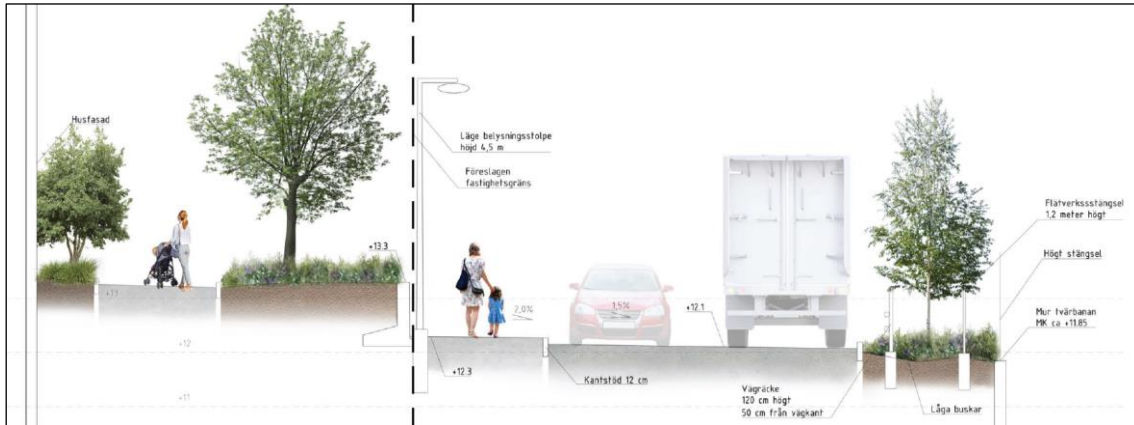
Förslaget innebär att en ny gata om 5,5 meter anordnas i den västra delen, i kurvan parallellt med tvärbanan. Längs den nya gatan tillkommer en gångbana på södra sidan med bredd om 2,5 meter. Utmed den östra delens norra sida tillskapas ett stråk med en bredd på 2,5 meter som främst är avsett för gående mellan områdets nya centrala vändplan och Sickla industriväg. Cykling inom och kring fastigheten sker i blandtrafik.



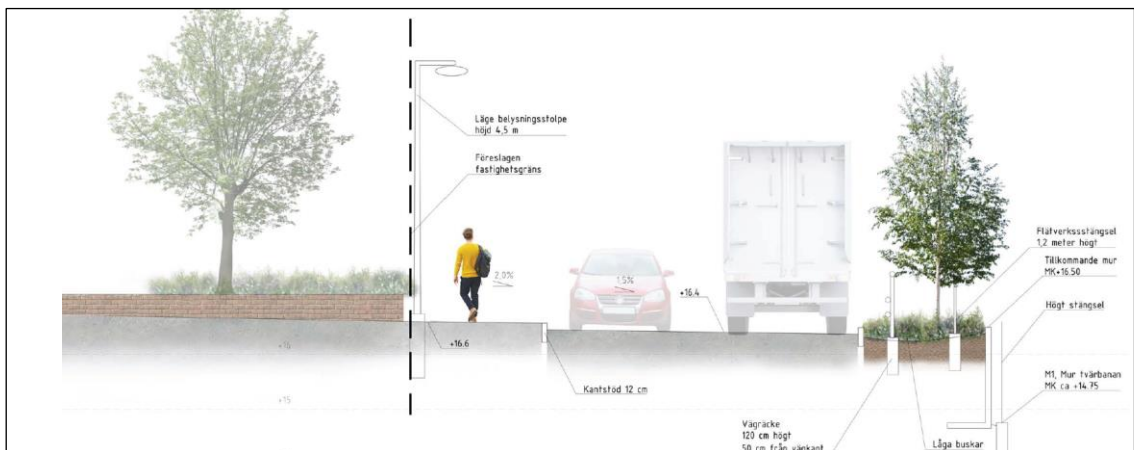
Figur 10: Förslag på utformning av gång- och cykelstråk (illustration: Urbio 2021-06-23)



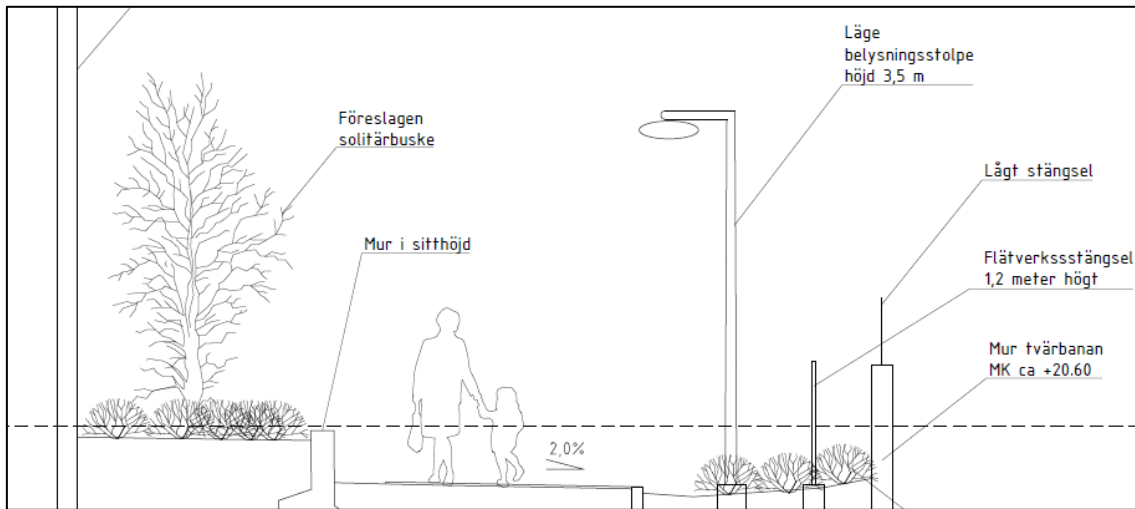
Passerande gångstråk vid den centrala vändplatsen föreslås anordnas som ett upphöjt övergångsställe med avvikande material för att skilja mellan ytans olika användningsområden. Upphöjning är även aktuell i södra delen av den nya gatan.



