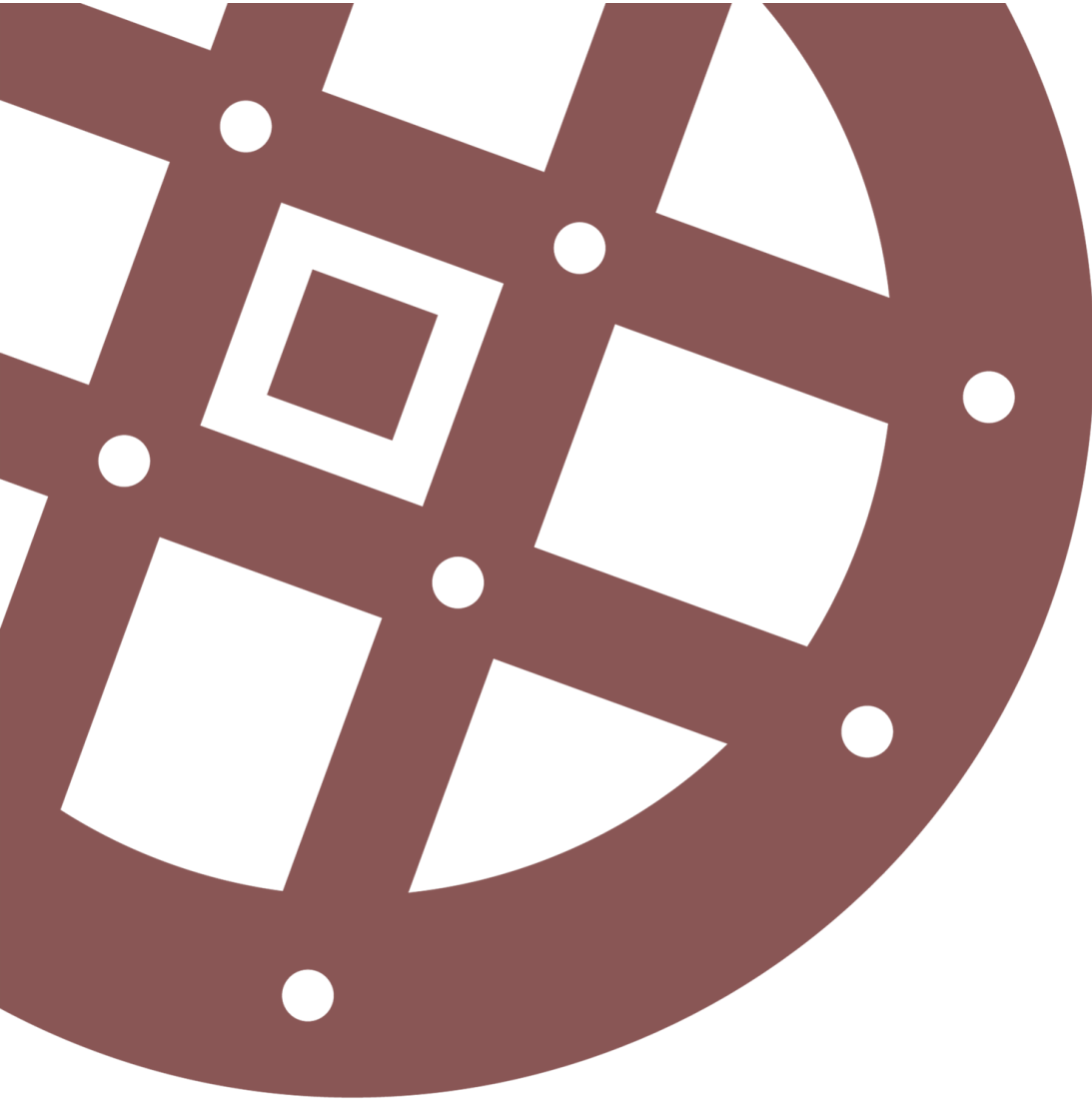


2021-02-10



Trafik- och parkeringsutredning

Detaljplan för anläggning med idrottsändamål vid Ektorpsvägen

Innehållsförteckning

1. Inledning	2
2. Platsens förutsättningar	3
2.1 Gång- och cykeltrafik.....	4
2.2 Kollektivtrafik	4
2.3 Biltrafik.....	4
3. Omvärldsbevakning	5
3.2 Likvärdiga anläggningar	5
3.3 Sammanfattning.....	5
4. Trafikkonsekvenser i och med exploatering.....	6
4.1 Gång- och cykeltrafik.....	6
4.2 Kollektivtrafik	6
4.3 Biltrafik.....	7
