

An aerial photograph of the Haninge Central area in Sweden. The image shows a mix of residential buildings, parking lots, and green spaces. A large, dark, wooded area is visible on the left side. In the center, there is a large, rectangular area outlined in red, which appears to be a construction site or a specific area of interest. To the right of this area, there are several large, modern buildings. The text 'Mobilitetsutredning för Haninge Central' is overlaid in the center of the image, and 'Haninge kommun' is overlaid below it.

# Mobilitetsutredning för Haninge Central

Haninge kommun

**Datum:** 2023-02-28

**Beställare:** Revelop

**Konsult:** AFRY

**Arbetsgrupp**

**Sandra Greisman**, uppdragsledare

**Simon Brantberger**, utredare

**Marcus Henrikson**, utredare

**Tora Högberg**, kvalitetsansvarig

**Version: 2.0 Slutversion**

## Sammanfattning

Revelop vill utveckla sin fastighet (Haninge Central) med nya bostäder samt bredda den befintliga byggnadens verksamhetsändamål. En mobilitetsutredning behöver därför genomföras för att kartlägga behovet av parkeringsplatser samt identifiera mobilitetsåtgärder som kan ersätta den privata bilresan i syfte att minska efterfrågan på bilparkering och bidra till mer hållbart resande.

Utifrån projektets, byggnadens och områdets förutsättningar har parkeringstalet för Haninge Central beräknats i enlighet med kommunens parkeringsstrategi och norm. Utgångspunkten och grundparkeringstalet medför ett parkeringsantal för Haninge Central om 1096 cykelparkeringsplatser och 601 bilparkeringsplatser. Efter en tillämpning av flexibla parkeringstal blir parkeringstalet för cykel 875 och 276 för bil (inklusive poolplatser). Detta innebär en reduktion om 221 cykelparkeringsplatser och 325 bilparkeringsplatser från grundparkeringstalet.

Potentialen för samnyttjande har också undersökts och redovisats. Därutöver har ett flertal mobilitetstjänster rekommenderats i form av ett mobilitetspaket. Dessa tjänster rekommenderas utifrån fastighetens läge, planerade funktionstyper samt att de bedöms vara relevanta och rimliga för fastighetsägaren att implementera och förvalta på lång sikt.

## Innehållsförteckning

1	Inledning .....	6
1.1	Syfte .....	6
1.2	Avgränsningar .....	6
1.3	Riktlinjer och strategier .....	7
2	Omvärldsbevakning .....	7
2.1	Arbete med mobilitetstjänster .....	8
2.2	Samnyttjande av cykelparkering .....	9
2.3	Förvaltning av mobilitetstjänster .....	9
2.4	Områden med flexibla parkeringstal .....	9
2.4.1	Rosendal, Uppsala .....	9
2.4.2	Brf Viva, Göteborg .....	10
2.5	Lärdomar från projekt med flexibla parkeringstal.....	10
3	Nulägesbeskrivning .....	11
3.1	Målpunkter .....	11
3.2	Gång- och cykel .....	11
3.3	Kollektivtrafik .....	12
3.4	Parkering, lastning och lossning .....	13
3.5	Bil användning.....	14
4	Exploatering av Haninge Central.....	14
5	Parkeringsstrategi.....	15
5.1	Parkeringstal.....	16
5.1.1	Cykelparkering .....	16
5.1.2	Bilparkering.....	16
6	Beräkning av parkeringsplatser .....	17
6.1	Steg 1: Grundparkeringstal.....	17
6.1.1	Cykelparkering .....	17
6.1.2	Bilparkering.....	17
6.2	Steg 2: Platsspecifika förutsättningar.....	18
6.2.1	Cykelparkering .....	18
6.2.2	Bilparkering.....	18
6.3	Steg 3: Projektspecifika förutsättningar .....	18
6.3.1	Cykelparkering .....	18
6.3.2	Bilparkering.....	19
6.4	Steg 4: Samnyttjande.....	19
6.4.1	Cykelparkering .....	20
6.4.2	Bilparkering.....	20
6.5	Steg 5: Mobilitetstjänster .....	21
6.5.1	Föreslagna åtgärder .....	21

6.5.2	Cykelparkering .....	23
6.5.3	Bilparkering.....	23
7	Genomförande .....	24
7.1	Mobilitetstjänster.....	24
7.2	Lokalisering.....	24
8	Slutsatser och rekommendationer .....	26
8.1	Fastställt parkeringstal.....	27
8.1.1	Cykelparkering .....	27
8.1.2	Bilparkering.....	27
9	Referenser .....	29

# 1 Inledning

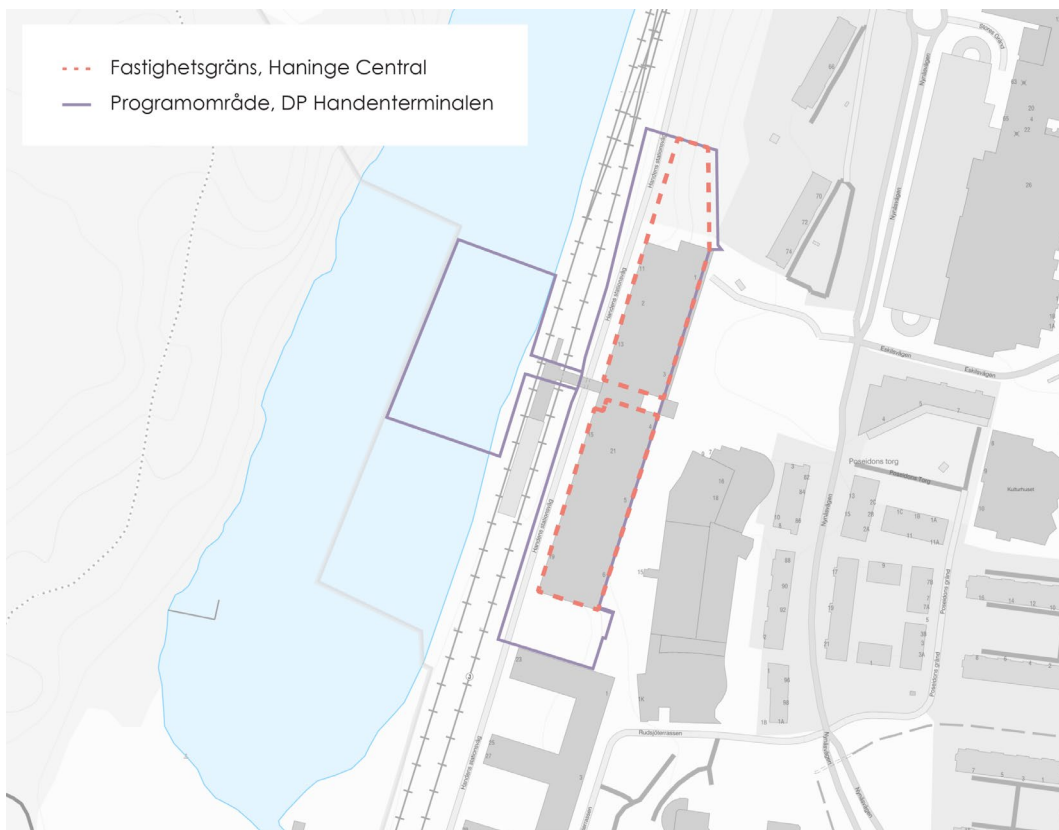
I Haninge pågår ett detaljplanearbete för Handenterminalen (Haninge Central), pendeltågsentrén samt intilliggande kommunalägd mark och gata. Detaljplanen syftar till att skapa en ny och mer välkomnande entré till Handen genom upprustning av befintligt verksamhetshus, nybyggnation av bostäder ovanpå och norr om befintliga byggnader. Detaljplanen ska även utreda ny entré till stationen liksom en ny koppling till sjön Rudan väster om järnvägen.

## 1.1 Syfte

Revelop vill utveckla sin fastighet (Haninge Central) med nya bostäder samt bredda den befintliga byggnadens verksamhetsändamål och behöver därför genomföra en mobilitetsutredning för att kartlägga behovet av parkeringsplatser samt identifiera mobilitetsåtgärder som kan ersätta den privata bilresan i syfte att minska efterfrågan på bilparkering och bidra till mer hållbart resande.

## 1.2 Avgränsningar

Denna mobilitetsutredning är geografiskt avgränsad till Revelops fastighet i centrala Handen, se **Figur 1**. I utredningen föreslås mobilitetstjänster som kan genomföras och införas inom ramen för Haninge kommuns trafik- och parkeringsriktlinjer (se avsnitt 1.3). Rekommendationer görs också för hur åtgärderna kan genomföras för att säkerställa att de upprätthålls på lång sikt.



**Figur 1:** Översiktsskarta med fastighetsgräns (Lantmäteriet, 2023).

### 1.3 Riktlinjer och strategier

Denna utredning har utgått ifrån ett antal riktlinjer, strategier och underlag framtagna av Haninge kommun, Revelop och externa aktörer. Följande dokument har tagits i beaktan:

- Trafikstrategi för Haninge kommun (2018-05-28)
- Parkeringsstrategi för Haninge kommun (2018-12-12)
- Tillämpning av zoner och parkeringstal (2017-11-27)
- Trafiksäkerhetsprogram 2017 (2017-10)
- Cykelplan 2018 (2018-12-10)
- Stadsutvecklingsplan: fördjupning av översiktsplanen (2018-04-16)
- PM: Kravställan på mobilitetsutredning (2022-08-29)
- Haninge central: Areauppskattning (2023-01-05)
- Underlag Mobilitetsutredning (2023-01-18)

#### Skisser:

- Haninge Central: 2022 12 20
- Haninge Central: 2022 11 29
- Haninge Central: 2022 09 13
- Haninge Central: 2022 08 30

## 2 Omvärldsbevakning

I Sverige finns det mer yta för parkeringsplatser än vad det finns yta för bostäder (Fastighetsägarna, 2020). Den genomsnittliga boarean per person är 42 kvadratmeter, vilket kan jämföras med cirka 50 kvadratmeter parkeringsyta per person. För att nå uppsatta klimatmål är ett högre nyttjande av hållbara färdmedelsval såsom gång, cykel och kollektivtrafik en viktig del.

