



### Dokumentinformation

**Titel:** Parkering i Vega, detaljplan 2  
– förslag på parkeringstal och åtgärder för minskat parkeringsplatsbehov

**Serie nr:** 2012:88

**Projektnr:** 12118

**Författare:** Robin Billsjö, Trivector Traffic  
Eric Dahlén, Trivector Traffic  
Paulina Eriksson, Trivector Traffic  
Björn Kaijser, Trivector Traffic  
Jesper Nordlund, Trivector Traffic

**Kvalitets-  
granskning** Björn Wendle, Trivector Traffic

**Beställare:** Haninge kommun  
Kontaktperson: Annika Liljegren, tel 08-606 89 96

### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2012-10-05		Beställare
1.0	2012-10-29	Smärre jusreringar.	Beställare



**Huvudkontor Lund:**  
**Kontor Stockholm:**  
**Kontor Göteborg:**

Åldermansgatan 13 · 227 64 Lund · tel 046-38 65 00  
Barnhusgatan 16 · 111 23 Stockholm · tel 08-54 55 51 70  
Barnhusgatan 1 · 411 02 Göteborg · tel 031-63 67 00

info@trivector.se · www.trivector.se

# Förord

---

Planering pågår av den nya stadsdelen Vega i Haninge kommun. Målsättningen för kommunen är att utveckla en ekologisk, social och ekonomisk samt fysiskt hållbar stadsdel. Ett ekologiskt hållbarhetsprogram för Vega har tagits fram med riktlinjer för bland annat transporter, planering & byggande. För transporter anges att transporter utöver gång och cykel ska minimeras och att åtgärder ska vidtas av exploatörerna för att minska mängden fossilbränslebaserade bilresor till och från den nya bebyggelsen.

Med anledning av detta fick Trivector Traffic under hösten 2012 uppdraget att ta fram lämpliga parkeringstal för bostäder och verksamheter i detaljplan 2 samt föreslå åtgärder som kan bidra till ett mer hållbart resande och mindre efterfrågan på parkering genom ett lägre bilinnehav. Projektledare på Trivector har varit Paulina Eriksson, uppdragsansvarig och kvalitetsgranskare har varit Björn Wendle. Utredningen har utförts av Robin Billsjö, Eric Dahlén, Björn Kaijser och Jesper Nordlund, samtliga från Trivector Traffic. Ansvarig på Haninge kommun har varit Annika Liljegren. Haninge kommun, Stena fastigheter och IKANO bostad har bidragit med värdefullt underlag i arbetet.

Stockholm 2012-10-29

Trivector Traffic AB



# Innehållsförteckning

---

## Förord

<b>1. Förutsättningar för hållbart resande</b>	<b>1</b>
1.1 Stadsdelen Vega – detaljplan 2	1
1.2 Viktiga målpunkter i kommunen	4
1.3 Gång- och cykeltrafik	7
1.4 Kollektivtrafik	10
1.5 Biltrafik	11
<b>2. Infrastrukturåtgärder för ett hållbart resande</b>	<b>14</b>
2.1 Kollektivtrafik	14
2.2 Gångtrafik	15
2.3 Cykeltrafik	16
<b>3. Åtgärder för att styra mot ett hållbart resande</b>	<b>18</b>
3.1 Informationspaket vid försäljning/tilldelning av kontrakt	18
3.2 Välkomstpaket till nyinflyttade	18
3.3 Bilpool	19
3.4 Gemensamma parkeringsanläggningar	20
3.5 Samnyttjande av parkeringsanläggningar	20
3.6 Cykelpool med bemannad cykelservice	20
<b>4. Förslag till parkeringsnorm för Vega detaljplan 2</b>	<b>22</b>
4.1 Att beräkna parkeringstal	22
4.2 Parkeringsprinciper för Vega detaljplan 2	22
4.3 Förslag till parkeringsnorm för biltrafik	23
4.4 Förslag till parkeringsnorm för cykeltrafik	25
4.5 Möjlighet att sänka parkeringsnormen om alla föreslagna åtgärder genomförs	27
<b>5. Förslag till avtal mellan kommunen och byggherrarna</b>	<b>28</b>
<b>6. Avslutande diskussion</b>	<b>29</b>

# 1. Förutsättningar för hållbart resande

---

Vega är lokaliserat cirka 2 kilometer norr om kommunens centrum Handen. Kring den nya stadsdelen finns flera målpunkter likt Handen, Port 73 och Länna handelsplats och industriområde som relativt enkelt kommer att kunna nås till fots eller med cykel. Den planerade cykelinfrastrukturen tillgängliggör dessa målpunkter och kopplar även samman de befintliga kommunala och regionala cykelstråken på ett bra sätt. Vid stationen föreslås tre stycken cykelparkeringshus vilket är viktigt för att anslutningsresor till pendeltåget ska vara enkelt att genomföra med cykel. Inne i området bör också cykelparkeringarnas utformning och lokalisering präglas av kvalitet och närhet till husentréerna för att synliggöra och förenkla cykelanvändandet.