5. Parkeringsefterfrågan	8
5.1 Dimensionerad besökssituation	8
5.2 Cykel- och mopedparkering.....	9
5.3 Bilparkering	9

I. Inledning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra uppförande av idrottshallar längs med Ektorpsvägen.

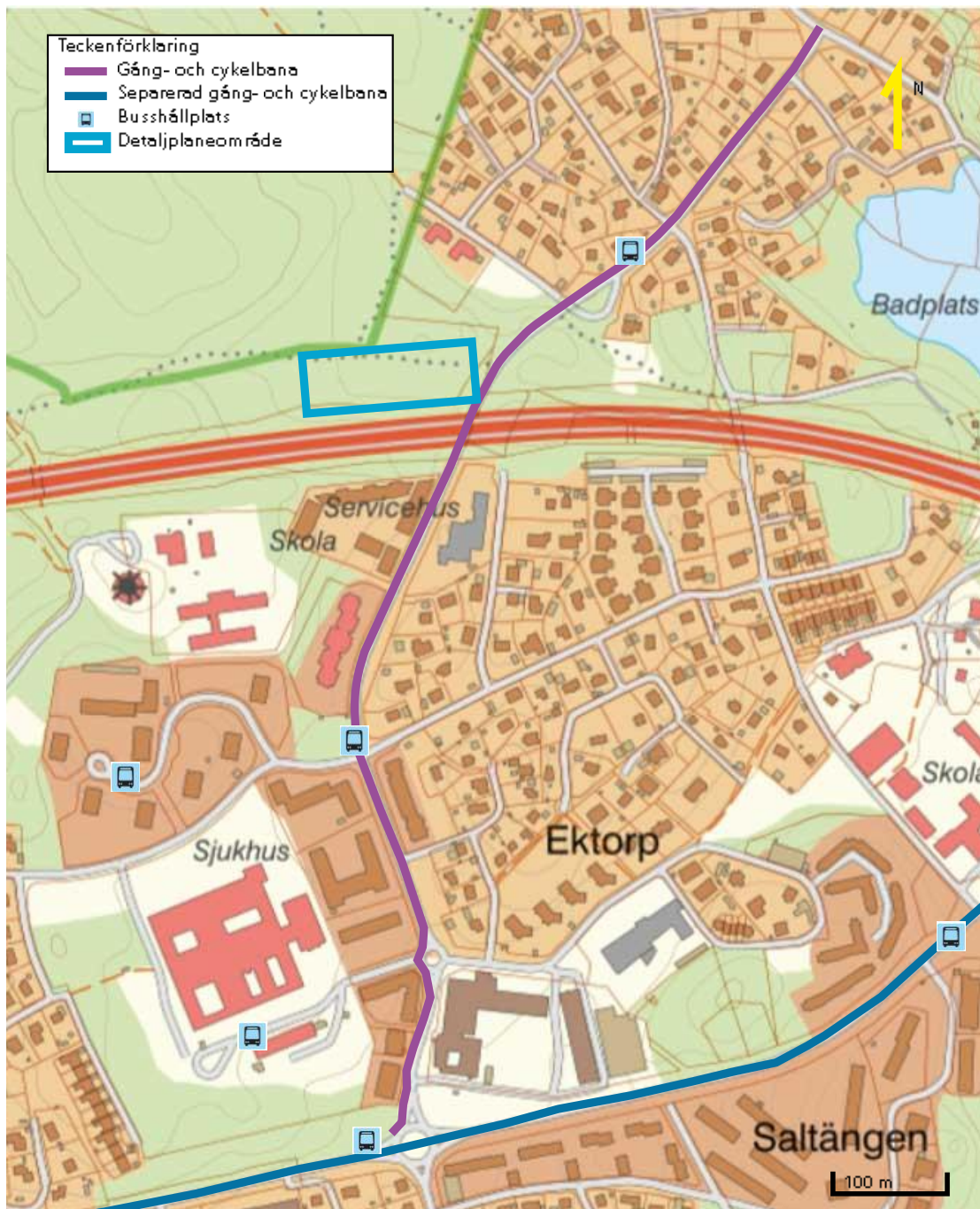
Planområdet är beläget norr om Värmdöleden och väster om Ektorpsvägen. Planområdet angränsar i nordväst till Nyckelvikens naturreservat och berörs av riksintresse för kommunikationer, Värmdöleden, söder om området.



