

Åby 1:27, Västerhaninge

Mobilitetsutredning



KIRSH + DEREKA ARKITEKTER GOTSKA

Uppdrag: Mobilitetsutredning Åby 1:27, Västerhaninge
Kund: Gotska Fastighets AB
Datum: 2023-02-03
Upprättad av: Alemkina Alkawas, Ibis Feliú, Marcus
Torstenfelt, Johan Ericsson
Granskad av: Johan Ericsson

Innehållsförteckning

1.	Inledning	4
1.1	Syfte	4
1.2	Avgränsning.....	4
1.3	Metod.....	4
2.	Planerad exploatering	6
2.1	Åby 1:27, Åbyentré.....	6
2.2	Lägenhetsfördelning.....	7
2.3	Funktionsbeskrivning.....	7
3.	Mobilitetsutredning	10
3.1	Steg 1: Grundtal	10
3.2	Steg 2: Platsspecifika förutsättningar.....	12
3.3	Steg 3: Projektspecifika förutsättningar.....	16
3.4	Steg 4: Samnyttjande	17
3.5	Steg 5: Mobilitetstjänster	18
6.	Diskussion och slutsatser	23

1. Inledning

Ett detaljplanearbete pågår för drygt 300 lägenheter i Åby, Västerhaninge. Detta har medfört ett behov av att ta fram en mobilitetsutredning som analyserar parkeringsbehovet och som styrker att byggaktören tillgodoser behovet av parkeringsplatser.

1.1 Syfte

Syftet med mobilitetsutredningen är att analysera och definiera parkeringsbehovet för den planerade exploateringen samt beskriva hur parkeringsbehovet är tänkt att lösas. Mobilitetsutredningen kommer att följa Haninge kommuns riktlinjer och parkeringsstrategins tillämpningsbilaga.

Utredningen ska kunna bidra med förslag och idéer kring vad som är möjligt att bygga på platsen och vilka åtgärder som fastighetsägaren behöver säkerställa för att tillgodose behovet av mobilitet.

1.2 Avgränsning

Utredningen kommer att fokusera på den planerade exploateringen och de förutsättningar som råder i närområdet. Mobilitetsutredningen kommer att kunna användas som ett underlag till det pågående detaljplanearbetet.

1.3 Metod

I Haninges parkeringsstrategi för ny- och ombyggnation beskrivs riktlinjer gällande parkeringszoner, parkeringstal och mobilitetstjänster. Strategin ska fungera som vägledning för hur parkeringsbehovet ska bedömas och vad som behöver lösas. Utredningen använder sig av den metod som Haninge kommun förespråkar. Där framgår fem konkreta arbetsmoment då parkeringsbehovet för bostäder ska beräknas.

Det första steget innebär att ett grundparkeringstal ska definieras utifrån både zon och ändamål. De fyra efterkommande stegen är en del i Haninge kommuns metod för hur flexibla parkeringstal ska tillämpas. Grundtalet kan alltså justeras beroende på projekt- och platsspecifika förutsättningar.

Utredningen har även beskrivit hur stort mobilitetsbehovet bedöms vara, vilka åtgärder som bedöms som lämpliga på platsen samt utredningen ger också förslag på hur samnyttjande kan ske och hur mobilitetstjänster kan användas.



Figur 1: Haninge kommuns fem steg för att beräkna parkeringstal.

2. Planerad exploatering

2.1 Åby 1:27, Åbyentré

Syftet med den kommande exploateringen (detaljplan för del av Åby 1:27) är att möjliggöra bostäder och verksamheter i ett service- och kollektivtrafiknära läge. Bostädernas utformning ska främja en hållbar livsstil och hållbara vardagsresor, se Figur 2.



Figur 2: En perspektivbild från söder över den planerade bebyggelsen.

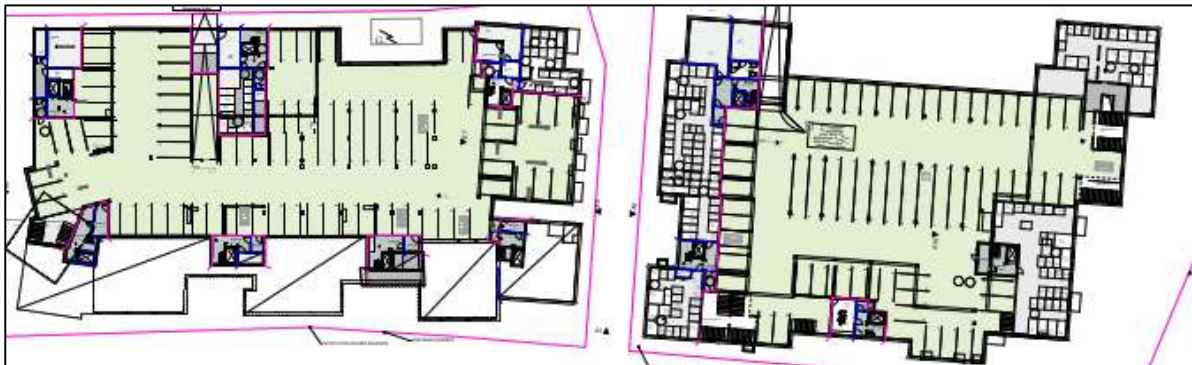
Bebyggelsen föreslås delas in i två kvarter med en gång- och cykelväg mellan kvarteren. Ett underjordiskt garage planeras under respektive kvarter samt naturmark med befintliga träd bevaras på resterande del.