Olika studier har visat på att parkering vid bostaden leder till högre bilinnehav samt fler och längre resor. Tillgång till parkering nära bostaden har större betydelse för bilinnehavet än hushållens inkomst och demografiska förutsättningar. Samma studier understryker dock att tillgången till alternativa färdmedel, tätare bebyggelse, närhet till centrum och högre utbud av detaljhandel är viktiga delar i att minska bilinnehavet och sannolikheten att använda bilen (IVL, 2018). Många kommuner genomgår därför stora förändringar i synen på parkeringstal. Exempelvis har Sundbybergs kommun ersatt ordet parkeringsnorm med ordet mobilitetsnorm för stadens parkeringsriktlinjer gällande bil och cykel. I Malmö har parkeringsbolaget bytt namn från Parkering Malmö till Mobilitet Malmö. Detta är en del av en större förändring där de kommunala parkeringshusen planeras innehålla fler tjänster än enbart parkering.

Flexibla parkeringstal är ett av de verktyg som städer och kommuner använder för att åstadkomma denna flytt från privatbilism till resande med mer hållbara färdmedelsval. Ett aktivt arbete med flexibla parkeringstal innebär att en reduktion kan göras från kommunens parkeringsnorm och grundparkeringstal (antal parkeringsplatser per kvm yta och funktion). Generellt brukar parkeringstalet vara zonbaserat, där tillgång till kollektivtrafik är den enskilt viktigaste parametern som påverkar parkeringstalet. Den näst viktigaste parametern är tillgång till kommersiell service som exempelvis nöjen, butiker och rekreation.

## 2.1 Arbete med mobilitetstjänster

**Mobilitetstjänster** syftar till att ge boende och verksamma så god mobilitet att de väljer att inte äga en egen bil. Mobilitetstjänster utgår ofta från bil- och cykel poolsmedlemskap eller tillgång till kollektivtrafik. De utgörs av både fysiska åtgärder och andra tjänster och premier. Vid bygglovsansökan redovisar fastighetsägaren vilka mobilitetstjänster som erbjuds och hur de säkerställs. (se exempelvis: IVL, 2018).

Hur stor påverkan mobilitetstjänster kan ha på bilanvändandet och hållbart resande varierar beroende på vilka typer av bostäder och verksamheter som inryms i fastigheten samt var fastigheten är belägen i både lokal och regional kontext. Av denna anledning är grunden i arbetet med flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster att utgå från förutsättningarna för den specifika platsen samt de människor som kan komma att vistas där. Bedömningsgrunder och antaganden för hur stor påverkan mobilitetstjänster har varierar därför mellan kommuner och projekt samt att det inte finns någon generell riktlinje för vilken effekt eller parkeringsreduktion varje enskild tjänst eller åtgärd genererar. En åtgärd kan ha liten eller ingen effekt på färdmedelsfördelningen och det är därför viktigt att mobilitetstjänster ses som en paketslösning där samtliga tjänster tillsammans bidrar till att öka det hållbara resandet. Det är också viktigt att de mobilitetstjänster som implementeras anpassas till de tilltänkta målgrupperna. Detta gäller för både boende och besökare till de olika funktionerna. För att bibehålla förändrade resvanor och önskade effekter ska de rekommenderade mobilitetstjänsterna regelbundet utvärderas (gärna årligen) och följas upp och eventuellt justeras så att de fortsatt upplevs attraktiva och aktuella. Vidare är det också viktigt att bilresor och bilparkeringar inte subventioneras, varken inom plan- eller närområdet. Förutom billigare parkering kan en form av subventionering också vara att parkeringskostnaden exempelvis ingår i hyran eller avgiften.

Att utveckla mobilitetstjänster som är tillgängliga vid inflyttning är viktigt när det kommer till förändringar av invanda beteenden – ofta referat till som *window of opportunity*. Detta innebär att människor vid förändrad livssituation, som exempelvis flyttat till en ny bostad eller byte av arbetsplats, är mer förändringsbenägna gentemot när de lever i det redan invanda beteendet. Således kan ett "startpaket" bidra till förändring och därmed mer hållbara förmedelsvanor. Startpaket kan till exempel innehålla information gällande de olika mobilitetstjänster som erbjuds såsom exempelvis bil- och cykel pool.

Den mobilitetstjänst som är absolut vanligast att implementera är bilpool. Andra vanliga tjänster är:

1. Delningstjänster för exempelvis cykel och lådcykel
2. Åtgärder för främjande av kollektivt resande
3. Informationsåtgärder genom exempelvis en resecoach
4. Fysiska åtgärder för främjande av cykelresor
5. Leveranslösningar för paket och matkassar

Olika metoder har testats för implementation av mobilitetstjänster världen över för att reducera biltrafik och, som en följd därav, behovet av bilparkering. En kombination av incitament och begränsningar tycks vara det som ger störst effekt. I kommande avsnitt beskrivs lärdomar från områden som arbetat med flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder.



## 2.2 Samnyttjande av cykelparkering

Samnyttjande av parkering innebär att samma parkeringsplats kan används av olika verksamheter. Grunden i detta är att behovet av parkeringsplatser för de olika verksamheterna uppstår under olika tidpunkter. Om parkering kan samnyttjas minskar antalet parkeringsplatser som behöver byggas.

Samnyttjande av bilparkering tillämpas ofta och är en del av de flesta kommuners parkeringsnormer (Göteborgs stad, 2021; Tyresö kommun 2021, Västerås stad, 2015). Samnyttjande av cykelparkering är generellt svårare att få till då cykelparkeringar helst bör placeras inomhus eller i närheten av entréer. Detta gör det svårare att anlägga en gemensam parkeringsanläggning för olika verksamheter som fortfarande är tillgänglig och attraktiv (Göteborgs stad, 2022). En omvärldskoll visar dock att samnyttjande av cykelparkering är en del av ett flertal kommuners parkeringsnorm (Göteborg stad 2021; Uppsala kommun 2018; Eskilstuna kommun 2019; m.fl.) samt att detta även har applicerats i ett antal mobilitetsutredningar inom Haninge kommun.

Vidare beräknas samnyttjande utifrån fastställda utnyttjandegrader för olika funktioner vid olika tidpunkter. Haninge kommuns utnyttjandegrader är ämnade för bil, men omvärldskollen visar att procentsatserna kan tillämpas även för cykelparkering. Bland annat Göteborg stad applicerar samma utnyttjandegrad för både bil och cykel.

## 2.3 Förvaltning av mobilitetstjänster

Hur mobilitetstjänsterna förvaltas bör anpassas utifrån de valda tjänsterna samt lämplig genomförare. Förvaltningen behöver vara heltäckande så att alla funktioner upprätthålls för att mobilitetstjänsterna ska fungera även på lång sikt.

I exempelvis det så kallade MoBo-projektet i Upplands Väsby finansieras mobilitetstjänsterna genom en mobilitetspott. Denna mobilitetspott fungerar som en fond som tillfaller förvaltaren. Utöver det har förvaltaren också säkerställt en långsiktighet för mobilitetslösningarna genom ett aktieöverlåtelseavtal. Vidare underlättas förvaltandet av mobilitetstjänsterna om det finns ett kommunalt parkeringsbolag som kan säkerställa att uppföljningen av mobilitetstjänsterna genomförs.

## 2.4 Områden med flexibla parkeringstal

### 2.4.1 Rosendal, Uppsala

I detta utvecklingsprojekt har hållbara resor prioriterats och har därför legat i framkant vad gäller mobilitet för att klara kommunens mål om att alla resor och transporter ska ske med hållbara färdmedel till 2050 (Uppsala kommun, 2021). Kommunen har bland annat under planeringskedet arbetat fram en gatustruktur där cykeln har en tydlig roll och utrymme där det också ska vara enkelt och komfortabelt att hitta cykelparkering. I etapp 3 kommer alla nya hus ha tillgång till egna cykelpooler bestående av allt från lådcyklar till el-cyklar. Alla reparationsfunktioner ska finnas i nära anknytning till bostaden.

Markförhållandena i området gör att förutsättningarna för parkering och garage är begränsade. Således planerades etablering av mobilitetshus för att samla parkering och andra funktioner inom området till ett mindre antal platser. Dessa mobilitetshus ska placeras i utkanterna av stadsdelen för att minska trafiken på områdets gator, men också för att premiera och uppmuntra till transporter med hållbara färdmedel (Uppsala kommun, 2016).

För de färdigställda etapperna har det gjorts en kontinuerlig uppföljning gällande bilinnehav och mobilitetsåtgärder, något som har visat sig behövas. Detta då arbetssättet med mobilitetsåtgärder fortfarande är relativt nytt samt att det saknas rutiner för uppföljning. I detta projekt har data gällande bilpoolsanvändning och cykelpoolsdata inhämtats kontinuerligt. Det ska också skickas ut en enkät till de boende gällande synpunkter och resvanor. Uppföljningarna har visat att bilinnehavet generellt sjunker i området – det gäller även etapper som färdigställdes för 5–6 år sedan där det inte har skett ett aktivt arbete med mobilitet i samverkan med byggaktörerna. I dagsläget ligger bilinnehavet på 0,37/hushåll, vilket kan jämföras med samma siffra på 0,5/hushåll i centrala Uppsala. Gällande de senast färdigställda etapperna är det än så länge svårt att dra några generella slutsatser.

#### **2.4.2 Brf Viva, Göteborg**

Ur ett mobilitetsperspektiv är Brf Viva ett unikt projekt då projektets parkeringstal för bil är noll. Detta innebär att bosatta inte har möjlighet att parkera sin egen bil inom fastigheten. För att ersätta den privatägda bilen erbjuds andra typer av mobilitetstjänster som exempelvis bil- och cykelpool (olika fordonstyper), prova på kampanj för kollektivtrafiken, samt en app vid namn EC2B där alla de olika mobilitetstjänster är samlade.

Utifrån de uppföljningar som gjorts av mobilitetstjänster är det tydligt att elcykeln är den mest använda mobilitetstjänsten. Även andra cykeltyper i cykelpoolen används frekvent, något som kan påverkats av de är gratis att boka. Detta har dock medfört en relativt stor underhållskostnad som är viktig att budgetera för redan i ett tidigt skede. I samband med att prova på kampanjen för kollektivtrafiken avslutades minskade också biljettförsäljningen i EC2B-appen. Uppföljningen visar dock att användarna övergick till att köpa biljetter i Västtrafiks app.