Figur 1 Översiktskarta, planområdet är markerat med en blå ruta.

2. Platsens förutsättningar

Planområdet är beläget cirka två kilometer nordost om Nacka centrum. Området gränsar i söder mot Värmdöleden, i öster mot Ektorpsvägen, i nordost mot bergbranter ner mot närbelägen tomtmark, samt i norr och väster mot Nyckelvikens naturreservat. Planområdet fungerar idag som en buffertzona mellan Värmdöleden och Nyckelvikens naturreservat. Området utgörs av olika öppna skogsmiljöer främst bestående av gamla träd av ek, gran och tall samt hållmarker. Det finns ingen bebyggelse inom planområdet idag.



Figur 2 Närområdet idag med omgivande infrastruktur och busshållplatser.



2.1 Gång- och cykeltrafik

Ektorpsvägen är ett huvudcykelstråk som förbinder Skuru och Ektorp med det regionala cykelstråket längs med Värmdövägen. På den västra sidan om Ektorpsvägen är det en delad gång- och cykelbana där bredden varierar men är omkring 3 meter bred förbi detaljplaneområdet. Gång- och cykelbanan norr om planområdet har under 2019/20 breddats till 3,25 meter. Den delade gång- och cykelbanan startar vid Utskogsvägen och sträcker sig till Värmdövägen. Skyltningen för delad gång- och cykelbana är idag inte komplett på sträckan, trafikplanerare med ansvar för cykelåtgärder på Nacka kommun har uppmärksammat om detta. Längs med Ektorpsvägens östra sida finns även en gångbana. Det finns ett reglerat övergångsställe på cirkulationen vid Ektorp vilket gör att barn som inte är säkra i trafikmiljön kan passera Värmdövägen där.

2.2 Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats ligger på Ektorpsvägen (Bråvallaplan). Hit är det cirka 200 meter från planområdet. Från denna hållplats avgår bussarna 409 och 449. Buss 449 går igenom Skuru och Ektorp och sedan in till Medborgarplatsen i rusningstrafik. Buss 409 går via Värmdövägen in igenom Ektorp och Skuru. Busslinjen har under stora delar av dygnet avgångar varje halvtimme.

Till Ektorps centrum, med ytterligare bussförbindelser, är det omkring 750 meter eller tio minuters promenad. Det är omkring 17 busslinjer som trafikerar busshållplatsen. Trafik går till stora delar av Nacka kommun.

2.3 Biltrafik

I direkt anslutning till planområdets södra sida ligger Värmdöleden som utgör en viktig länk mellan Stockholm, Nacka och Värmdö. Leden är tungt trafikerad under större delen av dygnet och är en primär led för farligt gods. Ektorpsvägen, öster om planområdet länkar samman Värmdövägen med bostadsområdet Skuru. Trafikmätningar från 2015 visar att flödet på Ektorpsvägen är omkring 1200 fordon/dygn. På Ektorpsvägen söder om Edinsvägen är dygnsflödet omkring 4900 fordon/dygn.