De två kvarteren föreslås delas upp i mindre byggnadsvolymer vars höjder varierar mellan två och sex våningar. Vid en tilltänkt torgyta planeras det i bebyggelsens bottenvåning för lokaler. I dagsläget är det tänkt att ett gym om cirka 650 kvadratmeter ljus BTA ska finnas på platsen, se Figur 3. Detaljplanen reglerat att minst 220 kvadratmeter BYA centrumändamål ska finnas i det västra kvarteret, dock ger detaljplanen möjlighet för att centrumändamål ska finnas i hela kvarteret vilket skulle kunna innebära fler lokaler.



Figur 3: Det planerade torget sett från sydväst.

Bostäderna och verksamheternas parkeringsbehov kommer att tillgodoses genom två underjordiska garage, se Figur 4. I det västra garaget planeras det för 71 bilplatser (varav 4 är platser för personer med funktionsvariation) och i det östra planeras det för 75 bilplatser, (varav 2 är platser för personer med funktionsvariation). Totalt kommer garaget att inrymma 146 bilplatser enligt aktuellt utformningsförslag.



Figur 4: En översikt över de två planerade garagen.

2.2 Lägenhetsfördelning

Exploateringen innefattar bebyggelse om 319 bostäder samt lokalyta för verksamheter (se tabell 2) i delar av bottenvåningarna.

Typ av lägenhet	Yta snitt	Antal
1 Rok	27,6	53
2 Rok	46,7	169
3 Rok	72,7	62
4 Rok	80,7	31
5 Rok	96,5	4
Total		319

Tabell 1 - Visar antal lägenheter för kommande exploatering.

Verksamhet	Antal kvadratmeter
LOA totalt lokal	594 kvm
BTA totalt lokal	656 kvm

Tabell 2 - Visar total yta för de planerade verksamhetslokalerna.

2.3 Funktionsbeskrivning

Tanken är att en resurs- och yteffektiv exploatering ska skapas som möter framtidens behov, krav och förutsättningar. Mobilitetslösningen är en viktig del som bidrar till att möta framtidens utmaningar. Det är därför viktigt att inte bygga fast sig i en gammal lösning som inte kan anpassas efter framtidens behov. Om det privata bilägandet och parkeringsbehovet minskar i framtiden kan delar av

garaget omvandlas till lägenhetsförråd, cykelparkering eller andra typer av framtida mobilitetstjänster som inte finns på marknaden idag.

I Figur 5 nedan visas hur oskyddade trafikanter kan röra sig kring den planerade exploateringen. Det kommer att vara möjligt att röra sig till fots längs den södra, västra och norra delen. Dessutom planeras en befintlig gång- och cykelväg vara kvar mellan det västra och östra kvarteret.

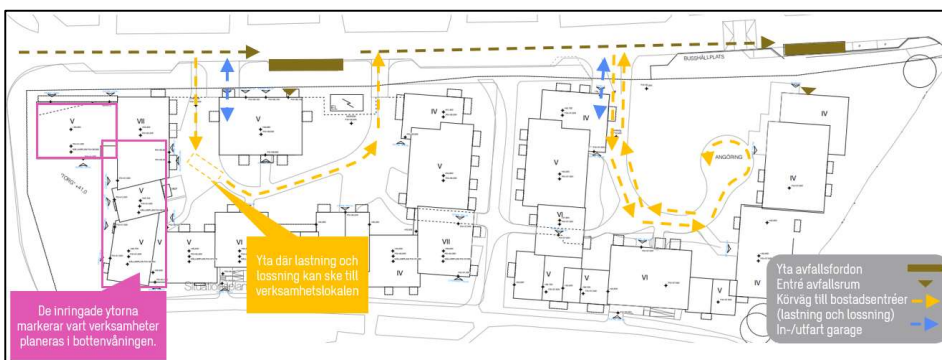
Boende kommer att ha tillgång till kollektivtrafik både direkt söder och norr om sin bostad. Ett regionalt sopsaltat cykelstråk finns även söder om de planerade bostäderna.



Figur 5: Funktionsbeskrivning gällande oskyddade trafikanter.

Motorfordonstrafiken kommer att kunna angöra respektive kvarter från Ringvägen i norr, Figur 6. Ett parkeringsgarage planeras för respektive kvarter. Det kommer i första hand vara boende som kommer att använda garagen men även besökare och verksamheternas behov kommer att tillgodoses i garagen.

Alla entréer kommer att kunna angöras av motorfordon inom ett avstånd av 25 meter, se Figur 6 nedan. Ett behov kan exempelvis uppstå när boende ska få hemleverans av en stor vara. De körslingslingor som kan användas vid dessa tillfällen presenteras också i Figur 6. I samma figur presenteras även hur avfallshanteringen är tänkt att ske.



Figur 6: Funktionsbeskrivning gällande motorfordonstrafik.

Fyra parkeringsplatser för personer med funktionsvariationer planeras att placeras i det västra parkeringsgaraget och två i det östra. En tillgänglighetsanpassning kommer även att kunna uppnås till den planerade verksamhetslokalen genom en parkeringsplats utmed Ringvägen.

En specifik yta är markerad i figuren där lossning är tänkt att ske för den planerade verksamhetslokalen i anslutning till torget. Varor från gården kommer att kunna transporteras till lokalen via en intern hiss. I anslutning till den markerade ytan kommer även ett miljörum kunna etableras om typen av verksamhet i lokalen behöver detta. Då kommer avfallshanteringsfordonen behöva följa den enkelriktade körslingan i orange.

3. Mobilitetsutredning

3.1 Steg 1: Grundtal

Haninge kommun delas in i fyra parkeringszoner A-D, där A endast gäller för stadskärnan och D motsvarar övriga delar av kommunen eller landsbygd. Aktuellt exploateringsområde ligger inom zon B vilket gäller för tätort/stadsdelar med lägre serviceutbud än zon A men med god tillgång till kollektivtrafik, se Figur 7.