Figur 11 Sektion A-A', kurva vid hus 3 och 4, västra delen (illustration: Urbio 2021-06-23)



Figur 12 Sektion B-B', gata vid hus 5 och 6, västra delen (illustration: Urbio 2021-06-23)

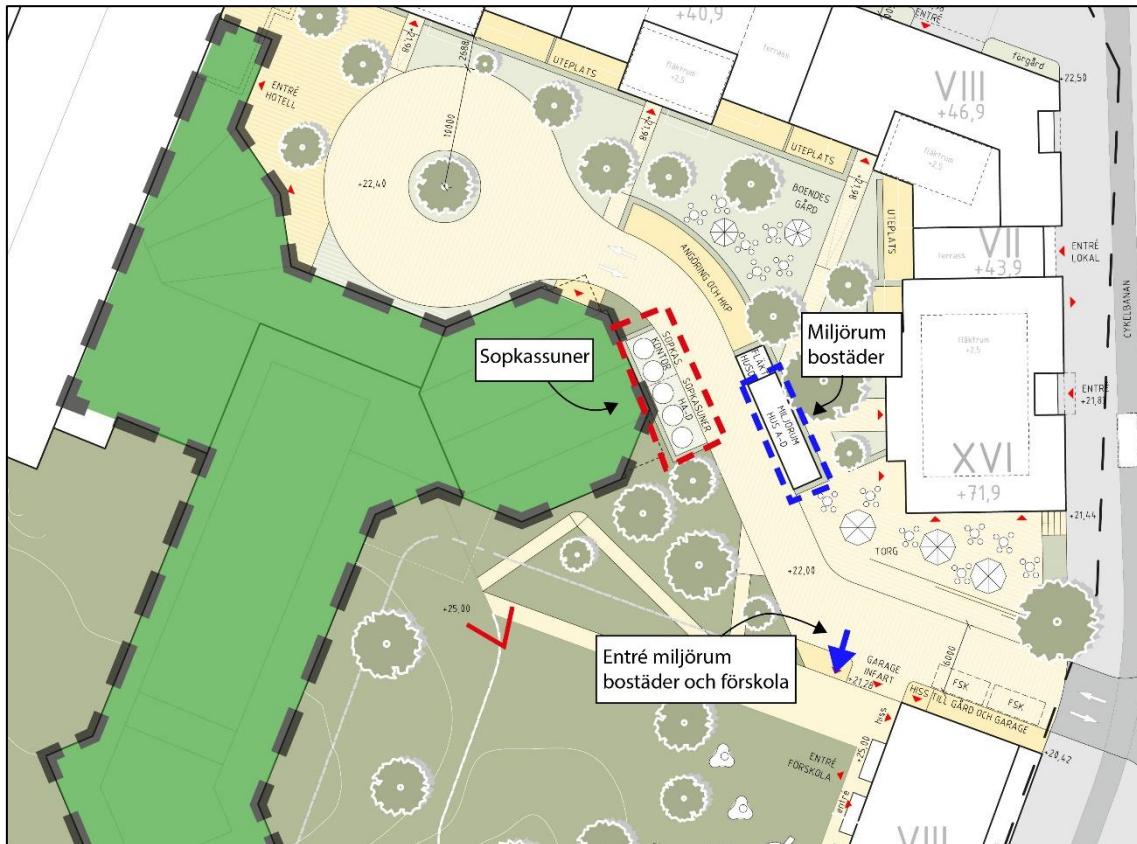


Figur 13 Sektion C-C', gångstråk, östra delen (illustration: Urbio 2021-12-09)

### 4.3. Leveranser och Sophantering

Avfallshanteringen för den östra bostadsbebyggelsen planeras för kontor och bostäder samt förskola ske via miljörum och sopkassuner. För kontoren finns två sopkassuner placerade utmed den nya östra gatans västra sida i höjd med gatan. Bostäderna i områdets nordöstra del får tillgång till ett miljörum på gatans östra sida samt till två sopkassunerna på gatans västra sida som är placerade jämte kontorens sopkassuner.

Förskolan samt de sydöstra bostäderna har tillgång till ett miljörum som är placerat i garaget under förskolegården. Förskolan har direkt tillgång till miljörummet via garaget. Sophämtning sker från östra gatan med möjlighet till uppställning för sopbil inom 10 meter från entrén till miljörummet.



Figur 14: Sophantering, östra delen (DinellJohansson, omarbetad av Structor, 2022-01-25).

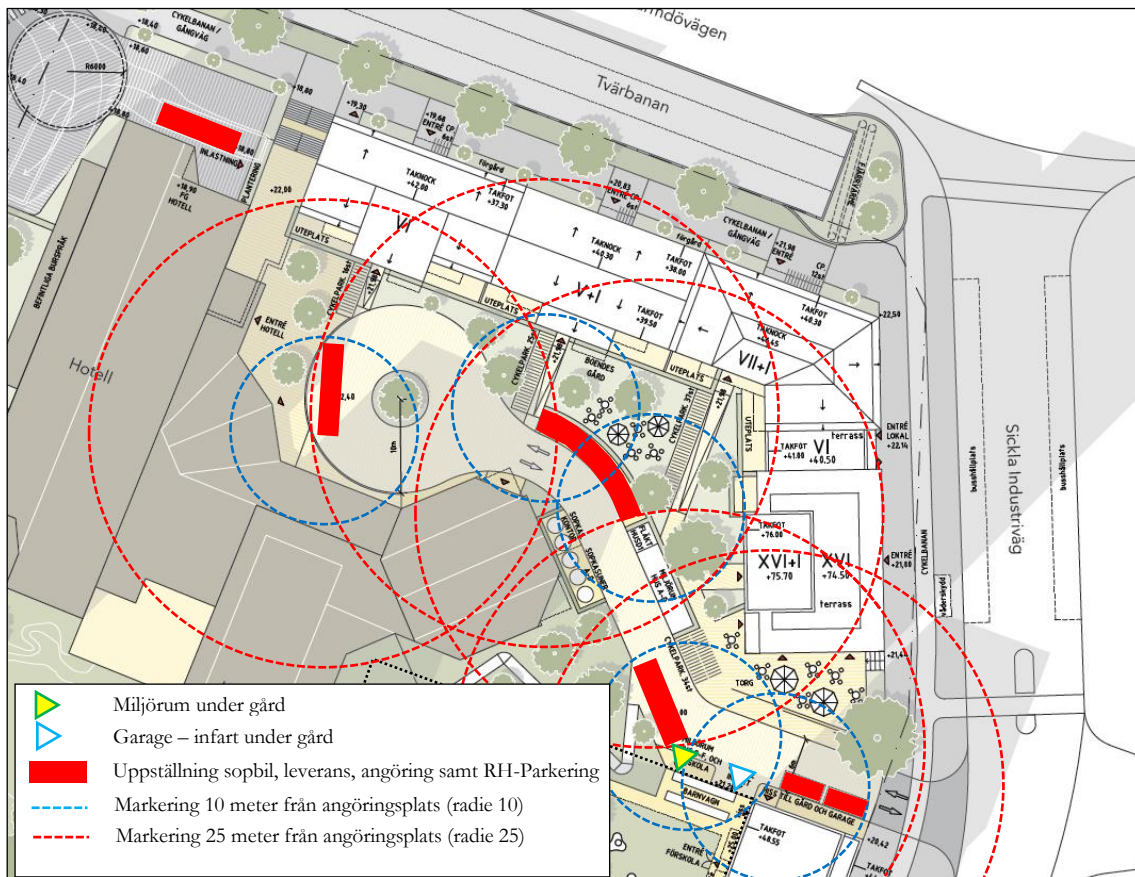
Hotellens avfallshantering sker på byggnadens baksida via den västra tillkommande gatan med vändplan som delas med den västra bostadsbebyggelsen. Vändplanen är dimensionerad för backvändande lastbil. Hotellens komprimator är placerad under trappan mellan gård och GC-vägen.