3. Omvärldsbevakning

Efterfrågan på parkering kan variera mycket beroende på verksamhetens geografiska plats och närliggande verksamheter. I Nacka kommun finns inget givet parkeringstal för idrottsverksamheter utan anpassas för varje enskilt fall.

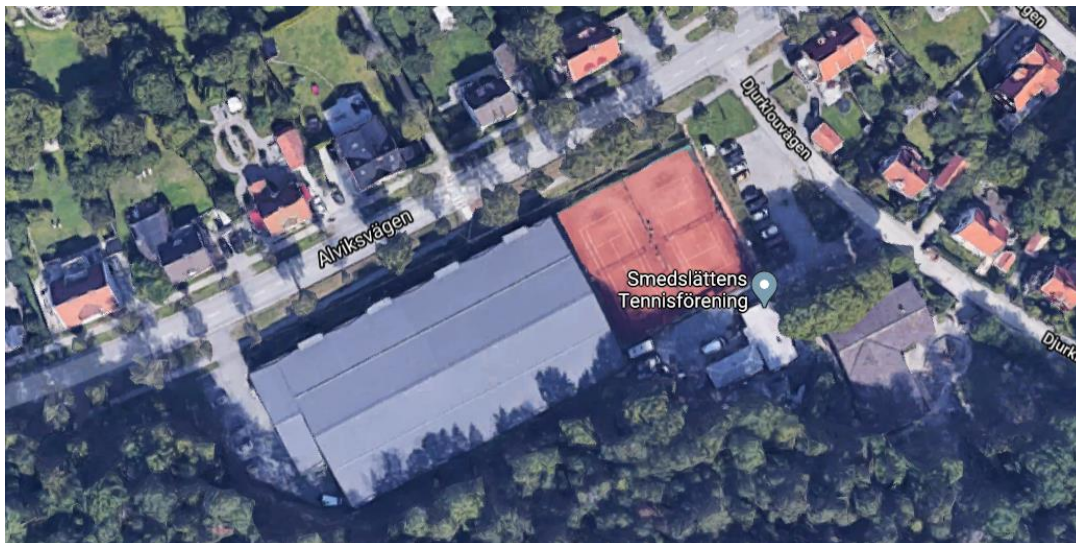
Idrottshallars placering i kommunen och möjlighet till kollektivtrafik, goda gång- och cykelförbindelser är också faktorer som påverkar behovet av parkering.

Denna trafik- och parkeringsutredning utgår från huvudscenariot om anläggningen inhyser tennis- och padelbanor.

En tennisanläggning i Smedslätten, Bromma har liknande geografiska förutsättningar som idrottshallarna vid Ektorpsvägen varför den redovisas nedan.

3.2 Likvärdiga anläggningar

Tennisanläggningen i Smedslätten, Bromma, har likande förutsättningar som den planerade idrottsanläggningen i Ektorp. Avståndet till Nockebybanan är omkring 450 meter och till närmsta Tunnelbanestation, Alvik, är det 2,2 kilometer. Det finns sex tennisplaner i anläggningen och omkring 22 parkeringsplatser tillägnat hallarna.