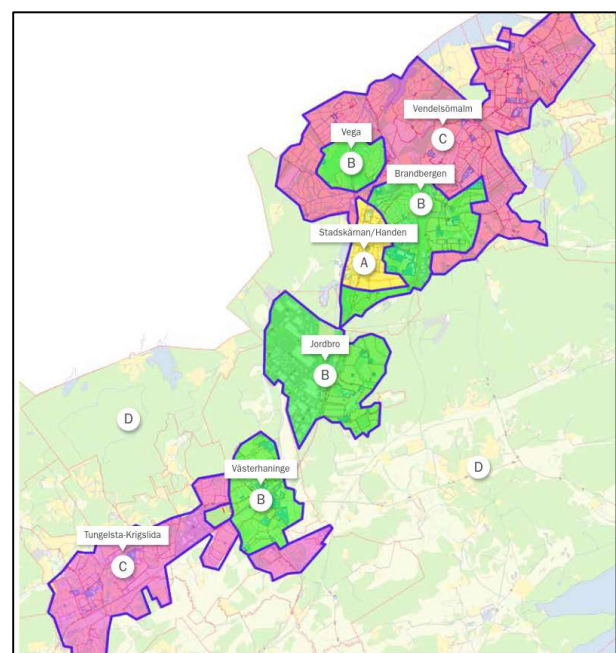
Grundtalet, det vill säga, grundbehovet av parkeringsplatser för cykel och bil, tas fram genom parkeringstal som redovisas i Haninge kommuns *Tillämpning av zoner*¹. Steg 1 tillämpas för bostäder såväl som för verksamheter.

Grundtal för cykelparkering

I tabell 3 nedan redovisas cykelparkeringsbehovet enligt aktuell parkeringsnorm för bostäder.

Tabell 3: Cykelparkeringsbehov för bostäder enligt parkeringsnorm

Typ	Antal lägenheter	Parkeringstal zon B [platser/lägenhet]	Parkeringsbehov
1 rok	53 (27 kvm)	1,2 (<30 kvm)	64
2 rok	169 (47 kvm)	2 (30–60 kvm)	338
3 rok	62 (73 kvm)	2,8 (>60 kvm)	174
4 rok	31 (81 kvm)	2,8 (>60 kvm)	87
5 rok	4 (97 kvm)	2,8 (>60 kvm)	12
Besöksparkering		0,5/lgh	160
TOTALT:	319		835



Figur 7 Zonindelning i Haninge kommun

¹ Haninge kommun, Tillämpning av zoner och parkeringstal, 2018

Haninge kommuns parkeringsnorm för cykelparkering ger ett parkeringsbehov om 835 platser för cyklar. Det är över 2,5 cykelparkeringsplatser per lägenhet. Normen anger att 160 cykelparkeringsplatser behövs för besökare. Det bedöms vara en hög siffra då det är ytterst sällan som 160 besökare med cykel kommer samtidigt. Om besöksparkeringen kan samnyttjas med cykelparkeringen för boende kommer samordningsvinster uppstå och parkeringsbehovet minska. Sweco gör därför bedömningen att ett cykelparkeringsbehov för besökande inte kommer att vara större än 25 cykelparkeringsplatser samtidigt då besökande kommer att kunna samnyttja boendes cykelparkering utomhus. Det innebär i sin tur att cirka 700 parkeringsplatser för cyklar behövs för boende och besökare.

I tabell 4 redovisas cykelparkeringsbehovet för den planerade verksamhetslokalen enligt aktuell parkeringsnorm.

Tabell 4: Cykelparkeringsbehov för verksamhetslokal enligt parkeringsnorm.

Typ	BTA	Parkeringsstal zon B, p-tal/1000 kvm BTA	Parkeringsbehov
Lokal (ex. dagligvarubutik)	655,6	13	9 (8,5)
Totalt:			9

De planerade verksamhetslokalernas cykelparkeringar för besökare föreslås lokaliseras i anslutning till det planerade torget som kommer att lokaliseras inom kvartersmark.

Grundtal för bilparkering

I tabell 5 nedan redovisas det aktuella grundtalet för bostäder samt det parkeringsbehov det ger upphov till för respektive lägenhetsstorlek.

Tabell 5: Tabell som redovisar både grundtal och parkeringsbehov för de planerade bostäderna.

Typ	Antal lägenheter	Parkeringsstal zon B	Parkeringsbehov
1 ROK	53	0,7	37,1
2 ROK	169	0,7	118,3
3 ROK	62	0,7	43,4
4 ROK	31	0,7	21,7
5 ROK	4	0,7	2,8
Besöksparkering		0,1/lgh	31,9
TOTALT:	319		255,2

Grundtalet anger ett parkeringsbehov för de planerade bostäderna om totalt 255 parkeringsplatser för bilar. I tabellen nedan visas parkeringsbehovet för de planerade verksamhetslokalerna och dess parkeringstal.

Tabell 6: Tabell som redovisar både grundtal och parkeringsbehov för de planerade verksamheterna.