### **2.5 Lärdomar från projekt med flexibla parkeringstal**

Även om det arbetats med flexibla parkeringstal under några års tid finns det fortfarande en avsaknad av uppföljning kopplat till mobilitetstjänster. Det vill säga, vilka tjänster som fungerar och vilka förutsättningar som krävs för att de ska fungera så bra som möjligt. Genom ovanstående exempel kan ett antal lärdomar göras för implementering av flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster. Några av lärdomarna redogörs för nedan:

- Bilparkeringsbehov sjunker när andra mobilitetstjänster erbjuds.
- Infrastrukturkopplingar för kollektivtrafik, gång och cykel är grundläggande för att mobilitetsåtgärder ska fungera.
- God service, gena kopplingar och gemensamma parkeringsfunktioner för cykel är en grundsten för att mobilitetstjänsterna ska bidra till önskad effekt.
- Parkeringsplatser reserverade för bilpool behöver planeras redan i detaljplanen.
- Under planeringen är det viktigt att så långt som möjligt identifiera målgrupperna för området så att ett lämpligt parkeringstal kan rekommenderas.
- Kontinuerlig uppföljning och modifiering av mobilitetstjänsterna bidrar till god mobilitet och fortsatt reducerat behov av egen bil.

Trots att det pågår många initiativ inom mobilitetsområdet finns det fortfarande stort utrymme till förbättring. Bland annat sker stora förändringar vid nybyggnation, eftersom flertalet av de svenska kommunernas parkeringsriktlinjer bygger på parkeringsnormer från 50-talet. Vidare saknas det i dagsläget en transparens i processen med flexibla parkeringstal där arbetsprocess och metod inte alltid redovisas. Det rekommenderas också att det görs en fastighetsspecifik genomgång av vad som faktiskt bör byggas i samband med nybyggnation. Parkering är i regel dyrt att bygga (speciellt garage ovan och under

mark) och idag står många parkeringsgarage tomma då efterfrågan inte speglar de uppsatta parkeringsriktlinjerna (Fastighetsnytt, 2020).

### 3 Nulägesbeskrivning

Haninge Central är beläget i centrala Handen, i direkt anslutning till pendeltågstation Handen och bussterminal, se **Figur 4**. Centrala Handen beskrivs av kommunen som "Stadens kärna" där ett brett utbud av bostäder, verksamheter och service finns tillgängligt. I kommunens stadsutvecklingsplan ska området förtätas och lyftas till en attraktiv, modern och trygg plats där människor vill leva och arbeta.

#### 3.1 Målpunkter

Förutom Haninge Central som är en viktig målpunkt i sig finns det en rad viktiga målpunkter i både direkt anslutning till fastigheten och längre bort. I avsnitt 3.2–3.5 beskrivs förutsättningarna för att resa för respektive reseslag.

Handens pendeltågsstation: 50m
Handens busstation: 75m
Haninge Centrum: 330m
Haninge kommunhus: 300m
Haninge kulturhus: 250m
Rudans friluftsbad: 750m (norra), 650m (södra)
Västerhaningae centrum: 7km

**Figur 2:** Målpunkter i direkt anslutning till Haninge Central och längre bort.

#### 3.2 Gång- och cykel

I dagsläget går ett gångstråk utmed Handens stationsväg, mellan järnvägen och Haninge Central. Stråket nås från Haningeterrassen via antingen hiss eller trappor. Gångstråket kopplar vidare till Marinens väg och Örnens väg samt till ett fortsatt gång- och cykelnät som ansluter i Handens stationsvägs norra ände bort mot stadsdelen Vega. På den östra sidan om fastigheten finns ett väl etablerat gångvägnät som bland annat kopplar fastigheten till Poseidons torg, Haninge centrum och kulturhuset via en passage under Nynäsvägen, se **Figur 3**. Söder om fastigheten finns det en gång- och cykelbro över järnvägen som kopplar ihop gångnätet med naturreservatet.



**Figur 3:** Gång- och cykelstråk i anslutning till Revelops fastighet (Lantmäteriet, 2023).

I direkt anslutning till Haninge Central sker cykeltrafiken i dagsläget till stor del i blandtrafik längs Handens stationsväg. Öster om fastigheten ligger det regionala cykelstråket som går längs med Nynäsvägen, se **Figur 3**. Cykelstråket har kopplingar till ett större antal lokala målpunkter såsom Haninge Centrum, Port 73 och kommunhuset. Det regionala stråket har också kopplingar till Vega, Jordbro, Västerhaninge med flera. På grund av höjdskillnaden saknas det öst-västliga kopplingar för cykeltrafik i direkt anslutning till fastigheten. Dessa sker i dagsläget norr och söder om Haninge Central.

### 3.3 Kollektivtrafik

Haninge Central har med sitt centrala läge en mycket god kollektivtrafikförsörjning då fastigheten ligger belägen mellan pendeltågsstation Handen och Handens busstation – Handens stora bytespunkt.

Stationen trafikeras med pendeltåg mot Märsta och Bålsta (via Stockholm City) norrut och mot Västerhaninge och Nynäshamn söderut. En resa med pendeltåget till Stockholm City tar cirka 30 minuter med cirka sex avgångar per timme. Entré till pendeltåget sker i höjd med plattformens norra ände via en passage och gångbro i Handenterminalen – en separat fastighet men samma byggnad som Haninge Central, se **Figur 4**. Längre söderut finns det en mindre entré med trappor och hiss från Handens stationsväg.

En del av Haningeterassens utveckling och utbyggnad är Handens busstation som öppnade för trafik april 2021. Bussterminalen är en viktig del i fastighetens och områdets goda kollektivtrafikförsörjning då den är ett nav för busstrafiken inom Haninge kommun. Bussarna utgör även en viktig nod i den regionala kollektivtrafiken då de bland annat trafikerar Brandbergen, Dalarö, Farsta Centrum, Nacka strand och Tyresö. Utöver Handens busstation finns det också hållplatslägen utmed Nynäsvägen och Eskilsvägen, se **Figur 4**. Dessa hållplatslägen är belägna inom några minuters gångavstånd från Haninge Central.



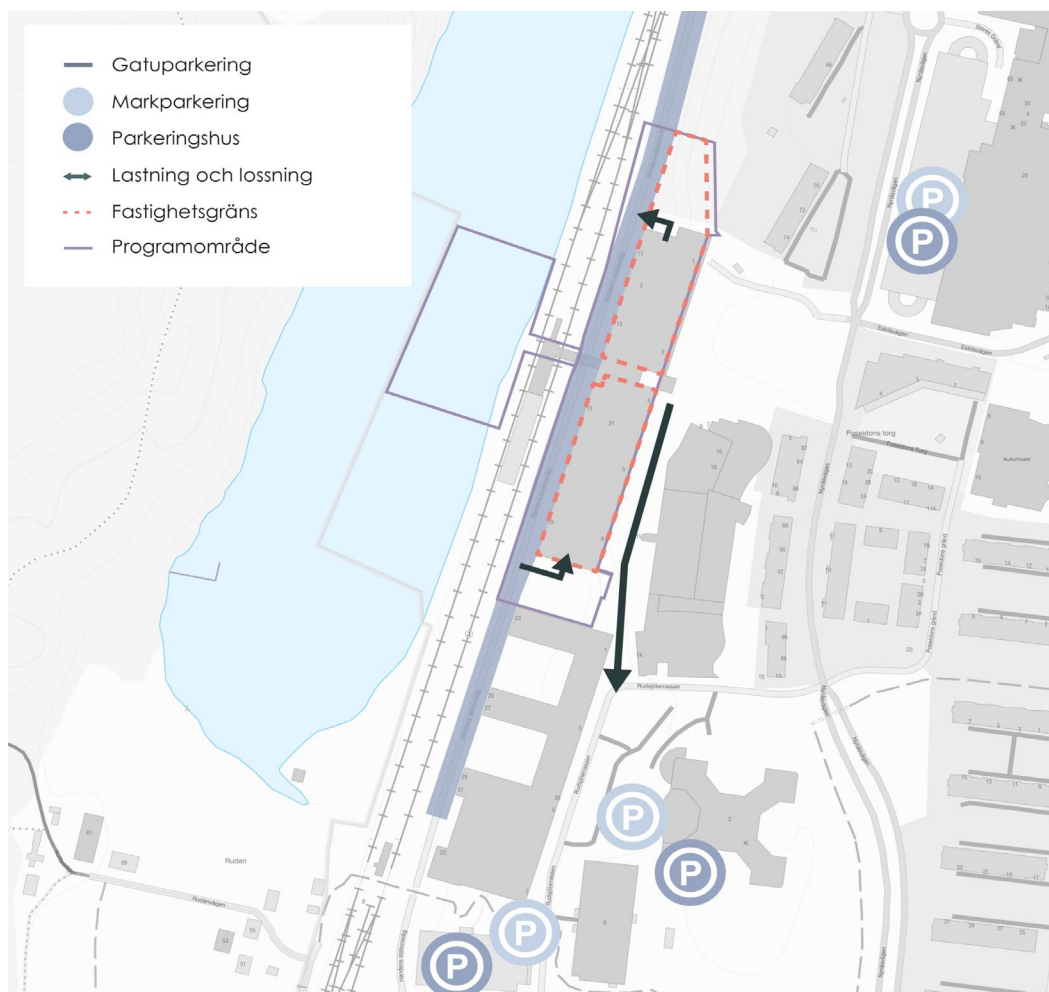
**Figur 4:** Kollektivtrafik i anslutning till Haninge Central (Lantmäteriet, 2023).

### 3.4 Parkering, lastning och lossning

I dagsläget finns det inga cykelparkeringsplatser inom kvarteretsmark kopplat till de befintliga verksamheterna. Det finns dock ett antal cykelparkeringsplatser längs Handens stationsväg. Längre söder ut på Handens stationsväg finns det också ett större antal cykelplatser i anslutning till ett parkeringsgarage, se **Figur 5**.

För bilparkering finns det i dagsläget 27 parkeringsplatser i lastfaret kopplat till verksamheter i Revelops byggnad. Det finns också 4 parkeringar på kommunens mark (regleras med arrende) samt 5 platser som hyrs av kommunen i ett separat parkeringsgarage. I närheten till Haninge Central finns parkeringsmöjligheter längs med Handens stationsväg, cirka 85 parkeringsplatser reglerade med taxa B. I närområdet finns det också ett flertal parkeringshus och markparkeringsytor, se **Figur 5**. Dessa platser är till stor del anlagda med avgifter och tidsreglering i linje med kommunens parkeringsstrategi.

Lastning och lossning (inkl. sophantering) sker till största del via lastfaret under Revelops byggnad via Handens stationsväg. Transporter har där en infart till lastfaret vid den södra sidan av fastigheten och en utfart vid den norra, se **Figur 5**. För verksamheter med entréer mot Haningeterrassen sker lastning och lossning via stråket mellan Haninge Central och bussterminalen. Detta stråk nås söder ifrån via Marinens väg och transporter kör sedan ut samma väg. Haninge kommun avser att på sikt tillåta genomfart även norrut samt att reglera om stråket till ett gångfartsområde.