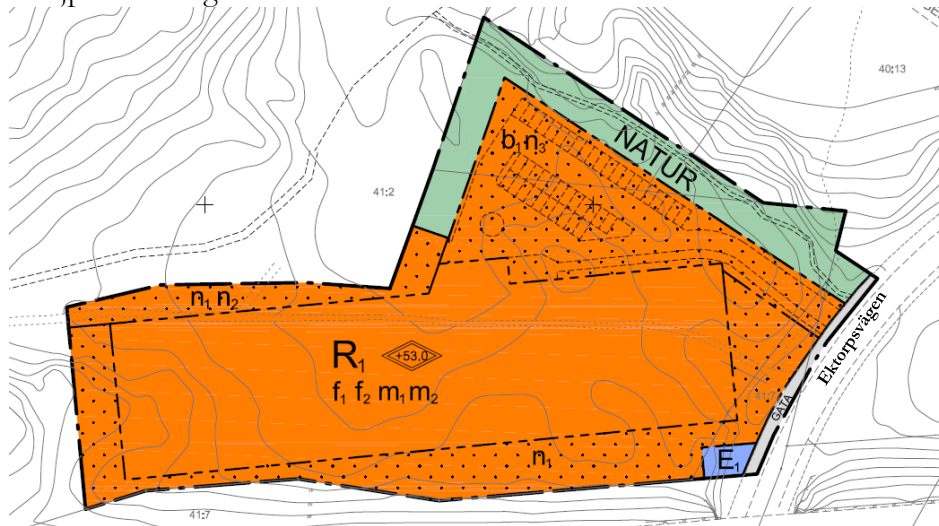
Figur 3 Tennishall i Smedslätten

3.3 Sammanfattning

Tennisanläggningen i Smedslätten kan jämföras mot den planerade idrottsanläggningen i Ektorp eftersom uppgifter om vilka parkeringar som nyttjas till anläggningarna finns att tillgå. Antalet parkeringar kan inte jämföras direkt eftersom placering och efterfrågan på parkering beror på flera parametrar, se avsnitt 5 för parkeringsutredning.

4. Trafikkonsekvenser i och med exploatering

Under kommande rubriker beskrivs trafikkonsekvenserna som uppstår av detaljplaneförslaget.



Figur 4 Detaljplane förslag

4.1 Gång- och cykeltrafik

Det tillskapas nya målpunkter för gående inom detaljplaneområdet, dessa är entrén till idrottsanläggningen och den förflyttade entrén till Nyckelvikens naturreservat.

Det kommer att anläggas en gångbana utmed södra sidan av entrévägen som kopplar samman Ektorpsvägen med entrén till idrottsanläggningen samt till parkeringsplatserna. Gångbanans bredd planeras att bli minst 2 meter bred. Möjlighet finns även att anlägga en enklare gångstig längs den östra fasaden. Till Nyckelvikens naturreservat planeras en skogsstig inom ytan som planläggs som natur i planen, se figur 4.

4.2 Kollektivtrafik

Eftersom idrottsanläggningar är välbesökta under eftermiddagar och kvällar skapar de ett nytt resmönster, även med kollektivtrafik, till platsen. Det blir ett nytt resandeunderlag för busstrafik. År 2030 planeras tunnelbanan till Nacka att öppna och i och med denna förändring kommer även busstrafiken att ändras. Nacka har en kontinuerlig dialog med Trafikförvaltningen gällande kommande kollektivtrafik.

Gång- och cykelförbindelser till busshållplatserna kommer inte att påverkas av detaljplanen, framkomligheten till Bråvallaplan och Ektorps centrum kommer fortsatt att ha samma standard som idag.

Det finns idag ett övergångsställe intill busshållplatserna vid Bråvallaplan. Eftersom idrottsanläggningarna besöks av många barn och ungdomar kan övergångsstället behöva hastighetssäkras. Hastigheten är idag 40 km/h på Ektorpsvägen, enligt mätningar från 2021 håller majoriteten av bilisterna hastigheten.

4.3 Biltrafik

Dagens flöde på Ektorpsvägen förbi planområdet är omkring 2658 fordon och enligt Nackas trafikmätningar 2021. Det finns inte heller några korsningar i närheten av området som visar på nedsatt kapacitet i Nackas framtagna trafikprognos för framtida trafikmängder för år 2040. Idrottshallen tillkomst förväntas därmed inte bidra till några kapacitetsproblem i närområdet.