Barnvagnsparkering nås via ramp upp till gården, som även nås via hiss vid intilliggande hushörn. Den östra gatan varierar mellan 5-6 meter i bredd och vändplanen har en radie på 10 meter.

Ficka för angöring och parkering för personer med rörelsesnedsättning anordnas på östra gatans norra sida vilken därmed nås från inom 25 meter av bostäderna i norra delen. Ramperna mellan östra gatan och den nordöstra bostadsbebyggelsen är 10 meter långa och 6 meter breda med en lutning på 8,3 procent.

Möjlighet till angöring finns även framför hotellets entré. Leveranser till hotellet nås via den nya vägen inom västra delen med angöring vid fasad i norr.





Figur 15: Sophantering och angöringsplatser för personbil/leveranser, östra delen

Förskolan har dagliga leveranser, men inga exakta siffror finns på förväntat transportbehov.

Den västra bostadsbebyggelsen har två soprum i bottenvåning som kan nås via den tillkommande västra gatan. Gatan anordnas med bredden 5,5 meter och är dimensionerad för möte mellan personbil och lastbil. Samordning av tider för tunga fordon förutsätts kunna ske för att undvika möten.

Visst behov av angöring finns till de nya byggnaderna, men anses i stort sett vara försumbar vad gäller större transporter. Ingen specifik lastplats föreslås därför för den västra delen utöver en i direkt anslutning till den föreslagna centrala vändplanen för befintlig hotellbyggnad.

Vändplanen är dimensionerad för backvändning av lastbilar samt för rundkörning med personbil.

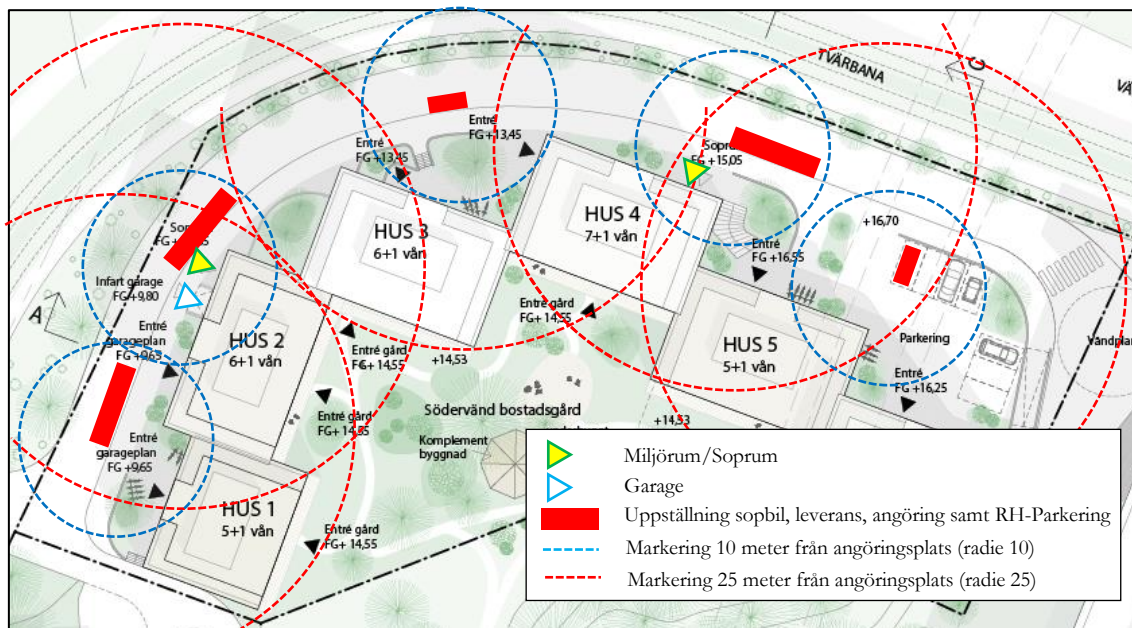


**Figur 16: Körspår för lastbil (typfordon Lbn), västra gatan**

Tömning av sopor kommer rimligtvis ske som mest en gång per dag, sopbilen innebär därmed inte ett störande moment mer än vid mycket begränsad tid. I övrigt kommer den västra gatan trafikerats av leveranser till och från hotellbyggnaden. I genomsnitt kan drygt 5 transporter per dag förutsättas via västra gatan.

Enligt hotellet sker leverans till hotellet sker 3-4 gånger per vecka, mestadels med stora lastbilar förutom vissa kompletteringar som sker med mindre fordon. Sophantering kan dock ske fler dagar i veckan. Normalt har ett hotell kring 25 transporter per vecka inklusive sophantering.

För Fanny Udde förekommer en del leveranser, men främst då med mindre fordon, samt även sophantering. Dess hantering nås via den nya västra gatan, antingen med uppställning precis norr om föreslaget övergångsställe alternativt kring backen och infart upp mot Fanny Udde - förutsatt att kommunen anser detta kan göras trafiksäkert.