Typ	BTA	Parkeringsstal zon B, p-tal/1000 kvm BTA	Parkeringsbehov
Lokal (ex. Dagligvarubutik)	655,6	28	19 (18,4)
Totalt:			19

3.2 Steg 2: Platsspecifika förutsättningar

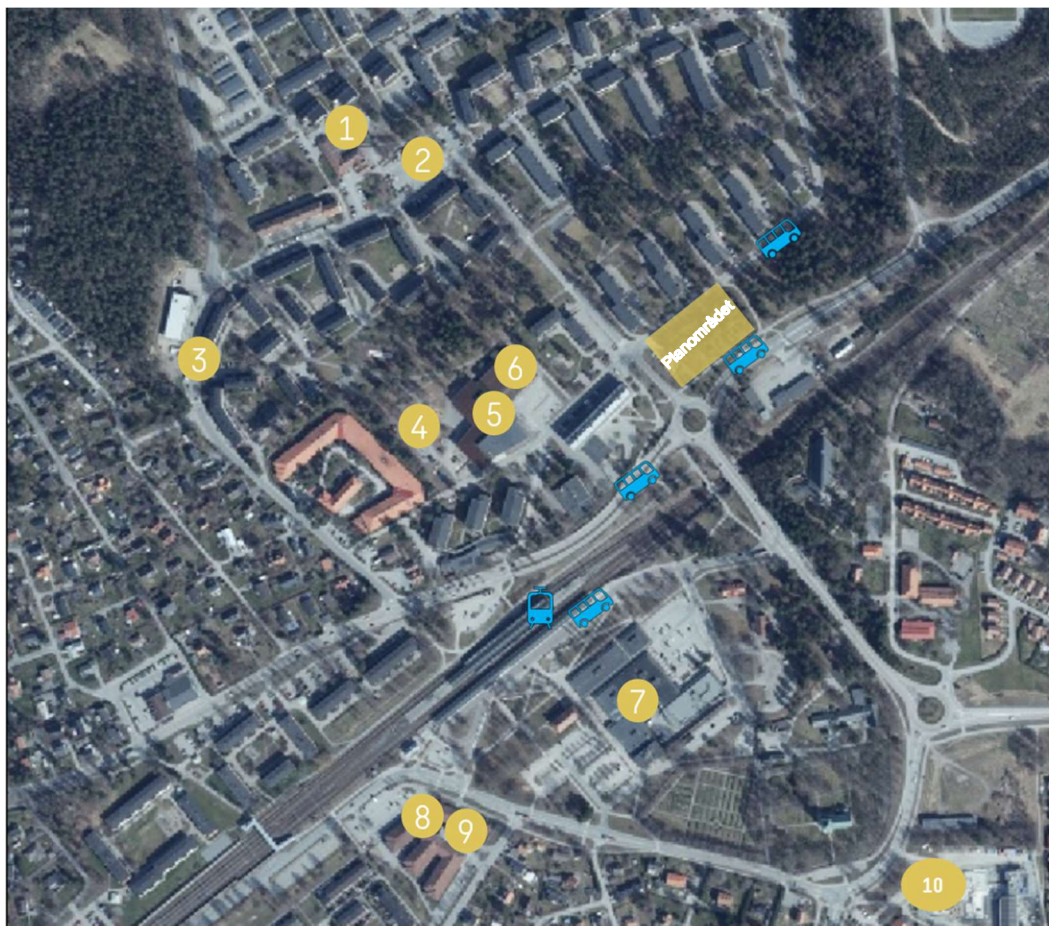
Under steg två analyseras de lägesspecifika förutsättningarna och hur dessa påverkar resorna till och från fastigheten. Detta steg tillämpas endast för de planerade bostäderna och alltså inte för verksamhetslokalerna.

En höjning eller sänkning sker beroende på avstånd till målpunkter som busshållplats, gångavstånd till centrumverksamheter och gångavstånd till förskola/skola. Tillgängligheten till dessa graderas utifrån skalan mycket god, god, mindre god och dålig och avståenden för respektive nivå varierar utifrån typen av målpunkt.

Kollektivtrafik och centrumverksamheter bedöms ha en mycket god tillgänglighet med ett avstånd upp till 200 meter. En dålig tillgänglighet bedöms det vara om avståndet är över 800 meter.

För skola/förskola graderas tillgängligheten utifrån 400, 800, 1600 meter.

Figur 8 är en översikt över viktiga målpunkter i förhållande till planområdet och Tabell 7 Avstånd i sträcka och tid för gående och cyklande mellan planområde och målpunkter. Tabell 7 redovisar typen av målpunkt, aktuellt avstånd och restid och Tabell 8 redovisar turtätheten för kollektivtrafiken.



Figur 8 - Bild som visar planområdet samt målpunkter i närområdet.

Tabell 7 Avstånd i sträcka och tid för gående och cyklande mellan planområde och målpunkter.

Målpunkt	Typ	Avstånd i meter (fågelväg)	Avstånd i tid (gång: 5km/h/cykel:15km/h)
1	Förskola	400	5 min/2 min
2	Livsmedelsbutik	315	4 min/ 1-2 min
3	Förskola	500	6-7 min/ 2 min
4	Förskola	270	3-4 min/ 1-2 min
5	Skola F-6	190	2 min/1 min
6	Idrottshall	160	2 min/ 1 min
7	Centrum	380 (mitt)	5 min/ 1-2 min
8	Hälsocentral	530	7 min/ 2-3 min
9	Skola F-6	530	7 min/ 2-3 min
10	Skola F-9	640	8 min/ 3 min
Buss		60–150	2-3 min/1 min
Pendeltåg och busstation		350	4-5 min/2 min

Linje 844 (Västerhaninge station - Åbylund)	Linje 835 (Tungelsta-Vega)	Nattbuss 893 (Stockholm C - Tungelsta)	Pendeltåg 42 och 43 (Märsta - Stockholm City - Nynäshamn) (Bålsta - Stockholm City - Västerhaninge - Nynäshamn)
Intervaller rusningstrafik 10 minuter	Intervaller rusningstrafik 15 minuter	Intervaller vardagar 30 minuter, helger 20 minuter	Intervaller rusningstrafik 10 minuter
Går mellan 00:00-23:00	Går mellan 00:30-23:30	Går mellan 02:00-05:00	04:00-23:00

Tabell 8 - Visar turtäthet för samtliga linjer.