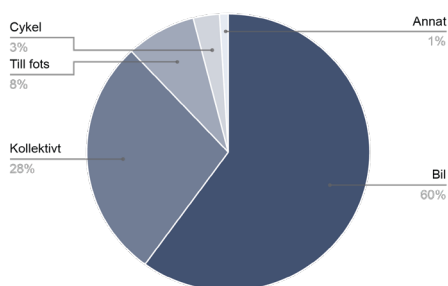
**Figur 5:** Parkeringssituation i fastighetens närområde samt lastning och lossning (Lantmäteriet, 2023).

### 3.5 Bilanvändning

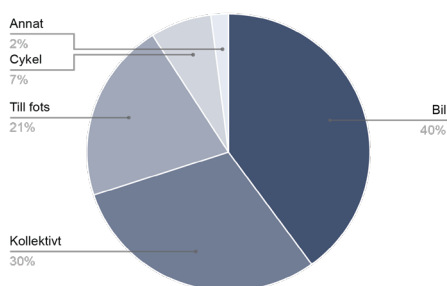
Kommunens trafikstrategi syftar att möta de utmaningar som stark tillväxt och ökat behov av transporter medför. Strategin fastställer en målbild där resor i Haninge ska vara hållbara, trafiksäkra och tillgängliga. För att uppnå målbilden har sex målområden pekats ut som är i behov av samverkan: **cykel, gång, kollektivtrafik, trafiksäkerhet, parkering och framkomlighet.**

En del av detta är en ambition och mål om öka andelen gång, cykel och kollektivtrafikresor samtidigt som att andelen resor med egenägd bil ska minska. Trafikstrategin är ett långsiktigt dokument och sträcker sig fram till år 2030. I dagsläget är dock färdmedelsfördelning för boende i Haninge kommun förhållandevis hög för bil jämfört med övriga Stockholmsregionen, se **Figur 6**. Denna siffra är för hela kommunen och det kan antas att andelen hållbara resor (gång, cykel och kollektivtrafik) är betydligt högre till och från Haninge Central där det finns väldigt goda kollektivtrafikkommunikationer, se avsnitt 3.3. Vidare är andelen som reser kollektivt till och från arbetet i och/eller från Haninge 43%. Detta kan jämföras med Region Stockholms snitt på 44%.

Haninge kommun



Region Stockholm (snitt)



**Figur 6:** Färdmedelsfördelning (genomsnitt) i Haninge och Region Stockholm (Region Stockholm, 2019).

## 4 Exploatering av Haninge Central

Genom att utveckla sin fastighet ämnar Revelop i samarbete med Haninge kommun lyfta området kring Handenterranen till en attraktiv och trygg plats där människor vill leva och arbeta. Utvecklingen möjliggör för cirka 225 nya bostäder genom påbyggnationer av befintlig byggnad (Hus 1 och 3) och ett nytt Punkthus i direkt anslutning till kollektivtrafik, se **Tabell 1**. Antalet bostäder i tabell 1 är inte exakt fastställt och kan komma ändras under detaljplaneprocessen. Uppdelningen av olika verksamheter i tabell 2 är en enbart en framtida inriktning på uppdelningen av verksamheterna och kan komma att förändras. Samtidigt skapas också goda förutsättningar för ett levande hus med befintliga kontor, handel, utbildning och service i Hus 1 och 3, se **Tabell 2**.

**Tabell 1: Planerad bebyggelse i Hus 1 och 3 samt Punkthuset (antal lägenheter).**

	Hus 1	Hus 3	Punkthuset
<b>Flerbostadshus, liten lgh (&lt;35 kvm)</b>	7	19	47
<b>Flerbostadshus, mellan lgh (35-60 kvm)</b>	8	11	26
<b>Flerbostadshus, stor lgh (&gt;60 kvm)</b>	21	28	58

**Tabell 2: Befintliga verksamheter i Hus 1 och 3 som också är kvar i ett slutskede.**

Hus 1 och 3	
Kontor	23 800 kvm BTA
Industri och hantverk	1 000 kvm BTA
Dagligvarubutiker	1 900 kvm BTA
Sällanköpsbutiker	5 500 kvm BTA
Lunchbar	150 kvm BTA
Restaurang	800 kvm BTA
Vuxenutbildning	Cirka 35 anställda och 230 elever

## 5 Parkeringsstrategi

Haninge kommuns parkeringsstrategi från år 2018 anger mål och strategier kring parkering. Bland annat är det kommunens ambition att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor och samtidigt minska andelen resor med egenägd bil. Vidare fastställs en målsättning om att bilparkeringsavgifter ska införas och att bilparkeringar på allmän platsmark ska tidsregleras. Detta ska tillgängliggöra målpunkter för fler besökare samt öka möjligheten för samnyttjande – något som kommunen eftersträvar. Avgifter och tidsreglering är också en del av kommunens målbild av ett trafiksystem där resor i kommunen är hållbara, trafiksäkra och tillgängliga.

Parkeringsstrategin fastställer även en parkeringsnorm samt ett arbetssätt för flexibla parkeringstal som tillämpas enligt fem steg, se **Figur 7**. Detta parkeringstal grundar sig i ett grundparkeringstal per verksamhetstyp för cykel och bil som varierar i kommunens fyra olika zoner. Grundtalet för bil justeras utifrån bland annat plats- och projektspecifika förutsättningar. En reduktion kan även göras för samnyttjande och införande av mobilitetsåtgärder. Tillämpningen av parkeringsnormen görs med tillhörande vägledning: *Tillämpning av zoner och parkeringstal* (Haninge kommun, 2017).


**Figur 7: Tillämpning av zoner och parkeringstal (Haninge kommun, 2017).**

## 5.1 Parkeringstal

Tabellerna i detta kapitel redovisar endast grundparkeringstalen i zon A (där Revelops fastighet är belägen) samt endast för de funktionstyper som är relevanta för Revelops fastighet. Parkeringsbehovet i enlighet med parkeringsnormens olika steg redovisas och beräknas i kapitel 6.

### 5.1.1 Cykelparkering

Haninge redovisar sina parkeringstal för cykel **per lägenhet** för flerbostadshus och **per 1000 kvm BTA** för kontor och handel. För skolverksamhet redovisas talen **per elev och anställd**.

**Tabell 3: Grundparkeringstal för cykel i zon A.**

	Parkeringstal för cykel
<b>Flerbostadshus, liten lgh</b>	1,2 per lägenhet
<b>Flerbostadshus, mellan lgh</b>	2,0 per lägenhet
<b>Flerbostadshus, stor lgh</b>	2,8 per lägenhet
<b>Flerbostadshus, besök</b>	0,5 per lägenhet
<b>Kontor</b> (inkl. besök)	13 per 1000 kvm BTA
<b>Industri och hantverk</b> (inkl. besök)	12 per 1000 kvm BTA
<b>Dagligvarubutiker</b> (inkl. besök)	16 per 1000 kvm BTA
<b>Sällanköpsbutiker</b> (inkl. besök)	13 per 1000 kvm BTA
<b>Lunchbar</b> (inkl. besök)	13 per 1000 kvm BTA
<b>Restaurang</b> (inkl. besök)	23 per 1000 kvm BTA
<b>Vuxenutbildning</b> (inkl. besök)	0,2 platser per anställd 0,25 platser per elev

### 5.1.2 Bilparkering

För bilparkering redovisas parkeringstalet **per lägenhet** för flerbostadshus och **per 1000 kvm BTA** för kontor och handel. För skolverksamhet redovisas parkeringstalen **per elev och anställd** (förutom förskola som redovisas **per 1000 kvm BTA**).

**Tabell 4: Grundparkeringstal för bil i zon A.**

	Parkeringstal för bil
<b>Flerbostadshus</b>	0,5 per lägenhet
<b>Flerbostadshus, besök</b>	0,1 per lägenhet
<b>Kontor</b> (inkl. besök)	11 per 1000 kvm BTA
<b>Industri och hantverk</b> (inkl. besök)	10 per 1000 kvm BTA



<b>Dagligvarubutiker</b> (inkl. besök)	24 per 1000 kvm BTA
<b>Sällanköpsbutiker</b> (inkl. besök)	18 per 1000 kvm BTA
<b>Lunchbar</b> (inkl. besök)	24 per 1000 kvm BTA
<b>Restaurang</b> (inkl. besök)	33 per 1000 kvm BTA
<b>Vuxenutbildning</b> (inkl. besök)	0,3 platser per anställd 0,05 platser per elev

## 6 Beräkning av parkeringsplatser

Haninge Central ligger i zon A; Stads kärnan/Handen. Utifrån fastighetens och områdets förutsättningar beräknas i följande kapitel parkeringsbehovet för Revelops fastighet i enlighet med kommunens parkeringsnorm och arbetssätt, se **Figur 8**. Parkeringstalen i beräkningarna nedan är avrundade och således inte exakta. För redovisning av beräkningen samt exakta parkeringstal, se **Bilaga 1**.



**Figur 8:** Åtgärdsstege för flexibla parkeringstal (Haninge kommun, 2017).

### 6.1 Steg 1: Grundparkeringstal

I steg 1 beräknas ett grundparkeringsbehov för cykel och bil utifrån det grundparkeringstal som kommunen definierat för olika bostads- och verksamhetstyper i de olika zonerna (se avsnitt 5.1).

#### 6.1.1 Cykelparkering

	Hus 1 & 3	Punkthuset	Totalt
<b>Flerbostadshus</b> (inkl. besök)	253	336	<b>589</b>
<b>Verksamheter</b> (inkl. besök)	506	0	<b>506</b>
<b>Totalt</b>	<b>759</b>	<b>336</b>	<b>1095</b>

#### 6.1.2 Bilparkering

	Hus 1 & 3	Punkthuset	Totalt
<b>Flerbostadshus</b> (inkl. besök)	56	79	<b>135</b>
<b>Verksamheter</b> (inkl. besök)	466	0	<b>466</b>
<b>Totalt</b>	<b>522</b>	<b>79</b>	<b>601</b>

## 6.2 Steg 2: Platsspecifika förutsättningar

Bilparkeringsbehovet framtaget i steg 1 justeras utifrån projektets platsspecifika förutsättningar såsom närhet till kollektivtrafik och serviceutbud. Utifrån den nulägesanalys som togs fram i kapitel 2 bedöms de förutsättningarna för Revelops fastighet vara mycket goda. I enlighet med kommunens parkeringsnorm ger detta en reduktion av bilparkeringstalet för bostäder om 20 procent.