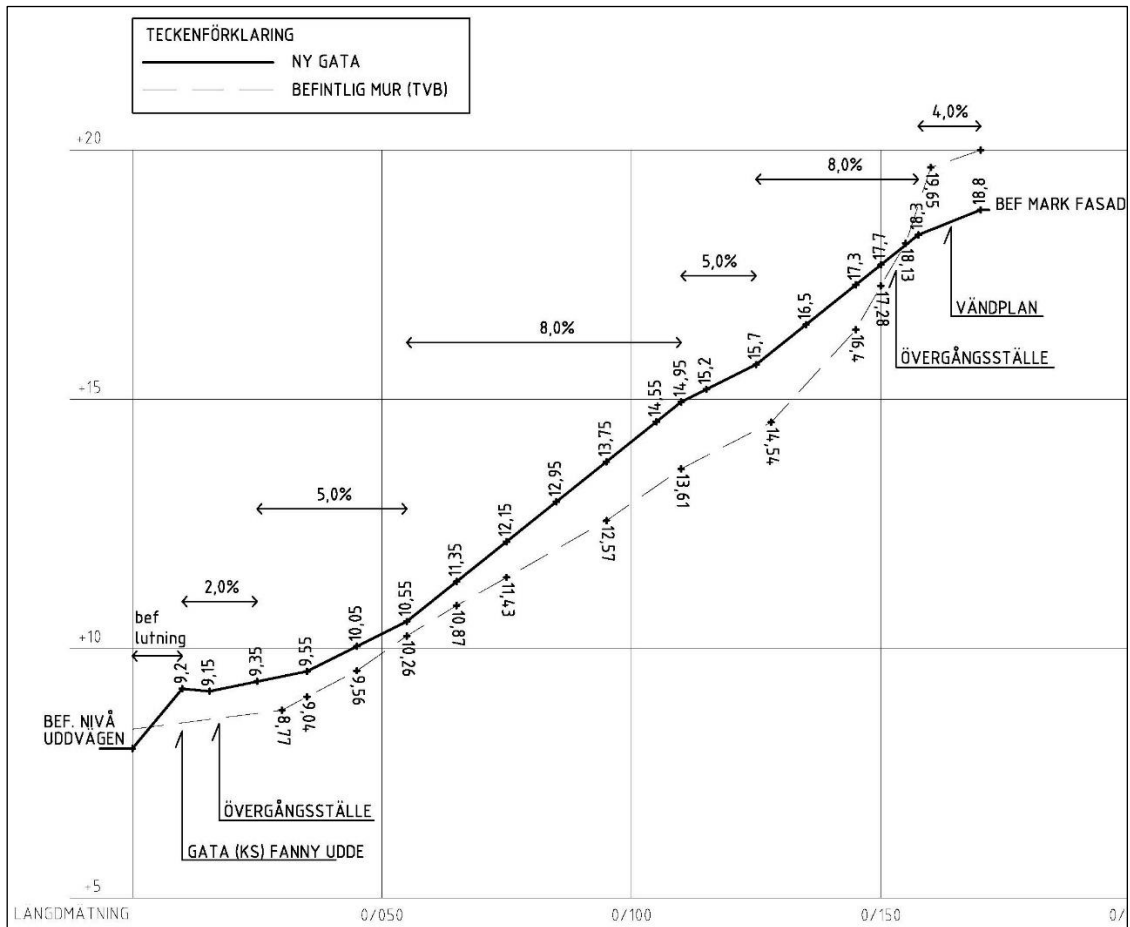


Figur 17: Sophantering, västra delen (underlag: Waldemarson Arkitekter 2021-03-10)

Den stora nivåskillnaden mellan Uddvägen och befintlig varumottagning för hotellet innebär att den nya vägen behöver luta så mycket som 8% för att klara krav för räddningstjänst samt framförandet av tunga fordon vintertid. Här kan nämnas att maxlutning på transportvägar och uppställningsplatser är 1:12 i bilens färdriktning vilket motsvara 8,3 % lutning. En "T-vändning" bör heller inte luta mycket i sidled även om det inte behöver vara helt plant.

Utöver den stora nivåskillnaden behöver även hänsyn tas till befintlig stödmur mot Tvärbanan som vägen på sina ställen hamna högre än, se den nya gatans föreslagna höjder och lutning nedan tillsammans med murens överkant redovisad.





Figur 18: Profil ny gata (Förställd skala Längd/Höjd 10:1)

#### 4.4. Uddvägen

Planområdets västra gata nås direkt från Uddvägen, där denna upphör i norr. Viktigt att den nya vägen inne i området ges goda möjligheter till trafiksäkra rörelser och riktningsförändringar på sådant sätt att inte trafiken ut från området leds in på Uddvägen i fel (motriktad) körriktning. En sidoförskjutning av den nya vägen har därför föreslagits.

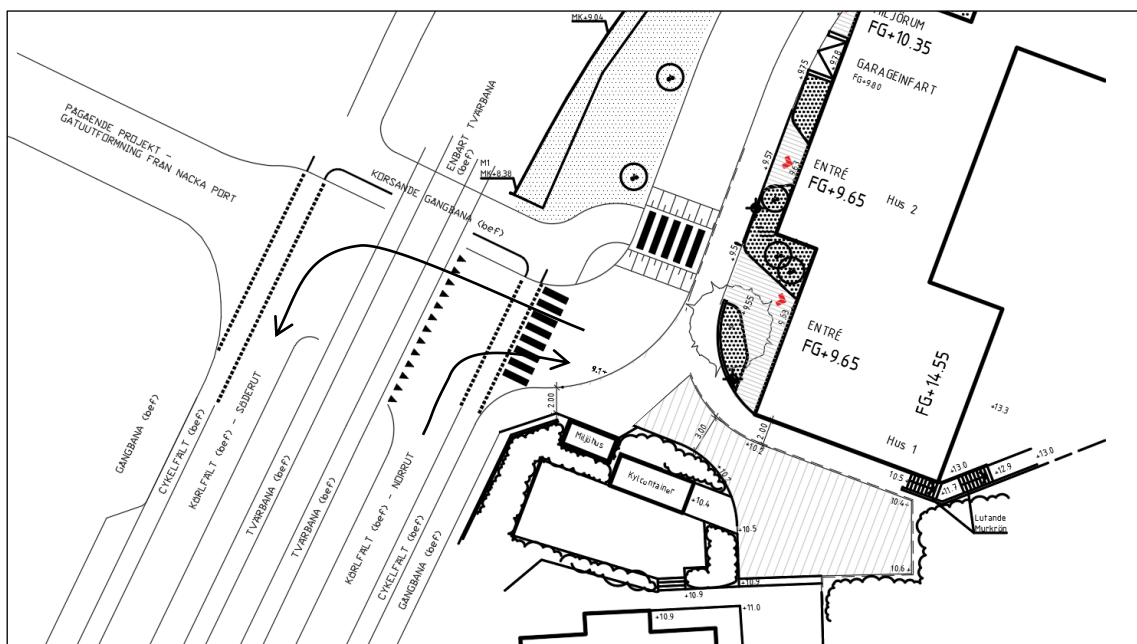
Befintligt cykelfält längs Uddvägen föreslås få en förlängning upp till gång- och cykelkorsningen med tvärbanan. Ett övergångsställe tvärs den nya vägen anordnas i denna gångbanas förlängning.

En genomgående gångbana anordnas från Uddvägen och upp längs östra delen av den nya vägen. På sträckan från gångbanan till Fanny Udde föreslås en gemensamhetsyta, *typ gågata eller Shared space*, där eventuell biltrafik ska visa hänsyn och väja för fotgängare.

De stora nivåskillnaderna mot Fanny Udde gör att vändmöjlighet dimensioneras för LBM, dvs en mindre lastbil om cirka 7 meter. Denna behöver då backvända om den ska runt. Angöring för rörelsehindrade föreslås även det intill vändplatsen.

För sophantering och leveranser till Fanny Udde anordnas ett leveransskåp som nås från fordon uppställda längs östra sidan av gatan och innebär därmed ett gångavstånd om som mest cirka 10-15 meter. Med de låga förväntade trafikflödena på sträckan kan även uppställning i kurvan möjliggöras på NVOA:S initiativ för att minimera avstånden.