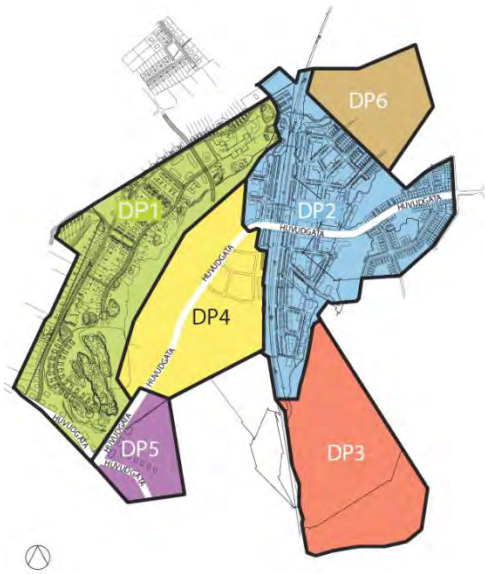
Från stadsdelen Vega kommer kollektivtrafiken att utgöra ett mycket attraktivt alternativ till bilen till de målpunkter som nås med pendeltåget. De flesta större arbetsplatser i Haninge ligger i Handen respektive Jordbro vilka båda har anslutning till pendeltågsnätet. Förutom de kommunala målpunkterna kommer pendeltrågstrafik från station Vega även att ge god tillgänglighet till Stockholms city. För inköps-/fritidsresor är det svårare att bedöma kollektivtrafikens potential eftersom detta till stor del är avhängigt busstrafikens kvalitet, både avseende linjenätsutformning, hållplatslokalisering och turtäthet.

Vega ligger i anslutning till väg 73 vilket medför en mycket god kommunal och regional tillgänglighet med bil. En ny trafikplats ska byggas för att säkerställa anslutningen till och från den nya stadsdelen Vega.

## 1.1 Stadsdelen Vega – detaljplan 2

Stadsdelen Vega är ett utvecklingsområde i Haninge kommuns nordvästra del, mellan pendeltågsstationerna Skogås i norr och Handen i söder. I dagsläget utgörs området av skogs- och ängsmark som gränsar till lägre bebyggelse. Området är relativt kuperat och byggnationen kommer att behöva ta stor hänsyn till terrängen.

Haninges vision är att omvandla området till en attraktiv stadsdel där invånarna ska ha nära till både natur och storstadsregionen. Stadsdelen Vega beräknas inrymma cirka 10 000 invånare när stadsdelen är färdigbyggd. Totalt kommer stadsdelen att regleras av sammanlagt sex detaljplaner.



Figur 1-1 Stadsdelen Vegas områdesindelning, detaljplan 2 markerat i blått. Källa: Haninge kommun

### **Detaljplan 2**

Detaljplan 2 är lokaliserad i östra delen av området. Till största del kommer området att bebyggas med bostäder. Verksamhetslokaler kommer att upplåtas i bottenplan i fastigheterna kring det centrala torget vid den kommande pendeltågsstationen.

Det geografiska område som detaljplan 2 utgör är i dagsläget oexploaterat. Enligt kommunen beräknas cirka 2100 bostäder att tillkomma<sup>1</sup>. Exploateringsgraden skiljer sig åt i området; vid det centrala torget och pendeltågsstationen kommer byggnationen att vara tätare och högre, för att sedan trappas ned mot den befintliga bebyggelsen. Bebyggelsen kommer till största del att bestå av flerbostadshus, radhus kommer främst att uppföras i de östra delarna.

En huvudgata kommer att gå genom området och kopplas till lokalgator som knyter an till befintligt gatunät i söder, se preliminär struktur i Figur 1-2.