Det mycket goda läget och närhet till kollektivtrafik bedöms även minska behovet av bilparkering för anställda och besökare till verksamheterna som bedrivs inom fastigheten. Besökare kan exempelvis handla under bytet mellan pendeltåg och buss; ett naturligt steg för boende i Haninge. Verksamheterna är också befintliga, har funnits under en länge tid samt har i dagsläget inte tillgång till någon bilparkering inom fastigheten. Antalet bilresor bedöms därför vara låga och hållbara resvanor till stor del fastställda. En fullskalig applicering av parkeringsnormen bedöms därför tillgängliggöra resor med bil på en realistisk nivå och påverka andelen hållbara resor negativt. Bedömningen är därför att den platsspecifika reduktionen om 20 procent även bör appliceras för verksamheter.

### 6.2.1 Cykelparkering

Platsspecifikt parkeringstal tas inte fram för cykel.

### 6.2.2 Bilparkering

	Hus 1 & 3	Punkthuset	Totalt
<b>Flerbostadshus</b> (inkl. besök)	45	63	<b>108</b>
<b>Verksamheter</b> (inkl. besök)	373	0	<b>373</b>
<b>Totalt</b>	<b>418</b>	<b>63</b>	<b>481</b>

## 6.3 Steg 3: Projektspecifika förutsättningar

Bilparkeringsbehovet framtaget i steg 2 justeras ytterligare beroende på projektspecifika förutsättningar såsom lägenhetsstorlek och lägenhetskvalitet. Denna justering görs endast för bil och flerbostadshus, se **Tabell 5**.

**Tabell 5: Justering av parkeringstal utifrån lägenhetsstorlek.**

	Justering
<b>Flerbostadshus, små lgh (&lt;35 kvm)</b>	-30 %
<b>Flerbostadshus, mellan lgh (35-60 kvm)</b>	-
<b>Flerbostadshus, stor lgh (&gt;60 kvm)</b>	+20 %

### 6.3.1 Cykelparkering

Projektspecifikt parkeringstal tas inte fram för cykel.

### 6.3.2 Bilparkering

	Hus 1 & 3	Punkthuset	Totalt
<b>Flerbostadshus, liten lgh</b>	7	13	<b>20</b>
<b>Flerbostadshus, mellan lgh</b>	8	10	<b>18</b>
<b>Flerbostadshus, stor lgh</b>	24	28	<b>52</b>
<b>Flerbostadshus, besök</b>	8	10	<b>18</b>
<b>Verksamheter (inkl. besök)</b> (Samma som i förgående steg)	373	0	<b>373</b>
<b>Totalt</b>	<b>420</b>	<b>61</b>	<b>481</b>

## 6.4 Steg 4: Samnyttjande

Om fastighetsägaren och/eller byggaktören kan påvisa att parkeringsplatserna kan samnyttjas mellan olika verksamheter kan en reduktion för bilparkering göras. Grunden för att kunna samnyttja bilparkeringsplatser för olika ändamål bygger på att behovet av parkeringsplatser uppstår under olika tidpunkter. En verksamhet med parkeringsbehov under dagtid, exempelvis kontor, kan samnyttja parkeringsplatser med en verksamhet där det största behovet av parkering uppstår främst under kvällar och helger, exempelvis restauranger. Boendeparkering är aldrig lämpligt att samnyttja med andra verksamheter då de boende ska ha möjlighet att kunna lämna bilen hemma för att ha möjlighet att välja andra typer av färdmedel. Samnyttjande av boendeparkering är speciellt olämpligt efter covid-19 pandemin då människors res- och arbetsvanor har ändrats genom distansarbete. Av denna anledning har i beräkningen av samnyttjande en 100 % nyttjandegrad applicerats för flerbostadshus – ett avsteg från kommunens publicerade nyttjandegrader, se **Tabell 6**.

Samnyttjande av cykelparkering är inte en del av kommunens parkeringsnorm. Haninge Centrals goda läge, närhet till kollektivtrafik och blandning av funktionstyper ger dock goda förutsättningar för ett sådant samnyttjande. Möjligheten att anlägga en attraktiv och tillgänglig parkeringsanläggning som kan nyttjas av de olika verksamheterna bedöms också vara god, se avsnitt 7.2. Att verksamheterna är befintliga och har tillgång till andra cykelparkeringsplatser påverkar också. Som nämnt i omvärldsbevakningen är samnyttjande en del av ett flertal kommuners parkeringsnorm och har tillämpats i ett flertal projekt i Haninge kommun, se avsnitt 2.2. Bedömningen är därför att samnyttjande av cykelparkering bör tillämpas och den reduktion det medför appliceras.

För att beräkna vilket behov av parkeringsplatser som uppstår vid olika tidpunkter behöver parkeringsefterfrågan beräknas vid olika dimensionerande tidpunkter. Haninges parkeringsstrategi fastställer därför nyttjandegraden vid olika tidpunkter för olika boende- och verksamhetstyper, se **Tabell 6**.

**Tabell 6: Nyttjandegrader vid olika tidpunkter för boende och verksamheter.**

	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
<b>Flerbostadshus</b>	75 %	75 %	75 %	85 %
<b>Flerbostadshus, besök</b>	30 %	70 %	50 %	40 %
<b>Kontor</b>	75 %	30 %	10 %	10 %
<b>Industri och hantverk</b>	70 %	10 %	5 %	10 %
<b>Butiker</b>	40 %	85 %	100 %	0 %
<b>Restaurang</b>	75 %	40 %	60 %	0 %
<b>Vuxenutbildning</b>	90 %	10 %	5 %	0 %

Utifrån nyttjandegradstalen i **Tabell 6** beräknas parkeringsbehovet vid de olika tidpunkterna. Den dimensionerande tidpunkten blir den där parkeringsbehovet är som störst.

#### 6.4.1 Cykelparkering

Som tidigare nämnt är kommunens nyttjandegrader ämnade för bil, men de anses också vara applicerbara för cykel, se 2.2. Utifrån kommunens nyttjandegrader (se **Tabell 6**) och Haninge Centrals funktionstyper blir parkeringsbehovet för cykelparkering som störst på vardagar mellan kl. 10-16. Då uppgår parkeringsbehovet till 864 parkeringsplatser. Om samnyttjande kan tillämpas innebär detta därför en reduktion om 231 parkeringsplatser för cykel jämfört med förgående steg. Detta medför följande parkeringstal:

	Hus 1 & 3	Punkthuset	Totalt
<b>Flerbostadshus</b> (inkl. besök)	228	319	<b>547</b>
<b>Verksamheter</b> (inkl. besök)	317	0	<b>317</b>
<b>Totalt</b>	<b>545</b>	<b>319</b>	<b>864</b>

#### 6.4.2 Bilparkering

Utifrån kommunens nyttjandegrader (se **Tabell 6**) och fastighetens funktionstyper blir parkeringsbehovet även för bilparkering som störst på vardagar mellan kl. 10-16. Då uppgår parkeringsbehovet till 338 parkeringsplatser. Om samnyttjande kan tillämpas innebär detta en reduktion om 143 parkeringsplatser för bil jämfört med förgående steg. Detta medför följande parkeringstal:

	Hus 1 & 3	Punkthuset	Totalt
<b>Flerbostadshus</b> (inkl. besök)	43	59	<b>102</b>
<b>Verksamheter</b> (inkl. besök)	236	0	<b>236</b>
<b>Totalt</b>	<b>279</b>	<b>59</b>	<b>338</b>

## 6.5 Steg 5: Mobilitetstjänster

Utifrån projektets funktionstyper samt platsspecifika förutsättningar rekommenderas ett antal mobilitetstjänster för att uppmuntra till hållbart resande och reducera parkeringsbehovet för bil. En viktig förutsättning för de föreslagna åtgärderna är att de kan genomföras eller initieras av nuvarande fastighetsägare och även förvaltas under en längre tid. Åtgärderna behöver vara relativt självgående vilket innebär att de inte kräver stora underhåll- och förvaltningsinsatser. Det bör också vara möjligt att lägga in i förvaltningsmodellen för fastigheter och anläggningar utifrån hur verksamheter normalt sett bedrivs. Åtgärderna bör rikta sig mot olika typer av mobilitetstjänster för att uppnå största möjliga effekt, se **Figur 9**.



**Figur 9:** Kategorier av mobilitetstjänster.

### 6.5.1 Föreslagna åtgärder

Lokalisering och de tilltänkta användarna påverkar i högsta grad vilka färdmedel som bör främjas och vilka mobilitetstjänster som har potential att utnyttjas och bidra till mer hållbart resande. Utifrån dessa förutsättningar rekommenderas ett antal mobilitetstjänster för Haninge Central som riktar sig mot ett urval av de kategorier som presenterades ovan. Åtgärderna riktas mot både boende och verksamheter inom fastigheten. Visst samnyttjande av tjänsterna mellan boende och verksamheter kan ske om tillgängligheten och närheten till tjänsten säkras.

**Tabell 7: Rekommenderade mobilitetstjänster för Haninge Central.**

Kategori	Åtgärd
<b>Cykelfrämjande åtgärder/Logistikinsatser</b>  Erbjuds till boende och verksamheter.	<b>Cykelpool</b> Att erbjuda boende tillgång till en cykelpool med specialcyklar som exempelvis lådcyklar kan ersätta många bilresor, exempelvis handlingsresor. I Brf Viva i Göteborg var elcykelpoolen den tjänst som nyttjades mest av de boende under första året. Cykelpoolen kan till viss grad samnyttjas mellan boende och verksamheter om tillgängligheten för boende ej påverkas negativt.