Exakt placering av övergångsställe och uppställningsplats samordnas med NVOA.



Figur 19 Sidoförskjutning av nya vägen (underlag: Urbio 2021-06-23)

## 5. PARKERINGSBEHOV

Behovet av cykel- och bilparkeringsplatser har beräknats för området utifrån kommunens riktlinjer och krav. Utöver detta har en enklare sammanställning av åtgärder för minskade parkeringsbehov samt andra kommuners krav presenterats.

### 5.1. Beräkning av antalet cykelplatser

För cykelparkering till boende ställer kommunen följande krav:

Tabell 3 Kommunens krav på cykelparkering (nacka.se)

Lägenhetsstorlek	Antal cykelparkeringar (P-tal)
Små lägenheter; 1:or och 2:or	2 parkeringsplatser för cykel
3:or	3 parkeringsplatser för cykel
4:or	4 parkeringsplatser för cykel
5:or	5 parkeringsplatser för cykel
6:or och större lägenheter	6 parkeringsplatser för cykel

För andra kategorier finns enbart rekommendationer som dock ännu inte antagits som krav. För förskola finns nedanstående information att tillgå.

Kategori	Parkeringsstal	
Förskola (cpl/elev)	0,4*	*Inkluderar cykelparkering för personal

Figur 20: parkeringsnorm för cykel, förskola

För kontor och verksamheter saknar Nacka kommun rekommenderade parkeringstal för cykel.

#### 5.1.1. Cykelparkering Västra delen

Lägenhetsfördelningen för den västra delen redovisas i tabellen nedan:

Tabell 4 Sammanställning av antal lägenheter/storleksfördelning, västra delen

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter	P-tal	Antal cykelparkeringsplatser
1:or och 2:or	69	2	138
3:or	12	3	36
4:or	29	4	116
5:or	5	5	25
<b>115 (summerat)</b>			<b>315 (summerat)</b>

Enligt lägenhetsfördelningen och kommunens krav innebär detta ett behov om att anordna 315 cykelparkeringsplatser för bostäderna i den västra delen.



## 5.1.2. Cykelparkering Östra delen

Behovet av cykelparkering för den östra delen består av behovet för nya lägenheter, befintliga kontor, befintligt hotell samt för ny förskola.

### Bostäder

Lägenhetsfördelningen för den östra delen redovisas i tabellen nedan:

Tabell 5 Sammanställning av antal lägenheter/storleksfördelning, östra delen (\*inkluderar uthyrningsdel)

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter	P-tal	Antal cykelparkeringsplatser
1:or och 2:or	84	2	168
3:or	22	3	66
4:or	32	4	128
5:or	7	5	35
	<b>145 (summerat)</b>		<b>397 (summerat)</b>

Enligt lägenhetsfördelningen och kommunens krav, se ovan, innebär detta ett totalt behov om att anordna 397 cykelparkeringsplatser för bostäderna i den östra delen.

### Kontor

Då kommunen saknar parkeringstal för kontor och verksamheter så har en omvärldsanalys genomförts för att utreda ett lämpligt parkeringstal.

Solna stad och Danderyds kommun är två Stockholmsnära kommuner med liknande förutsättningar som Nacka kommun. Cykelparkeringstalen för dessa redovisas nedan:

Tabell 6: Cykelparkeringstal Solna Stad

Kontor cykelplatser /1000m <sup>2</sup> ljus BTA	anställda	Besökare	Totalt	Cykelplatser per anställd
	20-26	2*	22-28	Ca 0,4

\*Cykelparkering för besökare placeras väl synlig och i närheten till entrén.

Tabell 7: Cykelparkeringstal Danderyds kommun

Tabell 5-2 Förslag till cykelparkeringstal vid verksamheter (antal p-platser per 1000 kvm BTA).

Verksamhet	Cykelparkeringstal (antal platser per 1000 kvm BTA)		
	Zon A (cpl**/ 1000 kvm BTA)	Zon B (cpl/ 1000 kvm BTA)	Zon C (cpl/ 1000 kvm BTA)
Kontor	10-12	8-10	6-8
Centrumhandel*	17-19	14-17	12-14
Matvarubutik	18-21	14-18	11-14
Restaurang	17-21	13-17	9-13

\* Handel med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras. Vid handel där det finns ett behov (ex. matvarubutiker) bör 10% av antalet parkeringsplatser iordningsställas för lastcyklar/lådcyklar.

\*\*cykelparkeringsplatser

Kontorsytan i den östra delen uppgår i dagsläget till 3500 kvm BTA. Vid jämförelse med Solna och Danderyds högre parkeringstal för cykel skulle detta motsvara ca 40-42 cykelparkeringsplatser.

### *Hotell*

För hotell saknar Nacka kommun parkeringsnorm för cyklar. Behovet för cykelparkering till hotell kan antas vara noll med hänsyn till verksamhetstypen.

### *Förskola*

Kommunen har en cykelparkeringsnorm på 0,4 platser/förskoleelev och detta inkluderar behovet av cykelparkering för personal. Med utgångspunkt att förskolan har plats för 80 elever beräknas behovet vara 0,4 x 80, vilket ger 32 cykelparkeringsplatser.

Behovet av cykelparkeringsplatser för den östra delen blir totalt ca 470 platser med befintlig verksamhet inkluderad. Behovet för den nya byggnationen av bostäder och förskola erfordrar totalt 429 cykelparkeringsplatser.

### **5.1.3. Föreslagen cykelparkering**

För att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedel är det bra om parkeringen är väderskyddad samt med möjlighet att låsa fast cykeln i ramen. Vid parkering i byggnader behöver utrymmet vara lättillgängligt från gatan. Hinder så som trösklar eller branta trappor mellan entrén och cykelrummet bör helst inte finnas. Eventuella dörrar som behöver passeras ska helst vara minst 1,2 meter breda och gärna utrustas med automatiska dörröppnare för att underlätta passage. För att ett cykelrum ska kännas tryggt att använda behöver det vara väl belyst och lätt att överblicka.

### **Västra delen**

Erforderlig cykelparkering om 315 platser anordnas i första hand i anslutning till det nya parkeringsgaraget längst ner i byggnaden. Kompletterande cykelparkering anordnas på gården.

### **Östra delen**

Cykelparkeringen för bostäderna och förskolan i östra delen anordnas i cykelrum i källarplan under respektive hus. Cykelrummen nås via hiss och delvis genom separata entréer som vetter mot anslutande gång- och cykelstråk. Övrig cykelparkering för bostäder och förskola anordnas vid entréerna. För kontor löses cykelparkering i första hand på gården, med möjlighet till komplettering genom att utnyttja befintliga utrymmen inomhus.

