

2015-05-07

TJÄNSTESKRIVELSE  
NTN 2015/445-514

Natur- och Trafiknämnden

## **Parkeringsutredning fastigheterna Sicklaön 37:74 (Finnboda Dockland), Sicklaön 37:66 (Finnboda Pirar), Sicklaön 37:67 (Finnboda Terrass), Sicklaön 37:68 (Finnboda Udde) samt Sicklaön 37:71 (Saltsjö Vy)**

### **Förslag till beslut**

Natur- och Trafiknämnden antar trafiknämndens förslag till yttrande gällande sänkta parkeringstal för fastigheterna Sicklaön 37:74 (Finnboda Dockland), Sicklaön 37:66 (Finnboda Pirar), Sicklaön 37:67 (Finnboda Terrass), Sicklaön 37:68 (Finnboda Udde) samt Sicklaön 37:71 (Saltsjö Vy) i enlighet med tjänsteskrivelsens bilaga 1.

### **Sammanfattning**

I Nackas parkeringstal som antogs av kommunstyrelsen 2014-05-13 står det att om annat parkeringstal än det rekommenderade önskas, ska det motiveras i en särskild parkeringsutredning. HSB vill i det aktuella fallet sänka parkeringstalet från 1,0 bilparkeringsplatser (bpl) per bostad till 0,9 bpl per bostad. Natur- och trafiknämnden anser att parkeringsutredningen visar på tillräckliga motiv till de sänkta parkeringstalen. Skälen är att nu gällande parkeringstal rekommenderar 0,8-0,9 bpl per bostad beroende på antal rum. Vidare visar räkningar av parkeringsbehovet för redan byggda lägenheter att efterfrågan ligger på ca 0,9 bpl per bostad. HSB kommer även att iordningsställa lämpligt antal bilpoolsplatser på två platser inom Finnboda samt öka antalet cykelparkeringsplatser. Det är viktigt att kommande förrättningar inte förändrar det faktum att alla parkeringsplatser ska ligga på kvartersmark. Vidare ska parkeringstalet om 20 platser per 1000 m<sup>2</sup> kontorsyta fortfarande gälla.

### **Ärendet**

I Nackas parkeringstal som antogs av kommunstyrelsen 2014-05-13 står det att om annat parkeringstal än det rekommenderade önskas, ska det motiveras i en särskild parkeringsutredning. Det står också att Miljö- och stadsbyggnadsnämnden föreslås besluta om ett lägre parkeringstal men först efter remiss hos Natur- och trafiknämnden.

Parkeringsutredningen ska tydligt visa om avsteg kan motiveras och bör exempelvis innehålla information om:

- Verksamhetens art
- Bilinnehav
- Möjligt samnyttjande
- Parkeringsköp (t ex parkeringshus)
- Åtgärder för att minska behovet av egen bil

Det är viktigt att parkeringsutredningen tydligt visar vad fastighetsägaren åtar sig att göra för att långsiktigt klara av de boendes behov trots det lägre parkeringstalet. Dessa åtaganden bör även på något sätt kunna regleras, antingen i bygglov eller exploateringsavtal.

Exploateringen i Finnboda har bedrivits utifrån den detaljplan som vann laga kraft 2003 samt enligt senare ändringar/tillägg. I den till dp313 tillhörande planbeskrivningen anges en ”parkeringsnorm” på 1,0 bpl per bostad, samt ca 20 fordon per 1000 m<sup>2</sup> kontorsyta.

Detta har använts i planering, projektering och byggnation av garage och markparkeringar för bil i exploatering från 2004-2010.

I Nacka kommuns nya riktlinjer för parkering som tillkommit efter att detaljplanen för Finnboda vunnit laga kraft föreslås inom zon A, ett parkeringstal på 0,8 bpl per bostad ≤ 2rok respektive 0,9 bpl per bostad >2rok. I Finnboda önskar nu HSB att Natur- och trafiknämnden kan acceptera ett lägre parkeringstal på 0,9 bpl per bostad i den fortsatta exploateringarna. Bilparkeringstalet är således i linje med nuvarande riktlinjer.

Nacka kommun känner idag inte till några parkeringsproblem i de redan iordningsställda lägenheterna. Kommunen har dock inga allmänna gator i området.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Det finns inga direkta kostnader för kommunen. Däremot kan ett för lågt parkeringstal leda till en svårare parkeringssituation på omkringliggande gator vilket kan komma att ställa krav på kommunala investeringar i ytterligare bilparkeringar.

### **Konsekvenser för barn**

Det finns inga direkta konsekvenser för barn.

Mahmood Mohammadi  
Trafikplanerare  
Trafikenheten

Mikael Ranhagen  
Chef för trafikenheten  
Trafikenheten