<p><b>Logistikinsatser/synliggör kostnaden av bilnehav</b></p> <p>Erbjuds till boende och verksamheter.</p>	<p><b>Bilpool (fast/reserverad parkering)</b></p> <p>Alla bilresor kan inte ersättas med cykelresor, framför allt de längre resorna eller resor under de kallare månaderna om året. En delad bilpool kan därför vara ett alternativ till den egenägda bilen. Antalet egenägda bilar som en bilpoolsbil ersätter varierar mellan olika studier, men bedöms i detta fall ersätta 5st (IVL, 2016). Ett flexibelt avtal med bilpoolsleverantören som möjliggör fler bilar under dagar med hög efterfrågan ökar bilpoolens användbarhet. Förråd bör också finnas i anslutning till bilpoolsbilar för att inrymma barnbilstolar, takbox mm. Bilpoolen kan samnyttjas mellan boende och verksamheter inom fastigheten.</p> <p><b>Krav: avtal om medlemskap i bilpool över minst 10 år.</b></p>
<p><b>Logistikinsatser</b></p> <p>Erbjuds till boende.</p>	<p><b>Leveransskåp (och återbruk)</b></p> <p>Skåp i varierande storlek för att möjliggöra att boende kan ta emot paket i fastigheten. Leveransskåp med kylskåp är en möjlig variant lämplig för matleveranser. Detta kan ersätta en bilresa till butik och underlätta för de boende att få hem varor.</p> <p>Förslagsvis erbjuds också en återbruksplats vilket kan bidra till mer cirkulär och hållbar konsumtion.</p>
<p><b>Cykelfrämjande åtgärder samt kvalitativ cykelinfrastruktur</b></p> <p>Erbjuds till boende och verksamheter.</p>	<p><b>Cykelparkering</b></p> <p>Cykelparkeringen inom fastigheten ska utformas med hög kvalitet och med goda fastlåsningsmöjligheter för ramlås. Utformningen ska också ta hänsyn till att det finns olika typer av cyklar, såsom barncyklar och mer platskrävande cyklar såsom lådcyklar. Cykelparkering ska erbjudas i högkvalitativa cykelrum där cykelparkeringen bör ha en tilltalande utformning, vara lättillgänglig och med en automatisk dörröppnare. En cykelresa ska inte utebli för att ägaren är rädd att cykeln ska bli stulen.</p> <p>Planområdets nära anslutning till regional- och huvudcykelväg ger cykeln som transportmedel goda förutsättningar att ersätta många bilresor.</p> <p><b>Cykelfaciliteter</b></p> <p>Omklädningsrum med bland annat dusch och låsbart skåp. Möjlighet till laddning av batterier till el-cyklar ska erbjudas.</p> <p><b>Cykelservice</b></p> <p>En cykelverkstad med utrymme för verktyg och cykelpump ska erbjudas. Golvbrunn och vattenslang bör finnas här för att möjliggöra tvätt av cykel.</p> <p>Detta möjliggör att användare kan utföra kontinuerlig service av cykeln så den alltid finns redo.</p>
<p><b>Kollektivtrafikerbjudande</b></p> <p>Erbjuds till boende.</p>	<p><b>Tre månader gratis kollektivtrafikkort</b></p> <p>Erbjuds i samband med överlämning av nyckel för att mer effektivt ändra och fastställa nya och hållbara resvanor).</p>

<b>Informationslösningar</b>  Erbjuds till boende och verksamheter.	<b>Realtidsinfo kollektivtrafik</b> Informationstavlor i entréer som visar realtidsinformation med avgångar från närliggande stationer förenklar vardagen för kollektivtrafikresenären och sänker ytterligare tröskeln för fler att använda kollektivtrafiken. Haninge Centrals närhet till station Handen och Handen busstation gör detta till en extra lämplig åtgärd.
<b>Synliggör kostnaden av bilinnehav</b>	<b>Bilparkering ingår ej i hyran eller avgiften</b> Som nämnt i omvärldsbevakningen bör inte bilresor och bilparkering subventioneras för att uppmuntra till hållbart resande. Således bör den faktiska kostnaden av bilparkering betalas av de som faktiskt använder bilen.

Dessa åtgärder rekommenderas utifrån fastighetens läge, planerade funktionstyper samt att de bedöms vara relevanta och rimliga för fastighetsägaren att implementera och förvalta på lång sikt – något som är viktigt för att uppnå önskad effekt om ändrade resvanor. Vidare är realtidsinformation en mobilitetstjänst som kan ses som kompletterande då den påverkar resvanor förhållandevis lite, men är också lätt att implementera. Dess påverkan har blivit allt mindre då smartphones och kollektivtrafikinformation har blivit mer lättillgängligt.

Fastighetens centrala läge, relativt stora upptagningsområde samt närhet till målpunkter såsom kollektivtrafikknutpunkten Handen möjliggör även att vissa av dessa föreslagna mobilitetstjänster tillgängliggörs för allmänheten. Förslagsvis kan exempelvis de leveransskåp som inte är direkt riktade mot bostadsinnehavarna hanteras av en extern leverantör som hyr en lokal i fastigheten. Detta möjliggör att boende, besökare och resande (genom Handens bytespunkt) kan använda tjänsten och ger också fastighetsägaren en möjlig extra hyresintäkt.

Se kapitel 7 för rekommendationer kring hur dessa mobilitetstjänster kan implementeras samt var de förslagsvis kan lokaliseras.

### 6.5.2 Cykelparkering

Reduktion av cykelparkering till följd av mobilitetstjänster görs inte i enlighet med kommunens parkeringsnorm. Ett införande av cykelpool innebär däremot att det tillkommer 11 cykelpoolsplatser, varav en anpassad för en platskrävande cykel.

### 6.5.3 Bilparkering

	Hus 1 & 3	Punkthuset	Totalt
<b>Flerbostadshus</b> (inkl. besök)	34	46	<b>80</b>
<b>Verksamheter</b> (inkl. besök)	189	0	<b>189</b>
<b>Poolplatser</b>	5	2	<b>7</b>
<b>Totalt</b>	<b>228</b>	<b>48</b>	<b>276</b>

## 7 Genomförande

Hur fastighetsägaren avser att genomföra mobilitetstjänsterna beskrivs i en mobilitetsutredning. Mobilitetsutredningen utgör sedan ett underlag för detaljplanen och för att säkerställa att mobilitetstjänsterna genomförs bör de också ingå i ett genomförandeavtal eller mobilitetsavtal. Fysiska mobilitetstjänster framgår generellt av bygglovshandlingar, men bygglovsansökan bör kompletteras med exempelvis avtal för de förslagna mobilitetstjänsterna samt plan för hur de kan genomföras och förvaltas på sikt.

Fastighetsägaren ansvarar för att mobilitetstjänsterna planeras, byggs ut, förvaltas och följs upp under hela avtalstiden. Om ett genomförandeavtal inte efterlevs, exempelvis om mobilitetstjänsterna uteblir eller blir försenade, har kommunen möjlighet att bland annat tillämpa vite.

### 7.1 Mobilitetstjänster

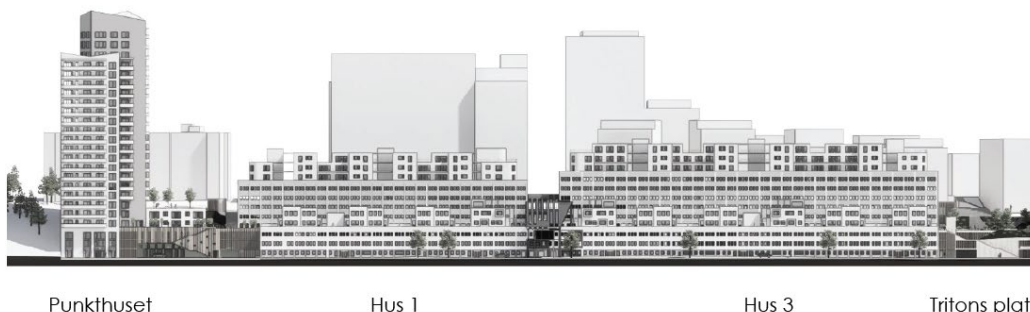
Vid genomförande av flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster behöver organisationen anpassas utifrån tjänsten och lämplig genomförare. För vissa tjänster kan det finnas samordningsvinster medan andra utförs effektivare kopplat till exempelvis förvaltning av respektive fastighet eller anläggning. För att mobilitetstjänsterna ska fylla en funktion även på längre sikt är det också viktigt att löpande förvaltning, uppföljning och utvärdering av tjänsterna sker. Detta i syfte att redogöra vilka roller alla inblandade parter har, undersöka vilka effekter som uppnåtts samt granska om eventuella justeringar behövs för de tjänster som genomförts.

Förvaltningen behöver vara heltäckande så att alla funktioner upprätthålls för att mobilitetstjänsterna ska fungera. För att åstadkomma en långsiktighet i förvaltningsfrågan är rekommendationen att de mer omfattande mobilitetsåtgärderna (såsom bilpool) omhändertas av en extern leverantör.

I omvärldsbevakningen presenteras exempel på förvaltningsformer från andra projekt där mobilitetstjänster implementeras som en del av flexibla parkeringstal, se 2.3.

### 7.2 Lokalisering

I Haninge Central utreds parkeringsplatser i garage under Punkthuset och vid Tritons plats, se **Figur 10**.