<sup>1</sup> Uppskattning av Annika Liljegren, Haninge kommun, 2012-09-18



Figur 1-2 Preliminär situationsplan över detaljplan 2. Källa: Haninge kommun



### **Ambition kring hållbart resande**

Haninge kommun har tagit fram ett ekologiskt hållbarhetsprogram<sup>2</sup> för stadsdelen Vega där områdets transporter behandlas. I programmet anges bland annat:

- att bebyggelsen ska vara tät för bästa tillgänglighet till kollektivtrafiken
- att gång- och cykelvägar ska vara prioriterade i transportsystemet och därigenom vara rena, lättillgängliga och trygga
- att transporter utöver gång och cykel ska minimeras
- att exploatören ska visa på vilka åtgärder som har vidtagits för att mängden fossilbränslebaserade bilresor till och från den nya bebyggelsen minskats relativt vid annan nybebyggelse
- att elbilar ska vara möjliga att ladda vid samtliga parkeringsplatser
- att cykelparkeringar ska vara generösa och placeras närmare målpunkter än motsvarande bilparkeringar
- att informationssystem ska anordnas i bostäder så att kollektivtrafiken uppfattas som ett mer attraktivt alternativ till bil än annars skulle vara fallet

I hållbarhetsprogrammet<sup>3</sup> för Vegastaden (nu stadsdel Vega), som berör mer än den ekologiska dimensionen av begreppet, anges att:

”Haninge kommun har ambitionen att persontransporter i Vegastaden i första hand ska ske med gång- och cykel, i andra hand med kollektivtrafik och i tredje hand med bil.”

Det nämns vidare att resor under tre kilometer främst bör kunna utföras genom att gå eller cykla. Längre resor bör i första hand ske med kollektivtrafiken och i andra med bil.

## **1.2 Viktiga målpunkter i kommunen**

Hur sannolikt det är att de som bor i stadsdelen Vega kommer att resa med andra färdmedel än bil beror till stor del på vilka målpunkter de har för sina återkommande resor och vilken tillgänglighet målpunkterna har med kollektivtrafik, gång och cykel. Utbudet av service av olika slag i Vega och dess direkta närhet kommer också att ha stor betydelse för färdmedelsvalet.

### **Större arbetsplatser i Haninge kommun**

De större arbetsplatserna är relativt väl geografiskt koncentrerade i kommunen. Sex av de största ligger vid Jordbro industriområde, medan tre återfinns i Handen. Kommunens andra största arbetsgivare är Försvarmakten och Amfibieregementet i Berga, söder om Västerhaninge. I tabellen nedan redovisas de tio största arbetsgivarna i Haninge kommun<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Haninge kommun (2011), Ekologiskt hållbarhetsprogram för Vega

<sup>3</sup> Haninge kommun, SWECO (2009), *Hållbarhetsprogram Vegastaden*

<sup>4</sup> Haninge kommun (2011), *Haninge i siffror 2011*

Från stadsdelens centrala punkt, den kommande station Vega, till station Handen är det cirka 2 km fågelvägen, till station Jordbro är avståndet cirka 4,5 km. Berga är mer perifert och ligger cirka 12 km fågelvägen från Vega.

Till Handen och Jordbro utgör både cykel och pendeltåget ett attraktivt alternativ gentemot bilen. Att nio av kommunens tio största arbetsplatser är lokaliserade inom fem kilometer innebär att det finns en mycket god potential att pendla med cykel från stadsdelen Vega.

Förutsättningarna för att pendla med kollektivtrafiken till kommunens arbetsplatser är alltså mycket goda. Från Vega kommer det uppskattningsvis att ta cirka tre minuter med pendeltåget till Handen och sex minuter till Jordbro<sup>5</sup>.

Tabell 1-1 Tio största arbetsgivare i Haninge kommun. Källa: Haninge kommun

Arbetsplats	Adress	Fågelvägen (från station Vega)
1 Haninge kommun	Rudsjöterrassen 2	2,2 km
2 Försvarsmakten	Hårsfjärden	12 km
3 Dagab AB	Lillsjövägen	3,8 km
4 Coca-Cola Drycker Sverige AB	Dryckesvägen	4,8 km
5 Stockholms läns landsting	Flera adresser i Haninge centrum, Handen	2,2 km
6 Samhall AB	Lagervägen	5,5 km
7 Recipharm Stockholm AB	Lagervägen	5,5 km
8 Lagena Distribution AB	Armaturvägen	5,3 km
9 Vattenfall Services Nordic AB	Lillsjövägen	4 km
10 Rikspolisstyrelsen	Runstensvägen	2,3 km

<sup>5</sup> Enligt SL kommer en resa mellan Vega och Handen uppskattningsvis, inga detaljstudier är gjorda, att ta 3 minuter, i nuläget tar det 3 minuter mellan Handen och Jordbro varför 6 minuter uppskattas mellan Vega och Jordbro.