Kollektivtrafik

Avseende kollektivtrafiken ligger närmaste busshållplats, Hanveden, cirka 60 meter (120 meter faktiskt gångavstånd) sydöst om planområdet på Nynäsvägen. Hållplatsen trafikeras av linje 835 var tionde minut i rusningstrafik. Linjen trafikerar bland annat Haninge centrum, Jordbro station och Länna handelsområde.

140 meter (faktiskt gångavstånd) nordost om planområdet trafikeras hållplatsen Åbyinfarten av linje 844 som kör mellan Åbylund och Västerhaninge station. Rutten tar totalt 8 minuter och tidtabellen är anpassad efter pendeltåg från samt mot Stockholm.

Västerhaninges pendeltågsstation är belägen cirka 400 meter (faktiskt gångavstånd) från planområdet. Härifrån tillgängliggörs Märsta, Nynäshamn och Bålsta utöver Stockholm city som nås på cirka 30 minuter.

Busshållplatserna och Västerhaninge station nås via gång- och/eller cykelbana av god standard på några minuters promenad. Bedömningen är därför att planområdets tillgänglighet till kollektivtrafiken graderas som "mycket god".

Centrumverksamhet

Från planområdet är det cirka 350 meter (faktiskt gångavstånd) till närmaste livsmedelsbutik, mindre än 100 meter till närmaste restaurang. Till Västerhaninge centrum, där det bland annat finns livsmedelsbutiker, restauranger samt ett flertal andra verksamheter som till exempel blombutik, frisör, bibliotek, är det faktiska gångavståndet cirka 400 meter. Detta ökar likaså möjligheten till ett minskat bilberoende och ett hållbart resande då bilen inte behöver användas i samma utsträckning.

Då närmaste livsmedelsbutik ligger 350 meter ifrån planområdet är bedömningen att tillgängligheten kan graderas som "god" då varje grad justeras efter var 200:e meter.

Skola och förskola

För skola/förskola graderas tillgängligheten utifrån 400, 800, 1600 meter. Det faktiska gångavståndet till närmaste skola (målpunkt 5) är cirka 200 meter och till närmaste förskola (målpunkt 4) är motsvarande avstånd cirka 300 meter. Då båda ligger under 400 meters avstånd är bedömningen att tillgängligheten till skola och förskola graderas som "mycket god".

Den sammanfattande bedömningen är att planområdet har mycket goda lägesförutsättningar med hänsyn till kollektivtrafik, centrum, skola och förskola. Både kollektivtrafikens och skolans/förskolans tillgänglighet kan graderas till "mycket god". Centrumverksamheten som pekats ut i första hand är livsmedelsbutik och dess tillgänglighet kan graderas som "god". Sweco bedömer ändå att den sammanfattande tillgängligheten bör graderas som "mycket god" då exploateringen ligger i anslutning till spårbunden kollektivtrafik och att det finns flertalet andra centrumverksamheter inom ett avstånd på 200 meter från planområdet. Till dessa räknas tandvård, restauranger, skönhetsalong och second handbutik bland annat.

Tabell 9: Anpassning av parkeringstalet efter de lägesspecifika förutsättningarna.

Parkeringstal	
Grundparkeringstal zon B	0,7
Mycket god tillgänglighet (steg 2) - 20%	0,56
Antal lägenheter	319
Parkeringsbehov bostäder efter reduktion:	178,6
Besöksparkering efter reduktion:	25,5
Totalt parkeringsbehov för bostäder efter steg 2	204,1

3.3 Steg 3: Projektspecifika förutsättningar

I steg 3 undersöks projektspecifika förutsättningar som till exempel lägenheternas boyta (BOA) i kvadratmeter samt deras kvalitet med avseende på tillgång till hiss, riktigt kök kontra kokvrå med mera. För lägenheter mindre än 35 kvadratmeter lämnas en reduktion om upp till 30%. För lägenheter större än 65 kvadratmeter sker en höjning om 20% på det parkeringstal som tagits fram i steg 2. I detta fall 0,56.

Tabell 10: Sammanfattning av hur de projektspecifika förutsättningarna påverkar parkeringsbehovet.

Typ	Antal lgh	Kvm i snitt	Justerat parkeringstal zon B steg 2	Justering enligt norm	Justerat p-tal steg 3	Parkeringsbehov
1 rok	53	27	0,56	-30%	0,392	20,8
2 rok	169	48	0,56	+/- 0%	0,56	94,64
3 rok	62	73	0,56	+20%	0,672	41,7
4 rok	31	82	0,56	+20%	0,672	20,8
5 rok	4	97	0,56	+20%	0,672	2,7
Besöksparkering			0,08/lgh			25,5
TOTALT:	319					206,1

Beräkningen visar att justering av parkeringstalet för bostäderna och dess besökare resulterar i ett behov om **206,1** bilparkeringsplatser.

Inklusive behovet för verksamhetens 19 platser, blir bilparkeringsbehovet **225,1** för exploateringen efter steg 3. Det kan konstateras att parkeringstalet för lägenheterna mellan 3–5 rum och kök åter har ett parkeringstal som ligger i nivå med grundtalet.

3.4 Steg 4: Samnyttjande

Steg 4 syftar till att redovisa hur samnyttjande av bilparkeringsplatser kan ske i det aktuella projektet. Med samnyttjande menas att oreserverade parkeringsplatser står till förfogande oavsett behov från: boende, besökare eller verksamheters anställda. Parkering sker där det finns lediga platser. Genom detta effektiviseras parkeringen och dess ytbehov minskar. Reserverade platser kan annars stå tomma större delen av dagen när boende är på sina arbeten, bortresta eller på kvällsaktiviteter. Genom samnyttjande av parkeringsplatser kan dessutom verksamhetslokalernas parkeringsbehov minska.