Inom planområdet föreslås yta för hämtning och lämning (korttidsparkering) placeras enligt figur 5 nedan. Zonen rymmer cirka 3 bilar och angöringsplatserna regleras förslagsvis som korttidsparkering alternativt som parkeringsförbud. För att möjliggöra avfallshantering planeras ytan även fungera som en lastplats pga dess läge i nära anslutning till soprummet. Enligt planförslaget och situationsplanen går därmed tillgänglig angöring att anordnas inom 25 meter från entrén samt att sopbil kan stanna inom 10 meter från soprum.

Behovet av RH-platser (RH=rörelsehindrad) bedöms under bygglovsskedet men en riktlinje är ca 5-10% av det totala antalet platser, i detta fall ca 2-4 RH-platser. Detta kan behöva studeras med berörda verksamhetsutövare i genomförandeskedet. Om fler RH-parkeringar anläggs får det konsekvenser på det totala antalet parkeringar eftersom en RH-parkeringsplats är bredare än en standardparkering. Dock finns denna marginal i planförslaget. Det är ytterst verksamheternas behov som styr antalet RH-platser. Om ett större eller mindre behov av RH-parkeringar uppstår kan ytan där det finns parkering disponeras om för att tillåta fler RH-platser.



Figur 5. Illustrationsplan med trafiklösning



5. Parkerings efterfrågan

För att dimensionera parkeringen tillhörande den planerade idrottsanläggningen behöver olika parametrar studeras. Andelen som tar bilen till sina fritidsaktiviteter är 54% i Nacka (SLL 2016). Solna kommun som är en mer central och tätbebyggd kommun har cirka 20 procent lägre andel som väljer att ta bilen till fritidsaktiviteten. Enligt Nacka kommuns strategi *Framkomlighet i Nacka* (2016) ska kollektivtrafikresande och gång- och cykelresor prioriteras. I Nacka kommuns strategi *Framkomlighet i Nacka* (2016) står det bland annat följande:

- Begränsad klimatpåverkan genom bland annat minskade utsläpp av växthusgaser per person från vägtrafik.
- Ökad andel kollektivtrafik och ökad andel gång och cykel.
- Kollektivtrafiken ska vara dimensionerad och utformad så att dess andel av resorna avsevärt ökar till 2030.

Utbud av parkering styr mot ett mer hållbart resande och att begränsa antalet parkeringsplatser är ett av de styrmedel som främjar att individer väljer att resa hållbart. Om fler åker kollektivt istället för att ta bilen bidrar det till bättre kollektivtrafik och underlag för fler avgångar i kollektivtrafiken. Enligt resvaneundersökningen (SLL 2016) cyklar fem procent till fritidsaktiviteter i Nacka kommun. I resvaneundersökningen ingår inte personer under 16 år. Det finns inget underlag på hur barn och ungdomar tar sig till fritidsaktiviteter, däremot cyklar i genomsnitt 18 procent av eleverna i årskurserna i F-6 till skolan.

5.1 Dimensionerad besökssituation

Sport- och idrottsanläggningar tillhör en kategori av verksamheter med mycket stor variation i antalet samtidiga besökare. Under dagtid väntas anläggningarna främst nyttjas av skolungdomar. Vid stora samtidiga publika evenemang (tävlingar, cupper och motsvarande) kan antalet besökare vara mycket högt. Det medför att efterfrågan av bilparkering i anslutning till dessa anläggningar normalt varierar mycket stort.

Besökarna till idrottsanläggningen är huvudsakligen spelare, personal och tränare men kan också vara åskådare. Tennis- och paddelbanorna i den planerade hallen är tänkt att delas upp så att banorna bokas per hel timme och hälften per halvtimme. Genom att fördela banorna på olika tider minskar antalet besökare och fordon på området vid samma tider. På eftermiddagar och tidig kväll när juniorträning är tänkt att pågå i hallen, är det fler spelare på banorna men dessa är inte själva bilförare utan går, cyklar eller får skjuts till hallen.