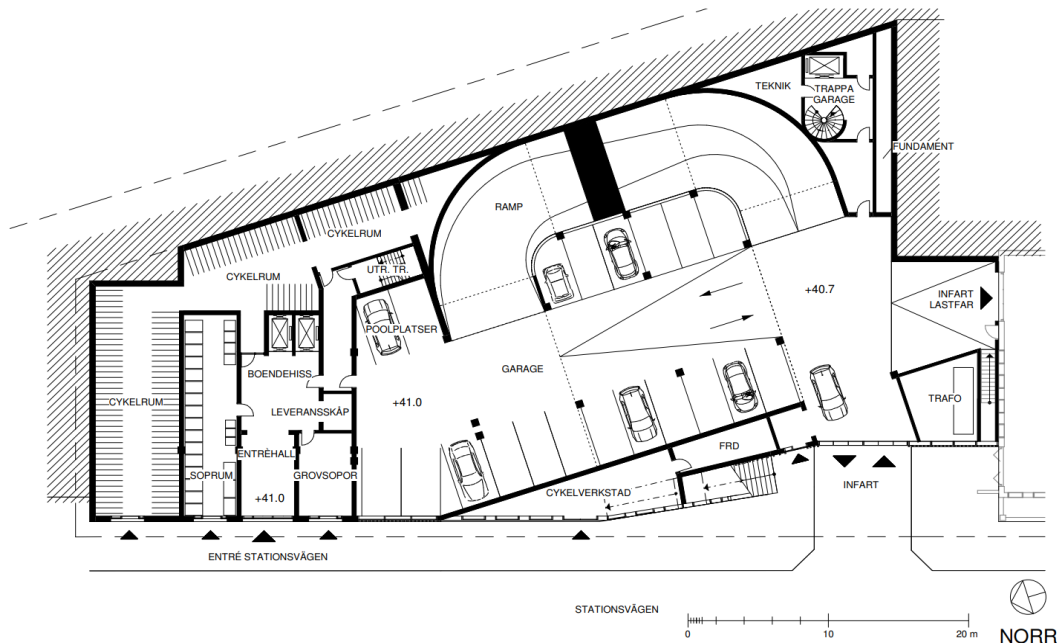


**Figur 10:** Översiktsbild, Haninge Central.

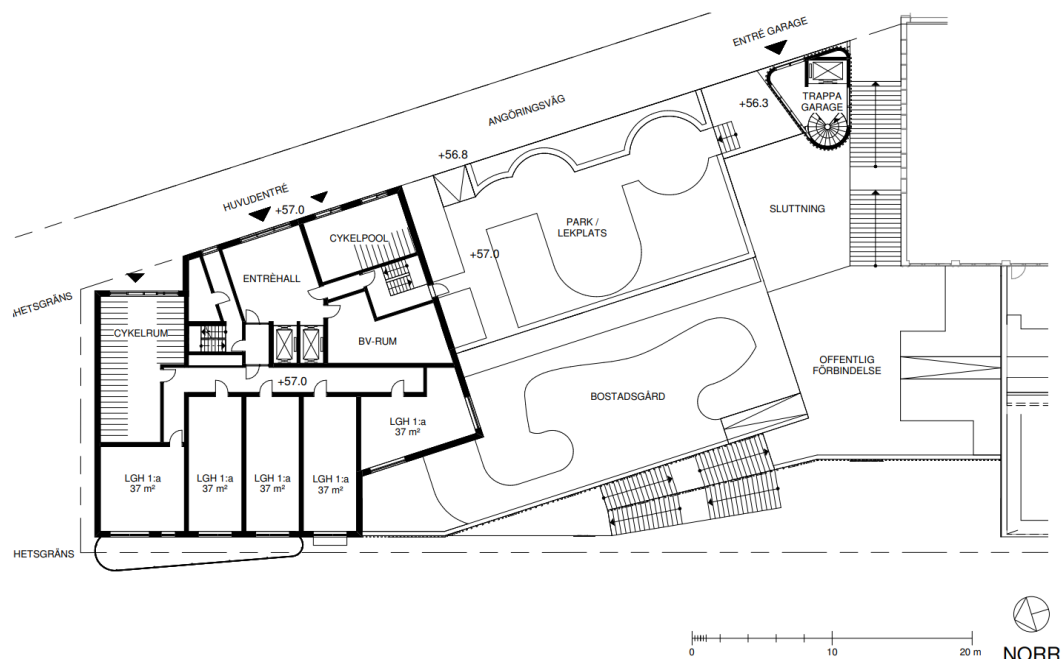
I Punkthuset planeras det i dagsläget för cirka 153 bilparkeringsplatser och cirka 345 cykelplatser. Bilparkeringsplatserna planeras att lokaliseras från två plan under mark och fem våningar upp med infart från Stationsvägen, se **Figur 10** och **Figur 11**. Antalet våningar under mark är inte bestämt då detta bestäms utifrån hur många bilparkeringsplatser som



kan skapas vid Tritons plats. I anslutning till denna infart planeras det också för bilpoolsparkering. Utöver bilparkering planeras det på bottenplan mot Stationsvägen för cykelrum (cirka 250 platser), cykelverkstad, leveranssåp samt soprum, se **Figur 11**. Detta läge möjliggör för lättillgänglig och direkt entré från Stationsvägen samt via cykel- och boendehiss i Punkthuset från Haningeterrassen. Hissen möjliggör också för boende att nå bostadsvåningarna högre upp i huset. Sex plan ovan mark planeras det för cykelrum (75 platser), plats för cykelpoolscyklar (20 platser) samt möjlighet att parkera lådcykel, se **Figur 12**. Dessa platser nås direkt via Haningeterrassen och ovannämnda cykel- och boendehiss.



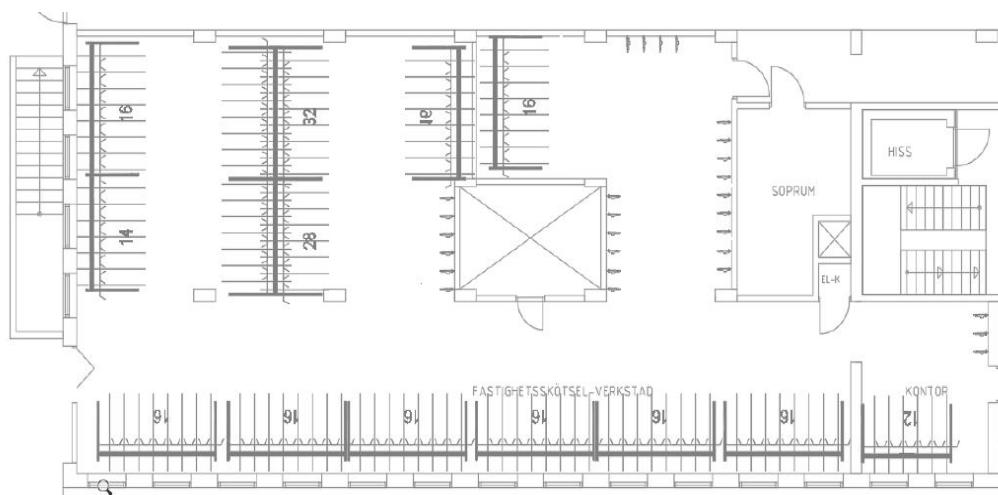
**Figur 11:** Cykelrum, bilpoolsplaster, leveranssåk, soprum samt bilparkering – Punkthuset bottenplan (mot Stationsvägen).



**Figur 12:** Cykelrum och cykelpool – Punkthuset, sex plan ovan mark (mot Haningeterrassen).

I lastfaret under Hus 1 och Hus 3 finns 27 befintliga parkeringsplatser som kan nyttjas av verksamheterna. Parkeringsanläggningen vid Tritons plats är under utredning och exakt utformning och serviceutbud är därför inte fastställt. Bedömningen i detta skede är dock att ett antal mobilitetstjänster kan lokaliseras här, såsom exempelvis bil- och cykelpool. Vidare är planen att det resterande bilparkeringsbehovet ska lösas i denna parkeringsanläggning (cirka 100 platser). Bilparkeringsplatserna planeras att nås via Stationsvägen och cykelparkeringsplatserna via en cykelhiss från Haningeterassen.

Vid behov finns också möjligheten att anlägga cykelparkeringar mot Stationsvägen i bottenplan i norra delen av Hus 1, se **Figur 13**.



**Figur 13:** Cykelparkering i norra delen av Hus 1 (mot Stationsvägen).

Möjligheten för samnyttjande av parkeringsplatser mellan de olika verksamheterna bedöms som god utifrån dessa lokaliseringförslag. Detta då parkering sker i två gemensamma parkeringsanläggningar i närhet till entréer via hissar vilket medför en tillgänglig och attraktiv parkeringslösning där avstånden inte blir längre på grund av samnyttjande.

## 8 Slutsatser och rekommendationer

Utifrån projektets, byggnadens och områdets förutsättningar har parkeringstalet för Haninge Central beräknats i enlighet med kommunens parkeringsstrategi och norm. Potentialen för samnyttjande har undersökts och redovisats. Därutöver har ett flertal mobilitetstjänster rekommenderats i form av ett mobilitetspaket. Dessa tjänster rekommenderas utifrån fastighetens läge, planerade funktionstyper samt att de bedöms vara relevanta och rimliga för fastighetsägaren att implementera och förvalta på lång sikt. De bedöms också vara relevanta för de målgrupper som kan tänkas vistas och bo i området.

Utgångspunkten och grundparkeringstalet medför ett parkeringsantal för Haninge Central om 1096 cykelparkeringsplatser och 601 bilparkeringsplatser. Efter en tillämpning av flexibla parkeringstal blir parkeringstalet för cykel 875 och 276 för bil (inklusive poolplatser). Detta innebär en reduktion om 221 cykelparkeringsplatser och 325 bilparkeringsplatser från grundparkeringstalet.

Placering och antal cykelparkeringar för verksamheter med kortare besök (såsom sällanköpshandel) bör ses över. Då fastigheten saknar kvartermark och parkeringstalet i sammanhanget är högt blir det svårt att lösa på ett attraktivt och tillgängligt sätt. För

kortare besök bedöms användningen av eventuella cykelparkeringar inom byggnaderna vara ytterst lågfrekvent. Bedömningen görs att besökare kommer att parkera sin cykel vid allmänna befintliga och planerade cykelställ utanför fastighetsgräns.

## 8.1 Fastställt parkeringstal

Nedan redovisas Haninge Centrals beräknade parkeringstal för cykel respektive bil efter parkeringsnormens alla steg och reduktioner. Följande är endast en beräkning och kommunen gör den slutliga bedömningen kring parkeringstal i plan- och bygglovskedet. Totalen i beräkningarna nedan är avrundade och såldes inte exakta. För redovisning av beräkningen samt exakta parkeringstal, se **Bilaga 1**.

### 8.1.1 Cykelparkering

	Hus 1 & 3	Punkthuset	Totalt
<b>Flerbostadshus, liten lgh</b>	32	56	<b>88</b>
<b>Flerbostadshus, mellan lgh</b>	38	52	<b>90</b>
<b>Flerbostadshus, stor lgh</b>	138	162	<b>300</b>
<b>Flerbostadshus, besök</b>	21	49	<b>70</b>
<b>Kontor (inkl. besök)</b>	193	0	<b>193</b>
<b>Industri och hantverk (inkl. besök)</b>	7	0	<b>7</b>
<b>Dagligvarubutiker (inkl. besök)</b>	19	0	<b>19</b>
<b>Sällanköpsbutiker (inkl. besök)</b>	45	0	<b>45</b>
<b>Lunchbar (inkl. besök)</b>	1	0	<b>1</b>
<b>Restaurang (inkl. besök)</b>	11	0	<b>11</b>
<b>Vuxenutbildning (inkl. besök)</b>	40 varav 4 för anställda varav 36 för elever	0	<b>40</b>
<b>Poolplatser</b>	5	6	<b>11</b>
<b>Totalt</b>	<b>550</b>	<b>325</b>	<b>875</b>

### 8.1.2 Bilparkering

	Hus 1 & 3	Punkthuset	Totalt
<b>Flerbostadshus, liten lgh</b>	6	10	<b>16</b>
<b>Flerbostadshus, mellan lgh</b>	6	8	<b>14</b>
<b>Flerbostadshus, stor lgh</b>	19	22	<b>41</b>
<b>Flerbostadshus, besök</b>	3	6	<b>9</b>

<b>Kontor</b> (inkl. besök)	106	0	<b>106</b>
<b>Industri och hantverk</b> (inkl. besök)	4	0	<b>4</b>
<b>Dagligvarubutiker</b> (inkl. besök)	18	0	<b>18</b>
<b>Sällanköpsbutiker</b> (inkl. besök)	40	0	<b>40</b>
<b>Lunchbar</b> (inkl. besök)	1	0	<b>1</b>
<b>Restaurang</b> (inkl. besök)	11	0	<b>11</b>
<b>Vuxenutbildning</b> (inkl. besök)	9 varav 4 för anställda varav 5 för elever	0	<b>9</b>
<b>Poolplatser</b>	5	2	<b>7</b>
<b>Totalt</b>	<b>228</b>	<b>48</b>	<b>276</b>