## 5.2. Kommunens modell för beräkning av bilparkeringsplatser

Parkeringsstal anger hur många parkeringsplatser som ska tillhandahållas i samband med ny- och ombyggnation. Nacka har två modeller för beräkning av antal parkeringsplatser, den ena gäller för lägenheter och den andra för övrigt innehåll.

Nackas modell för att beräkna parkeringstal är projektspecifik utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (exempelvis närhet till kollektivtrafik och service). Vad gäller p-tal för lägenheter tas även hänsyn till vilken storlek på lägenheter som byggs. Nacka erbjuder även byggherren att reducera parkeringstalet i utbyte mot att byggherren åtar sig att ordna mobilitetsåtgärder.

Modellen för **lägenheter** utgår från nedanstående principer.

1. Generellt grundintervall
2. Lägesbaserat parkeringstal. Lägeskvaliteterna beror på närhet till kollektivtrafik och lokal service.
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på storlek på lägenhet.
4. Gröna parkeringstal, ett erbjudande till byggherrarna att sänka parkeringstalet med hjälp av mobilitetsåtgärder.

Utredningsområdet ligger i parkeringszon (område) A för framtagande av parkeringstal för Nacka (*Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun 2015-01-16*), vilket innebär att planerad bebyggelse har ett gynnsamt läge för andra färdmedel än bil, se figur nedan.



Figur 21: Parkeringszoner enligt Nacka

## 5.3. Bilplatser för lägenheter

### 5.3.1. *Generellt grundintervall*

Utgångsläget för parkeringstalet är enligt karta med zoner 0,7 för detta område.

### 5.3.2. *Lägesbaserat parkeringstal*

Baserat på områdets läge i förhållande till befintlig centrumfunktion och planerad Tunnelbana erhålls en reduktion om 10 procent.

### 5.3.3. *Projektspecifikt parkeringstal*

Det projektspecifika parkeringstalet påverkas av storlekssammansättningen på de lägenheter som byggs.

Små lägenheter definieras som 2:or eller mindre och får en reduktion av parkeringstalet på 30%. Stora lägenheter definieras som lägenheter som är större 2:or och de får ett tillägg på parkeringstalet på 20%.

Av de totalt 259 planerade lägenheterna som är tänkta att uppföras kategoriseras ca 40 % som stora och resterande 60 % som små.

Utöver detta ska parkeringstalet enligt Nacka räknas upp med 10% för att inrymma besöksparkering på kvartersmark.

### 5.3.4. *Gröna parkeringstal*

Nacka kommun ger även möjlighet till gröna parkeringstal förutsatt genomförandet av olika mobilitetsåtgärder som kan motivera reduktion av antalet parkeringsplatser som ska anordnas. Mobilitetsåtgärder kan vara olika ambitiösa och olika kostsamma samt ha olika stora effekter. Nacka har valt att paketera mobilitetsåtgärderna i två olika nivåer.

Ett mobilitetspaket på medelnivå ger 10 % reduktion och ska innehålla minst 3 av nedanstående 5 åtgärder. Genomförandet av alla åtgärder, en ambitiös nivå, ger 25% reduktion på parkeringstalet.

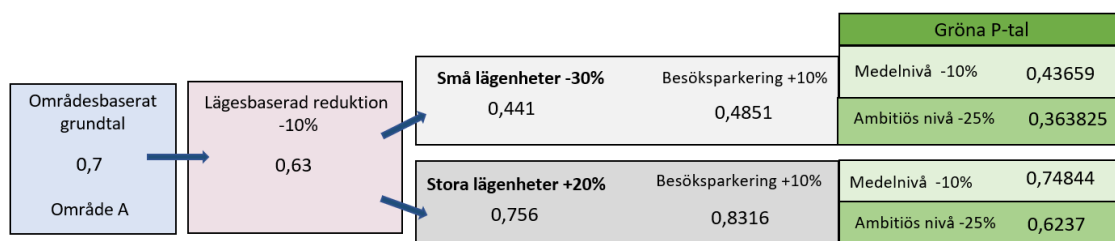
- Prova på kollektivtrafik genom att erbjuda boende 6 månaders SL-kort.
- Byggherren betalar medlemskap i bilpool minst 10 år. Bilpoolsplats ska ordnas på kvartersmark.
- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resmöjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Förbättrade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



I detta skede för Norra Nobelberget förutsätts genomförande av åtgärder som motsvarar en reduktion om 25% för gröna p-tal. Eventuellt kan vissa alternativa åtgärder komma att föreslås i ett slutgiltigt skede, dock enbart förutsatt att de kan anses motsvara effekten av de efterfrågade åtgärderna.

### 5.3.5. Sammanställning

Områdets parkeringstal för stora respektive små lägenheter framgår i figuren nedan. Som utgångspunkt har Nacka kommuns 'parkeringssnurra' använts, ett exceldokument för beräkning av parkeringstal baserat på kommunens beräkningsmodell.



Figur 22 Beräkningsprocess för parkeringstal

För stora lägenheter blir parkeringstalet i området, inklusive besöksparkering, 0,8316 platser per lägenhet. Små lägenheter får ett parkeringstal på 0,4851 platser per lägenhet.

### Västra delen

Beräkningen för parkeringsbehovet för den västra delen utgår från att 115 lägenheter tillkommer, varav 46 av dessa är större lägenheter (40%) och 69 är små lägenheter (60%). Behovet av parkering inklusive besöksparkering blir enligt nedanstående beräkning.

Små lägenheter  $69 \text{ lgh} \times 0,4851 \text{ platser/lgh} = 33,50 \text{ platser}$   
 Större lägenheter  $46 \text{ lgh} \times 0,8316 \text{ platser/lgh} = 38,3 \text{ platser}$

Totalt är behovet av parkering 72 bilplatser efter summering och avrundning.

Med ett mobilitetspaket på medelnivå behöver 67 parkeringsplatser anordnas och för ett paket på ambitiös nivå erhålls ett behov om 56 platser, det senare inkluderar tillägg för bilpool.

*Den västra delen har ett behov om 56 parkeringsplatser för bostäder inklusive besöksparkering och bilpool vid genomförande av ambitiöst mobilitetspaket.*

## Östra delen

Som beräkningsunderlag har räknats med att det planeras för 145 lägenheter varav 61 större lägenheter (42 %) och resterande 84 som små (58 %). Enligt framräknade parkeringstal i kommunens exceldokument ger detta nedanstående totala parkeringsbehov inklusive besöksparkering.

Små lägenheter	$84 \text{ lgh} \times 0,4851 \text{ platser/lgh} = 40,7 \text{ platser}$
Större lägenheter	$61 \text{ lgh} \times 0,8316 \text{ platser/lgh} = 50,7 \text{ platser}$

Efter summering och avrundning erhålls ett totalt behov om 91 parkeringsplatser för bostäderna, inklusive besöksparkering men utan mobilitetsåtgärder.