Besökstoppen för både anläggningen bedöms vara mellan kl. 16-22 på vardagar och på helger.

Dimensionerande situation är antalet besökare under vanligt användande av idrottshallarna. Parkeringen dimensioneras inte efter det antal besökare som kan tänkas komma under tävlingar eller evenemang. Parkerings efterfrågan infaller omkring 100-200 dagar om året.



Om dimensionering skulle baseras på besökare till läktare skulle den dimensionerande situationen uppstå omkring 5-10 dagar per år. Parkering är dyrt och ytkrävande och därför anses inte en situation som inträffar några få gånger per år vara hållbart att dimensionera parkeringsytorna efter.

För sex tennisbanor och tre paddel banor är den dimensionerande situationen fyra utövare per plan. Alltså 72 personer med överlappande parkeringsefterfrågan.

Den totala dimensionerade besökssituationen för anläggningarna blir således 72 personer.

5.2 Cykel- och mopedparkering

För ungdomar som spelar tennis antas antalet som cyklar vara relativt hög eftersom de kan cykla med ett tennis- eller paddelrack. Det främsta upptagningsområdet för tennisen är Västra Sicklaön.

Cykelparkering till 30 procent av besökarna bör anordnas. För att uppmuntra att idrottsutövarna cyklar till anläggningarna bör minst 40 procent ha möjlighet att cykla till idrottsområdet. Det är även bra att möjliggöra mopedparkering invid cykelparkeringen. Om 40 procent av besökarna väljer att cykla till idrottsverksamheterna krävs att minst 29 cykelparkeringar anordnas. Dessa bör placeras i nära anslutning till entréerna, närmare är bilparkeringen. Majoriteten av cykelparkeringarna bör vara under tak.

5.3 Bilparkering

Det finns en viss möjlighet till samnyttjande eftersom de yngre barngrupperna inom ishockeyn tränar tidigt på eftermiddagen och generellt i större grupper. Detta innebär fler föräldrar som skjutsar och stannar kvar under träningen. Seniorer är mer bilburna än ungdomar och barn, deras träning är senare på kvällen vilket är fördelaktigt eftersom de yngsta barnens föräldrar inte är vid anläggningarna då.

När ungdomarna kommer upp i 10-14 års ålder släpper föräldrarna generellt av barnen och stannar inte och tittar på träningen. Från 15 års ålder åker en del ungdomar moped till deras aktiviteter.

Antaganden:

- 30 % av de som anländer med bil lämnas av/skjutsas.
- 45 % av besökarna anländer med bil och efterfrågar en parkeringsplats.
- Bilparkeringen är avgiftsbelagd.