Parkeringsplatser för personer med funktionsvariation är dock reserverade utifrån sin funktion och räknas därför inte in i de platser som ska samnyttjas.

En beräkning av en maximal beläggning har genomförts och redovisas i tabellerna nedan. Beräkningens syfte är att visa vilken veckodag och tidpunkt som det finns störst behov av parkering utifrån verksamhetstypernas nyttjandegrad.

Tabell 11: Nyttjandegraden för de olika verksamhetstyperna under olika tidpunkter.

Lokaltyp/tidpunkt	Vardag 10–16	Fredag 16–19	Lördag 10–13	Natt
Bostäder	75%	75%	75%	95%
Besök till bostäder	30%	70%	50%	30%
Verksamhet	40%	85%	100%	0%

Tabell 12: Tabellen visar antalet bilplatser som behövs för samnyttjande under olika tidpunkter. Den dimensionerande situationen är markerat med rött.

Lokaltyp/tidpunkt	Vardag 10–16	Fredag 16–19	Lördag 10–13	Natt
Bostäder	135,5	135,5	135,5	171,6
Besök till bostäder	7,7	17,9	12,8	7,7
Verksamhet	6	12,7	15	0
Totalt	149	166	163,2	180

Det finns ett antal metoder för att möjliggöra samnyttjande av bilparkeringsplatser. I aktuellt projekt föreslås följande:

- Genom att avstå ifrån reserverade platser kan bilister ställa sig där plats finns. Det är en förutsättning för att möjliggöra samnyttjande.
- All parkering i de bägge garagen föreslås samnyttjas. Verksamheternas parkeringsbehov föreslås dock i första hand tillgodoses i det västra garaget. Det innebär att både boende och besökare till de boende kommer att kunna parkera i bägge garagen, beroende på vart det finns ledig parkering för stunden. Under de tider som verksamheten håller stängt bedöms behovet av besöksparkering till bostäderna vara som störst vilket underlättar samnyttjandet.

3.5 Steg 5: Mobilitetstjänster

Förslag på mobilitetstjänster som exploatören kan tänkas tillämpa för Åby har tagits fram utifrån platsens förutsättningar, målgruppen samt med beaktande av Haninge kommuns parkeringsstrategi och cykelplan. Där framgår det att genom samordning, samnyttjande, och prioritering av hållbara färdmedel kan attraktiva stadsmiljöer skapas och kommunens övergripande stadsbyggnadsmål kan uppnås. Följande mobilitetstjänster kommer att fungera som ett medel för att uppnå detta. Västerhaninge och övriga delar kommer att kunna nås av fler, marken används effektivare och attraktivare livsmiljöer skapas genom implementering av mobilitetstjänster.

Mobilitetspaketet bygger på en kombination av åtgärder som främjar ett ökat cykelanvändande och ett delat bilägande. Det mobilitetspaket som Sweco föreslår presenteras i punktlistan nedan. Det goda kollektivtrafikläget med närheten till spårbunden kollektivtrafik bedöms inte behöva extra åtgärder för att få en hög andel resenärer.

Förslag till mobilitetspaket:

Cykel:

- Cykelparkering placeras på attraktivare lägen än bilparkeringen i markplan, se Figur 10.
- Cykelparkeringen ska placeras inomhus eller väderskyddat vid entréerna i markplan (cirka 25 meter från entréer), se Figur 10.
- Cykelparkeringarna placeras synligt där människor rör sig då det minskar risken för stölder och ökar attraktiviteten och tryggheten.
- Platser ska även finnas för lådcyklar i garagen. Vissa lediga ytor finns i garagen, se Figur 11.
- Automatiska dörrar eller dörrar som kan öppnas med knapp för cyklister installeras till båda garagen och till parkeringar i markplan.
- För cykelparkering utomhus ska ramlås, väderskydd och god belysning vara standard.
- Utrymme för att låna verktyg, fast cykelpump, möjlighet till tvätt föreslås också finnas i ett garage dit cyklister ska kunna ta sig på ett enkelt sätt antingen via rampen eller via en hiss.
- Ett par cykelplatsplatser i varje garage med ett gratis medlemskap minst de fem första åren som kan inkludera elsparkcyklar och last-/lådcyklar, se Figur 11. Parkeringen för poolscyklarna placeras synligt och nära entréer, se Figur 10. Förenklar möjligheten att exempelvis ta cykeln för att handla. Genomtänkt och attraktiv placering kan bidra till att cykeln väljs framför bilen.
- Gång- och cykelvägarna inom kvartersmark som kopplar an till det kommunala nätet föreslås få ett prioriterat vinterunderhåll. Det innebär att gång- och cykelvägarna snöröjs och halkbekämpas innan bilvägarna inom fastigheten. Det bedöms öka attraktiviteten något i förhållande till bilen och det underlättar för ett biloberoende.
- Det ska finnas möjlighet att ladda sin privata elcykel i varje garage.

Bil/motorfordon:

- Två bilpoolsbilar med ett gratis medlemskap de fem första åren för de boende föreslås finnas på varje gård. En bilpoolsbil bedöms generellt ersätta fyra privatägda bilar. Baserat på parkeringstalen i Tabell 10 uppskattas en bilpoolsbil motsvara mellan 6 – 11 lägenheter. Bilpoolsflottan motsvarar mellan 24–40 lägenheter. Bilpoolen kan avtalas att hanteras av utomstående företag som till exempel Moveabout, M, Ourgreencar. Bilpoolen föreslås hållas stängd, därmed endast kunna nyttjas av boende. För att synliggöra alternativet samt göra det mer attraktivt föreslås en bilpoolsbil placeras på respektive innergård. Övriga två bilar kan placeras i respektive garage, se Figur 10 och Figur 11. Figur 10 Översikt exempel på placering av boxlösning, cykel- och bilpool.