Vid genomförande av mobilitetspaket på medelnivå kan parkeringstalet reduceras med 10% vilket ger ett behov om totalt 83 platser efter avrundning uppåt. Genomförande av mobilitetspaket på en ambitiös nivå ger 25% reduktion vilket ger ett parkeringsbehov av 72 platser (inklusive tillägg på 3 platser för bilpool).

*För den östra delen finns ett behov om 72 parkeringsplatser för bostäderna inklusive besöksparkering och bilpool utifrån genomförande av ambitiöst mobilitetspaket.*

## 5.4. Bilplatser för förskolor

Inom området tillkommer en ny förskola på ca 850 kvm BTA med 4 avdelningar som har plats för 80 barn. Antalet anställda kan antas vara 0,2 per elev vilket innebär totalt 16 anställda.

Inom projektet planeras det för 2 parkeringsplatser avsedda för hämtning och lämning längs den östra gatan, vilket innebär 0,025 platser per barn.

Enligt de riktlinjer som finns (Nacka) är det teoretiska behovet av parkering för personal ca 0,2 platser/ anställd och ger därför  $0,2 \times 16 = 4$  platser. Här förutsätts dock all personal anlända via annat färdssätt än bil varför ingen specifik parkering föreslås för detta ändamål. Personal har därmed inte garanterade parkeringsplatser utan får använda garaget i den mån platser blir lediga förutsatt att garaget samnyttjas.

## 5.5. Föreslaget antal bilplatser för verksamheter

Då det för Norra Nobelberget handlar om mindre verksamheter så anses det inte vara en bilalstrande verksamhet utan snarare något man tar sig till inom promenadavstånd.

## 5.6. Bilplatser befintliga byggnader

I de östra delarna av området finns idag kontor och hotellverksamhet. Nuvarande hotellverksamhet i områdets östra del har 160 rum och omfattar totalt ca 9000 kvm BTA. Hotellet har tillgång till 88 parkeringsplatser för sina anställda och gäster. Sett till verksamhetens yta så innebär det ett parkeringstal på ca 10 platser per 1000 kvm BTA.

Kontorsverksamheten uppgår till en yta om totalt 3500 kvm BTA och har tillgång till 101 parkeringsplatser för anställda.

En beläggningsstudie genomfördes i november 2018 för kontor och hotell på fastigheten och resultatet sammanställdes i figuren nedan.

Verksamhet	Natt 22-06 Antal (%)	FM ca 09.30 Antal (%)	EM ca 15 Antal (%)	Kväll ca 18 Antal (%)
Kontor (101 platser)	2 (2)	32 (32)	39 (39)	13 (13)
Hotell (88 platser)	16 (18)	15 (17)	16 (18)	34 (39)

Figur 23 Beläggning för kontor och hotell

Resultatet från beläggningsstudien visar på att antalet parkeringsplatser för kontor och hotell överskrider det faktiska behovet. Under vinterhalvåret är dock beläggningen på hotell generellt lägre jämfört sommarhalvåret.

Då de nya byggnaderna hamnar med god närhet till kollektivtrafik och centrumfunktioner anses en reduktion för hotell vara motiverat.

### 5.6.1. Föreslaget antal bilplatser för kontor

Kommunen saknar riktlinjer för parkeringsnorm för kontor. Planområdets närhet till kollektivtrafik och service samt närhet till regionala cykelstråk uppmuntrar till användandet av andra färdmedel än bil. Framtida kollektivtrafikutbyggnader, så som nya tunnelbanelinjen till Nacka, ökar ytterligare möjligheten att resa till planområdet utan bil. Ett rekommenderat parkeringstal för kontor inom planområdet är ca 8 platser per 1000 m<sup>2</sup>

Med detta resonemang skulle behovet uppgå till 28 platser (enligt  $3,5 \times 8 = 28$ ) istället för till 53 platser (enligt  $3,5 \times 15 = 53$ ).

**Med föreslaget p-tal för kontor om 8 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA innebär detta ett behov om 28 parkeringsplatser.**

### 5.6.2. Föreslaget antal bilplatser för hotell

För hotell saknas parkeringsnorm i Nacka kommun.

Utifrån beläggningen vid det aktuella tillfället för räkning är behovet ca 2 – 4 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA, vilket är lägre än befintligt parkeringstal som motsvarar ca 10 platser per 1000 kvm BTA eller 0,55 platser per rum.

Utifrån den uppmätta beläggningen och med hänsyn till den framtida tunnelbanestationen uppskattas behovet av parkering för hotellet till ca 2,2 platser per 1000 kvm BTA. P-talet motsvarar ett behov av 20 parkeringsplatser, eller 0,125 platser per rum.

***Baserat på behov enligt beläggningsstatistik och omvärldsanalys så föreslås ett p-tal för hotell om 2,2 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA vilket ger ett behov om 20 platser.***

### 5.6.3. Mobilitetsåtgärder för kontor

För att kunna få till ytterligare reduktion avseende parkeringstal är det i vissa kommuner möjligt att genomföra mobilitetsåtgärder även för kontor. Normalt är då en reduktion med 15% vanlig varvid ett antal kriterier behöver uppfyllas. Dessa kriterier ställs samman via avtal vid varje enskilt projekt. Exempel på krav som ska uppfyllas kan bl.a. gälla:

- Omklädningsrum med dusch och skåp ska finnas
- Erbjuda låncyklar till anställda och besökare.
- Eluttag ska finnas för laddning av elcyklar alt. låsbara skåp med ladduttag.
- Erbjudande till alla anställda om subventionerat årskort i SL-trafiken de tre första åren.
- Information om kollektivtrafikavgångar i fastigheten.
- Avfallshantering inom fastigheten för samtliga fraktioner, d.v.s. hushållsavfall, matavfall, farligt avfall, el, plastförpackningar, metallförpackningar, glasförpackningar (färgade och ofärgade), pappersförpackningar samt returpapper.
- Upprättande av en mobilitetsplan som ska beskriva hur verksamma i fastigheten ska lösa sin mobilitet.

Genom att implementera merparten av ovanstående åtgärder kan en reduktion om 15% av parkeringstalet motiveras. Behovet av parkering för kontor blir då  $3,5 \times 8 \times (1-0,15) = 24$  platser.



## 5.7. Samnyttjande

Det rekommenderade parkeringstalet om 8 platser/1000 m<sup>2</sup> BTA för kontor grundar sig på projektets goda kollektiva förbindelser samt närheten till cykelstråk som möjliggör cykelpendling. För att ytterligare effektivisera garaget och minska risken att parkeringsplatser står tomma är det möjligt att, utöver mobilitetsåtgärder, se över möjligheten till samnyttjande.