## 9 Referenser

Eskilstuna kommun (2019) Parkeringsstrategi för Eskilstuna kommun. Hämtad från:  
<https://webbar.eskilstuna.se/download/18.453f3191784aec71fd660b6/1617956009628/Parkeringsstrategi%20för%20Eskilstuna%20kommun.pdf>

Fastighetsnytt (2020). Ny rapport: P-normen har förändrats men inte tillräckligt. Hämtad från 27-05-20: <https://www.fastighetsnytt.se/samhallsbyggnad/infrastruktur/ny-rapport-p-normerna-har-forandrats-men-inte-tillrackligt/>

Fastighetsägarna (2020) Framtiden för parkering och nya bostäder. Hämtad från:  
<https://www.spacescape.se/wp-content/uploads/2021/03/Framtiden-for-parkering-och-nya-bostader-Slutversion-200925.pdf>

Göteborg stad (2021). Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad. Hämtad från:  
<https://goteborg.se/wps/wcm/connect/fbf6ef6f-fc85-4b65-a6a2-832e72232afb/Anvisningar+till+riktlinjer+för+mobilitet+och+parkering+i+Göteborgs+Stad+version+1.2.pdf?MOD=AJPERES>

Göteborg stad (2022) Cykelparkeringsguide. Hämtad från:  
[https://goteborg.se/wps/wcm/connect/415e1b53-0b0a-481c-9bbf-99501537c4ae/trafikkontoret\\_cykelskrifter\\_planerare2\\_rev211229\\_k3.pdf?MOD=AJPERES](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/415e1b53-0b0a-481c-9bbf-99501537c4ae/trafikkontoret_cykelskrifter_planerare2_rev211229_k3.pdf?MOD=AJPERES)

Haninge kommun (2017). Tillämpning av zoner och parkeringstal.

Haninge kommun (2017). Trafiksäkerhetsprogram. Hämtad från:  
[https://www.haninge.se/siteassets/trafik-och-resor/trafik-och-gator/trafikregler-och-sakerhet/haninge\\_trafiksakerhetsprogram.pdf](https://www.haninge.se/siteassets/trafik-och-resor/trafik-och-gator/trafikregler-och-sakerhet/haninge_trafiksakerhetsprogram.pdf)

Haninge kommun (2018). Cykelplan 2018. Hämtad från:  
<https://www.haninge.se/siteassets/trafik-och-resor/trafik-och-gator/cykling-och-cykelvagnar/haninge-kommun-cykelplan-2018.pdf>

Haninge kommun (2018). Parkeringsstrategi för Haninge kommun. Hämtad från:  
<https://www.haninge.se/globalassets/forvaltningsspecifikt-globalt-innehall/stadsbyggnadsforvaltningen/parkeringsstrategi-haninge-kommun.pdf>

Haninge kommun (2018). Stadsutvecklingsplan: fördjupning av översiktsplanen. Hämtad från:  
[https://www.haninge.se/siteassets/naringsliv-och-arbete/aktiviteter-och-naringslivsnytt/20180416\\_stup-haninge-stad-antagen-i-kf-webb.pdf](https://www.haninge.se/siteassets/naringsliv-och-arbete/aktiviteter-och-naringslivsnytt/20180416_stup-haninge-stad-antagen-i-kf-webb.pdf)

Haninge kommun (2018). Trafikstrategi för Haninge kommun. Hämtad från:  
[https://www.haninge.se/globalassets/globala-katalogen/styrdokument/strategier/trafikstrategin\\_haninge\\_kommun.pdf](https://www.haninge.se/globalassets/globala-katalogen/styrdokument/strategier/trafikstrategin_haninge_kommun.pdf)

Haninge kommun (2020) P-tal 0: Test av ett bilfritt bostadskvarter. Hämtad från:  
<https://www.haninge.se/siteassets/bygga-bo-och-miljo/bygga-bo-och-miljo---startsidea/tillganglig-p-tal-0-rapport.pdf>

Haninge kommun (2022) PM: Kravställan på mobilitetsutredning.

IVL (2016) Bilpoolsdefinition. Hämtad från: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1549668/FULLTEXT01.pdf>

IVL (2018) Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet. Hämtad från:  
<https://www.ivl.se/download/18.694ca0617a1de98f473b3e/1628417710309/FULLTEXT01.pdf>

Tyresö kommun (2021) Trafikplan för mobilitet och parkering. Hämtad från:  
<https://www.tyreso.se/download/18.5f1c369117b74fd7e5fd3209/1632469717174/Mobilitets-%20och%20parkeringsplan.pdf>

Uppsala kommun (2018) Parkeringstal för Uppsala. Hämtad från:  
[https://www.uppsala.se/contentassets/1648921614f0416b9ad63c41ddc1dc66/parkeringstal\\_for\\_uppsala\\_rev\\_dec\\_2018.pdf](https://www.uppsala.se/contentassets/1648921614f0416b9ad63c41ddc1dc66/parkeringstal_for_uppsala_rev_dec_2018.pdf)

Uppsala kommun (2021) Rosendals fem etapper. Hämtad från:  
<https://bygg.uppsala.se/planerade-omraden/rosendal/om-rosendal/rosendals-fem-etapper2/>

Västerås stad (2015). Riktlinjer för parkering i Västerås. Hämtad från:  
<https://www.vasteras.se/download/18.2de0766216f1aa2ad96bd49b/1579173091588/Riktlinjer%20for%20parkering%20i%20V%20Aster%20A5s.pdf>

# Parkeringsplatser

## Haninge Central

Lägesspecifika förutsättningar: **-20%**

Lägesspecifika förutsättningar (verksamheter): **-20%**

BIL	Antal lgh/Yta/Anställda	Grundparkeringstal	Steg 2				Steg 3	Steg 4: Beräkning				Steg 4: Resultat Vardag 10-16	Steg 5
			Lägesspecifika förutsättningar					Samnyttjande (antal platser) - Dimensionerande timme					
			Mycket god (-20%)	God (-10%)	Mindre god (+10%)	Dålig (+20%)		Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt	Efter reduktion	Reducerat
Flerbostadshus	225	113	90	101	124	135	90	90	90	90	90	90	72
Flerbostadshus, <b>liten</b> lägenhet (< 35 kvm)	73						20	20	20	20	20	20	16
Flerbostadshus, <b>mellan</b> lägenhet (35-60 kvm)	45						18	18	18	18	18	18	14
Flerbostadshus, <b>stor</b> lägenhet (60 kvm <)	107						51	51	51	51	51	51	41
Besöksparkering för flerbostadshus	-	23	18	20	25	27	18	5	13	9	7	11	9
<b>Kontor</b> , bilplatser per 1000 kvm BTA, inkl. besökare	23770	261	209	235	288	314	209	157	63	21	21	132	106
<b>Industri och hantverk</b> , bilplatser per 1000 kvm BTA, inkl. besökare	950	10	8	9	10	11	8	5	1	0	1	5	4
<b>Dagligvarubutiker</b> , bilplatser per 1000 kvm BTA, anställd + besökare	1870	45	36	40	49	54	36	14	31	36	0	23	18
<b>Sällanköpsbutiker</b> , bilplatser per 1000 kvm BTA, anställda + besökare	5490	99	79	89	109	119	79	32	67	79	0	50	40
<b>Lunchbar</b> , bilplatser per 1000 kvm BTA	140	3	3	3	4	4	3	2	1	2	0	2	1
<b>Restaurang</b> , bilplatser per 1000 kvm BTA	790	26	21	23	29	31	21	16	8	13	0	13	11
Högskola, bilplatser (anställda)	35	11	8	9	12	13	8	8	1	0	0	5	4
Högskola, bilplatser (elever)	230	12	9	10	13	14	9	8	1	0	0	6	5
Tillkomna bilpoolsplatser													7
<b>Totalt bilparkering:</b>		<b>601</b>	<b>481</b>	<b>541</b>	<b>661</b>	<b>721</b>	<b>481</b>	<b>337</b>	<b>275</b>	<b>250</b>	<b>119</b>	<b>337</b>	<b>276</b>
varav Punkthuset:		79	63	71	86	94	68					59	48
varav Hus 1 och 3:		523	418	470	575	627	413					278	228

CYKEL	Antal lgh/Yta/Anställda	Grundparkeringstal	Steg 2 & 3		Steg 4: Beräkning				Steg 4: Resultat Vardag 10-16	Steg 5
			Läges- och projektspecifika förutsättningar		Samnyttjande					
					Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt	Efter reduktion	Reducerat
Flerbostadshus, <b>liten</b> lägenhet (< 35 kvm)	73	88			88	88	88	88	88	88
Flerbostadshus, <b>mellan</b> lägenhet (35-60 kvm)	45	90			90	90	90	90	90	90
Flerbostadshus, <b>stor</b> lägenhet (60 kvm <)	107	300			300	300	300	300	300	300
Besöksparkering för flerbostadshus	-	113			34	79	56	45	70	70
<b>Kontor</b> , bilplatser per 1000 kvm BTA, inkl. besökare	23770	309			232	93	31	31	193	193
<b>Industri och hantverk</b> , bilplatser per 1000 kvm BTA, inkl. besökare	950	11			8	1	1	1	7	7
<b>Dagligvarubutiker</b> , bilplatser per 1000 kvm BTA, anställd + besökare	1870	30			12	25	30	0	19	19
<b>Sällanköpsbutiker</b> , bilplatser per 1000 kvm BTA, anställda + besökare	5490	71			29	61	71	0	45	45
<b>Lunchbar</b> , bilplatser per 1000 kvm BTA	140	2			1	1	1	0	1	1
<b>Restaurang</b> , bilplatser per 1000 kvm BTA	790	18			14	7	11	0	11	11
Högskola, cykelplatser (anställda)	35	7			6	1	0	0	4	4
Högskola, cykelplatser (elever)	230	58			52	6	3	0	36	36
Tillkomna cykelpoolsplatser										10
Tillkomna lådcykelpoolsplatser										1
<b>Totalt cykelparkering:</b>		<b>1096</b>			<b>864</b>	<b>750</b>	<b>681</b>	<b>554</b>	<b>864</b>	<b>875</b>
varav Punkthuset:		316							319	325
varav Hus 1 och 3:		780							545	550