Digitalt:

- Cykel- och bilpoolen föreslås ha ett appsystem för bokning, som eventuellt samordnas med exempelvis bokning av tvättstuga. I denna digitala lösning kan även de boende få en överblick över andra transportalternativ som kollektivtrafik. Ett exempel är EC2B apptjänst.

Övrigt:

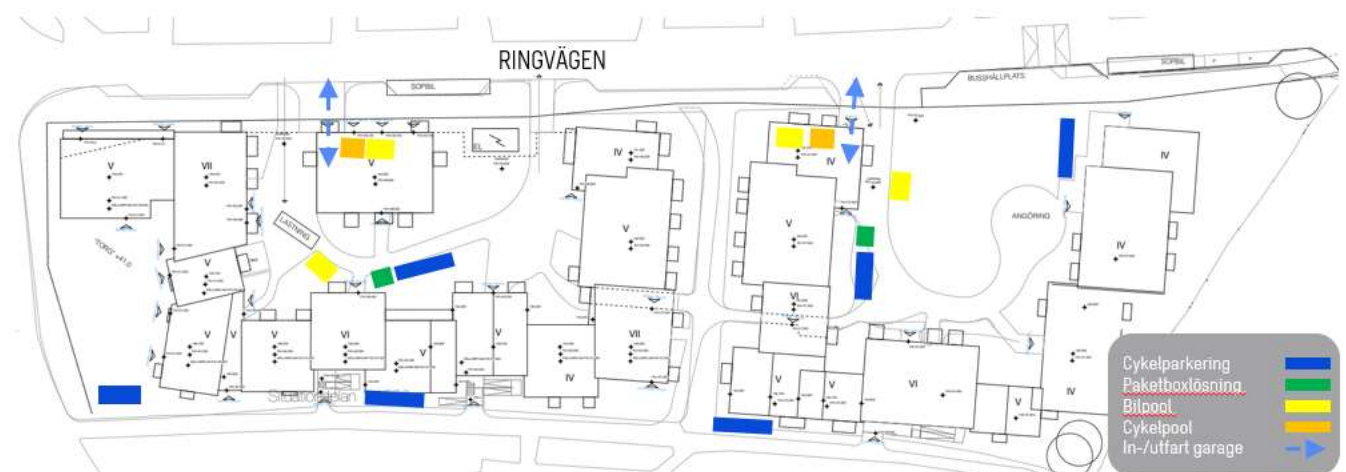
- Paketboxlösning som exempelvis Postnord, Instabox med flera. Kan uppföras på innergårdarna intill cykelparkering med väderskydd och kan vara öppen för fler än bara de egna hyresgästerna, se Figur 10 och Figur 11.
- Avfallshanteringen ska säkerställa att de boende kan lämna alla typer av sopfraktioner, grovsopor och en yta för återbruk ska finnas. Därmed minskar antalet resor som har återvinningsstationer som målpunkt.
- Ett välkomstpaket som bland annat inkluderar ett erbjudande om en resecoach i samband med inflyttning ses som en naturlig del av ett större mobilitetspaket. Då kan de boende få konkreta förslag på hur de utifrån sina individuella förutsättningar kan resa mer hållbart, nyttja fastighetens mobilitetsutbud och bli mindre bilberoende.



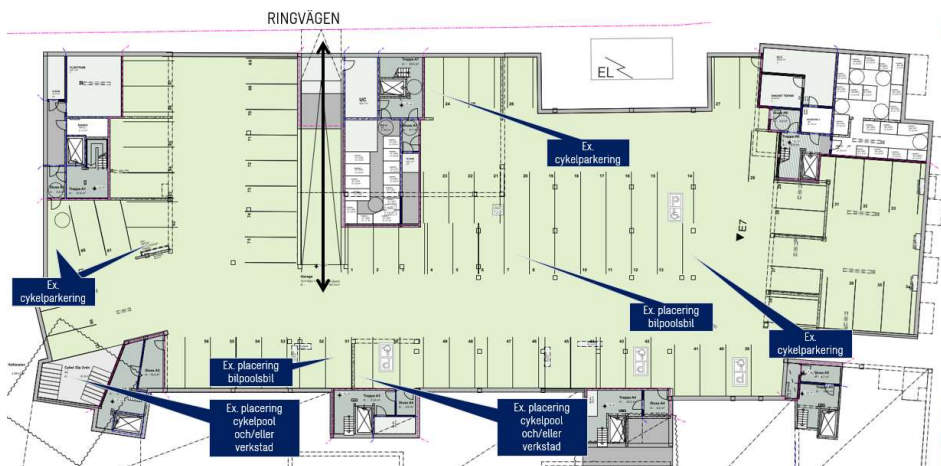
Figur 9 Exempel på paketboxlösning intill cykelrum hos en BRF i Nyköping. Bildkälla: Sweco, juli 2022.

Kollektivtrafik:

- Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett i 90 dagar för nyinflyttade.



Figur 10 Översikt exempel på placering av boxlösning, cykel- och bilpool.



Figur 11 Utdrag ur garageplan med exempel på placeringar för bilpoolbilar, cykelparkering och cykelpool.

Mobilitetstjänsterna bedöms innebära ett lägre parkeringsbehov då tjänsterna bidrar till minskat bilinnehav och ett minskat bilberoende. Det föreslagna mobilitetspaketet som kombinerar åtgärder inom flera olika områden och erbjuder en helhet bedöms innebära ett minskat parkeringsbehov på 20%. Denna reducering kan endast göras för de planerade boendeparkeringarna då mobilitetstjänsterna endast riktar sig till boende.