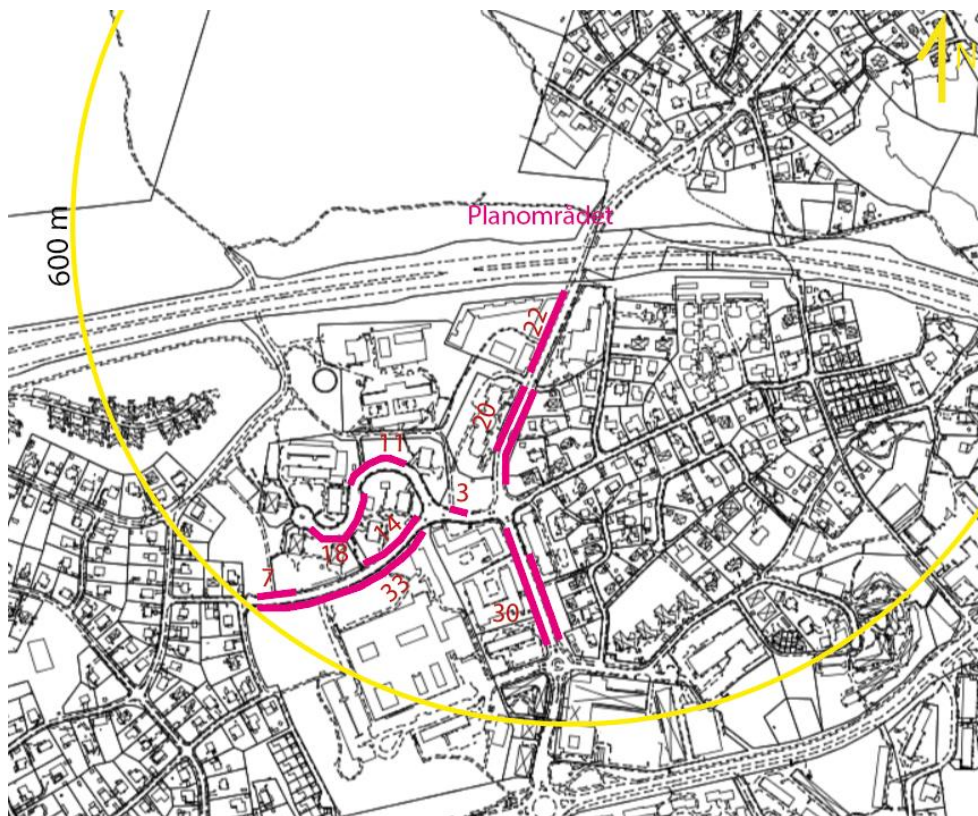
Baserat på redovisade antaganden och utgångspunkter blir således behovet minst 32 parkeringsplatser ($72 \cdot 0,45 = 32$).

Gällande dimensioneringen av korttidsparkering/hämta-lämna platser antas ungdomar och vuxna släppas av utan att en förälder följer med in i idrottsanläggningen. Antalet besökare som lämnas av och inte behöver en parkering under utövandet bedöms vara 10 besökare

$(72 \cdot 0,45 \cdot 0,3 = 10)$. Dessa platser har väldigt hög ruljängs och därmed bedöms endast 3 platser behövas för detta.

5.3.2 Parkering vid idrottsevenemang

Eftersom parkeringsbehovet på planområdet inte dimensioneras för större evenemang och cuper kan efterfrågan överstiga utbudet vid dessa tillfällen. Inom en radie av 600 meter finns cirka 160 kommunala angöringsplatser, se figur 6.



Figur 6 Parkering i närområdet

Förutom redovisade parkeringar i figur 6 finns möjlighet att tillskapa fler parkeringsplatser längst med Edinsvägen där exempelvis 3-timmars parkering kan anordnas för att kunna möta ytterligare efterfrågan på parkering. Utöver dessa platser finns 26 infartsparkeringar vid Skuru skola, cirka 15 minuters gångväg bort från detaljplaneområdet. Längs med Ugglevägen finns även flera kommunala parkeringsplatser.

Vid större evenemang kan även besökare hänvisas till parkering längre bort från idrottsanläggningarna. För att minska risken med att besökare felparkerar bör idrottshallarna informera om var besökarna kan parkera utöver parkeringen i direkt anslutning till idrottshallarna.

Även om idrottshallarna skulle placeras i ett än mer centralt läge hade det beräknade parkeringsbehovet detsamma alternativt lägre om det exempelvis funnit en tunnelbaneentré i nära anslutning. För att kommunen ska kunna följa sina riktlinjer om hållbart resande ska



kommunen inte överplanera antalet parkeringsplatser. Utgångspunkten för kommunen är att invånarna i högre grad ska resa hållbart vilket är svårt att styra mot om utbudet på parkering är överdimensionerat.

5.4 Sammanfattning parkering

Sammanfattningsvis är parkeringsbehovet för idrottsanläggningen utifrån huvudscenariot tennis- och padelaneläggning totalt 35 platser. Detta inkluderar platser för besökare till anläggningen samt hämta-lämna platser. Behovet av cykelplatser bedöms vara minst 29 platser.