Med samnyttjande tillåts olika användare nyttja samma p-platser under olika tider på dygnet. Exempelvis parkerar de som är verksamma inom kontor främst under dagtid medan boende parkerar främst under kvällstid och kan därmed, till viss del, teoretiskt använda samma p-platser. Nacka nämner dock inget om detta i sina rekommendationer, varför heller ingen specifik siffra nämns för vilket avdrag som kan ges. Andra kommuner använder sig dock ofta av ett avdrag på 10%, förutsatt att samtliga platser är tillgängliga för alla brukare.

Om enbart en del av platserna och vissa kategorier ska vara tillgängliga för samnyttjande erfordras en särskild beräkning utifrån uppskattat bilanvändande och förväntad beläggningsgrad. Detta gäller särskilt om en reduktion på mer än 10% eftersträvas och behöver motiveras.

Ett exempel på en ungefärlig fördelning av hur parkering ser ut för olika verksamheter och för olika tillfällen på dygnet presenteras i tabellen nedan.

**Tabell 8 Exempel på beläggningsmätning i Upplands-Väsby 2018 (Samnyttjande av parkeringsplatser i Upplands Väsby kommun, Briandt 2018))**

Verksamhet	Kväll ca 20 %	Natt ca 03 %	FM ca 10 %	Lunch ca 12 %	EM ca 16 %
Boende	80	100	70	60	60
Bostäder, besökande	100	30	10	10	40
Kontor	20	10	100	50	60
Hotell	70	100	20	20	30

Främst finns möjligheter till samnyttjande mellan kontor och bostäder eftersom det är viss procent av boende som låter bilen stå över dagen och viss procent av kontorsarbetande som tar bil till arbetet. Tabellen ovan kan ge en indikation om behovet. Eventuell samnyttjandegrad diskuteras med kommunen om frågan blir aktuell.

## 5.8. Föreslagen bilparkering

Föreslagen bilparkering för västra respektive östra delen är tänkt att förläggas i garage.

Enligt ett EU-direktiv har ny lag införts från den 25 maj 2020 som ställer krav på laddplatser på parkeringsplatser. För bostadshus med fler än 10 p-platser gäller att varje p-plats måste förberedas för laddning med tomrör eller liknande. För kontor gäller motsvarande 20% som måste vara förberett. Eventuellt kan dessa regler komma att skärpas ytterligare.

### Västra delen

Garaget i den västra delen planeras inrymma 46 parkeringsplatser för bostäderna och resterande behov planeras lösas som markparkering. Behovet utgår från förutsättningen att reduktion för bostäder på 25% ges för ambitiöst mobilitetspaket.

### Östra delen

Garaget i den östra delen ska inrymma totalt 120 parkeringsplatser i två plan. Det tillkommer 2 platser för hämtning och lämning till förskolan samt viss parkering för personer med rörelsenedsättning längs östra gatan.

Behovet av parkeringsplatser i den östra delen uppgår till 120 platser (72 + 28 + 20). Behovet utgår från förutsättningen att reduktion för bostäder på 25% ges för ambitiöst mobilitetspaket samt föreslaget p-tal för kontor (8 platser/1000 kvm BTA).

## 6. TRAFIKPROGNOSE

Trafikflödet förutsätts vara i princip oförändrat, men med viss ökning med anledning av utvecklingen av Norra Nobelberget.

För omgivande trafiknät är det främst Trafikverkets vägar som får en ökad trafik. Enligt prognoser för år 2040 (Basprognos) förväntas cirka 21.500 fordon per dygn längs Sicklavägen (väg 260). För Värmdövägen, där kommunen är väghållare, gäller enligt Nackas prognos att den har ett flöde på närmare 10.000 fordon per dygn år 2040.

### **Västra delen - Uddvägen**

Förutsatt behovet av 56 parkeringsplatser i den västra delen och ett genomsnittligt resande om 2 rörelser per plats och dagskulle detta innebära ca 110 trafikrörelser. Den västra gatan i området ansluter till Uddvägen. Sannolikt belastar majoriteten av trafiken även Sicklavägen. Av 110 trafikrörelser kan vi därmed uppskatta maxtimtrafiken till 10%, cirka 11 rörelser. Denna storlek anses inte påverka situationen längs Uddvägen eller längs väg 260.

Det låga antalet resor för området motiveras av det goda kollektivtrafikläget och att samtliga som har bilplats inte använder sin bil varje dag. På ett dygn blir bilflödet i princip försumbart, men kan såklart påverka en korsnings kapacitet om den redan i nuläget skulle vara på gränsen till att klara sin belastning.

### **Östra delen – Sickla industriväg**

Under antagande om ett behov av 72 parkeringsplatser för bostäder samt ett genomsnittligt resande om 2 rörelser per plats, dvs en resa per bil, beräknas bostäderna i östra delen alstra ca 140 rörelser per dag. Hotellverksamheten med 20 platser kan också antas generera 2 rörelser per plats och dag, vilket ger 40 fordonsrörelser. Kontorsverksamheten beräknas ha en trafikomsättning på i snitt 4 rörelser per plats och dag, vilket ger ca 110 rörelser under antagande om 28 parkeringsplatser.

Förskolan i området medför ett ökat trafikflöde som följd av hämtning och lämning, men flödet kan antas vara relativt lågt med hänsyn till antalet elever och de goda förutsättningarna som finns att resa kollektivt. Flödet till och från förskolan kan därför antas ingå tillsammans i beräkningarna för övrigt trafikflöde inom östra delen.

Totalt alstrar trafiken i den östra delen av området ca 290 rörelser per dygn som kommer påverka Sickla industriväg. I rusningstrafik kan antas cirka 10% av dygnsflödet vilket ger ca 30 rörelser.

Då det redan idag finns ett visst flöde från befintliga verksamheter kan den nytillkommande bebyggelsens trafik i stort sett anses försumbar, dessutom eftersom det förutsätter ett minskat parkeringsbehov för kontor och hotell.

## 7. SAMLAD BEDÖMNING/SLUTSATSER

För Norra Nobelberget föreslås det låga parkeringstal för bil med hänsyn till det kollektivtrafikhärläget och med utgångspunkt att mobilitetsåtgärder för bostäder genomförs. Befintlig hotell- och kontorsverksamheter har i dagsläget ett överskott av parkeringsplatser jämfört behovet som kunnat konstateras vid belägningsstudie. Med hänsyn till belägningsen och med stöd från en omvärldsanalys (p-tal i andra kommuner) har ett lägre p-tal för kontor och hotell föreslagits.

Förslaget innebär att låga trafikflöden förväntas tillkomma på grund av det kollektivtrafikhärläget och låga parkeringstalet. Beräknat alstrat trafikflöde är så pass lågt att det inte anses påverka trafiksituationen i området så pass mycket att några kapacitetsproblem uppstår.

Området kring mötet med Uddvägen behöver utformas med stor omsorg och föreslås därför anpassas till befintliga lutningar på den nya vägens nedersta del för att även få till en rimlig anslutning mot Fanny Udde.