Tabellen nedan visar den totala reduceringen efter de 5 stegen i kommunens vägledning om tillämpning av parkeringstal och mobilitetstjänster. Verksamhetens parkeringsbehov har justerats efter dimensionerande tidsperiod vilket redovisas under steg 4 för samnyttjande.

Tabell 13: Total reducering av bilparkeringsbehovet för respektive steg.

Lokaltyp/steg	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4	Steg 5
Bostäder	223	179	181	171	137
Boendebesökare	32	25	25	8	8
Verksamhet	19	19	19	0	0
Totalt:	274	223	225	179	145 (144,9)

Verkställande av åtgärder

För att trygga att de mobilitetstjänster som föreslås under detaljplanarbetet kan åtgärderna ingå i ett genomförandeavtal (exploateringsavtal). Nyköpings kommun tillämpar detta till exempel genom ett så kallat mobilitetsavtal mellan fastighetsägare/exploatör och kommunen.

När en bygglovsansökan sedan lämnats in kan bygglovshandläggaren följa upp att de föreslagna mobilitetstjänsterna i detaljplanens planbeskrivning och i exploateringsavtalet återfinns i det underlag som byggaktören lämnat in i bygglovsansökan. I bygglovsansökan ska därför byggaktören visa att de föreslagna mobilitetsåtgärderna kommer att genomföras. Visa

mobilitetsåtgärder framgår direkt av bygglovshandlingarna, exempelvis placering av cykelparkering i förhållande till bilparkering, typ av fraktioner avseende avfallshantering. Andra, exempelvis bilpoolslösning, behöver kompletteras med exempelvis avtal eller genom att en handlingsplan för kommunikationsinsatser bifogas där det framgår vad som ska göras, vem som är ansvarig och när det ska ske. Vidare kan en regelbunden uppföljning avtalas där fastighetsägare samlar in information om hur tillämpade mobilitetsåtgärder fungerar, exempelvis parkeringsbeläggning för cykel och bil, användande av cykel- och bilpool med mera.

6. Diskussion och slutsatser

Det kan konstateras att Haninge kommuns parkeringsnorm för cykelparkering är hög då normen anger ett cykelparkeringsbehov om 822 parkeringsplatser för cyklar. Det är över 2,5 cykelparkeringsplatser per lägenhet vilket kommer ge de boende goda cykelmöjligheter. En del av dessa platser skulle kunna lokaliseras i markplan samt på respektive innergård. En del i garageplan så länge det finns möjligheter att med lätthet ta sig ut med sin cykel via ramp eller hiss med knapp för att öppna dörrar exempelvis. Parkeringsnormen för cykel bedöms även vara hög med avseende på de korta gångavstånden till kollektivtrafik med hög turtäthet. Det bedöms vara viktigare att skapa cykelparkeringar både över och under mark med god kvalitet än att det exakta parkeringstalet uppnås. I figur 10 och 11 visas vart cykelparkeringar bör placeras.

Normen anger även att det kommer att behövas 154 cykelparkeringsplatser för besökare. Det bedöms också vara en hög siffra då det är ytterst sällan som 154 besökare med cykel kommer samtidigt. Om besöksparkeringen kan samnyttjas med cykelparkeringen för boende kommer samordningsvinster uppstå och parkeringsbehovet minska. Sweco gör bedömningen att cirka 700 parkeringsplatser för cyklar behövs totalt för boende och besökare, inte 822. Cykelparkeringsplatserna för besökare behöver spridas ut inom de två kvarteren.

När det kommer till bilparkering bedöms det vara troligt att en majoritet av besökarna i första hand kommer att använda de allmänna parkeringsplatser som planeras längs Ringvägen och som finns i närområdet även om parkeringsberäkningen har tagit höjd för att besöksparkeringen ska kunna ske i de planerade garagen. Exploateringsens parkeringsbehov kommer med andra ord att kunna tillgodoses på fastighetsmark. Sweco bedömer att besökare till de planerade verksamhetslokalerna inte kommer vilja åka in i ett garage i första hand för kortare ärenden. Verksamhetslokalernas entréer vänder sig ut mot det planerade torget och de gående och cyklister som passerar där. Därför bedöms inte parkeringsbehovet för de planerade verksamhetslokalerna vara lika stort som för andra verksamhetslokaler i kommunen.

De boende bedöms även efterfråga att garagen är låsta för allmänheten, åtminstone under dygnets mörka timmar. Men det är viktigt att hela exploateringsens parkeringsbehov kan lösas i de planerade garagen då kommunala parkeringsplatser kan försvinna. För att tillgodose och möjliggöra samnyttjande i låsta garage kan tillgång exempelvis lösas med koder och/eller tag/kort. Den tekniska utvecklingen gör det även möjligt för boende i närbelägna fastigheter att nyttja mobilitetstjänsterna även under kvällar.

Den sammanvägda bedömningen är därför att parkeringsbehovet och parkeringsutbudet för bilar ligger i balans med hänseende till det som nämns

ovan. Mobilitetsutredningen visar också att parkeringsbehovet om 145 platser för bil kommer att kunna tillfredsställas då det planeras för 146 bilparkeringsplatser i garaget.

I ritningarna från exploatören finns 140 parkeringsplatser plus 6 platser utpekade som möjliga parkeringsplatser för rörelsehindrade. Tre av dessa parkeringsplatser är redan utformade som parkeringsplatser för personer med funktionsvariation och de andra tre kan omvandlas om behov uppstår. Enligt Boverket behöver inte fler parkeringsplatser tillskapas för personer med funktionsvariation utan de ska ses som en del av det totala parkeringsutbudet.