Figur 1-3 Lokalisering av de tio största arbetsgivarna i Haninge kommun. Källa: Haninge kommun, bearbetad kartbild från [www.eniro.se](http://www.eniro.se)

### **Handelsområden**

Förutom arbetsresor är inköps-/serviceresor av stor vikt för den totala biltrafik-alstringen i området. Inom detaljplan 2 förväntas inget större kommersiellt utbud i form av livsmedelsbutik eller annan handel. I dagsläget finns dock ett antal större handelsplatsområden relativt nära Vega, se Figur 1-4.

De största handelsplatserna i närområdet är Länna (i Huddinge kommun), Port 73 strax söder om området, ICA Maxi öster om trafikplats Handen samt Handen/Haninge centrum. De ligger alla inom cykelavstånd från Vega. Det är cirka 1,7 km till Länna, 1 km till Port 73, 1,3 km till ICA-Maxi och 2 km till Handen.

I kapitel 1.3 och 1.4 beskrivs förutsättningarna att cykla respektive åka kollektivt till nämnda målpunkter.



Figur 1-4 Handelsområden i närheten av stadsdel Vega. Källa: bearbetad kartbild från [www.eniro.se](http://www.eniro.se)

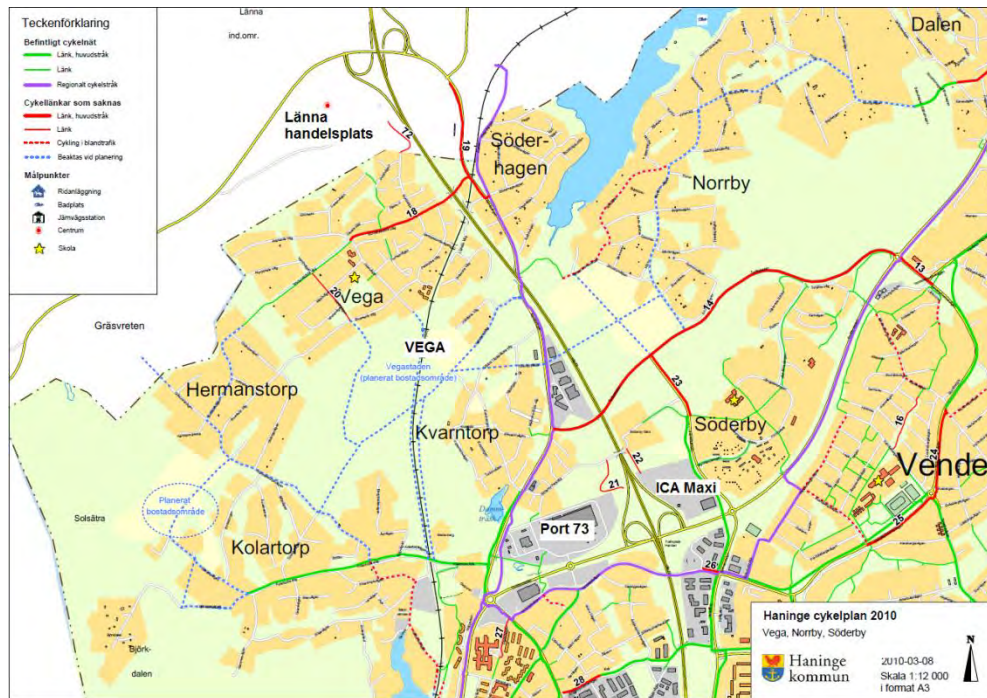
### 1.3 Gång- och cykeltrafik

Enligt kommunens hållbarhetsprogram ska gång- och cykeltrafik ha högst prioritet bland trafikslagen i stadsdelen Vega. Gång- och cykeltrafiken ska främjas inom stadsdelen men även kopplas till övriga kommunen, inte minst till kommunens centrala delar.

En gång- och cykelbana planeras längs med huvudgatan som löper genom detaljplaneområde 2. Utmed lokalgatorna i området kommer cykeltrafik att ske i blandtrafik. Gång- och cykeltrafik ska även förekomma på kvarters- och parkmark.

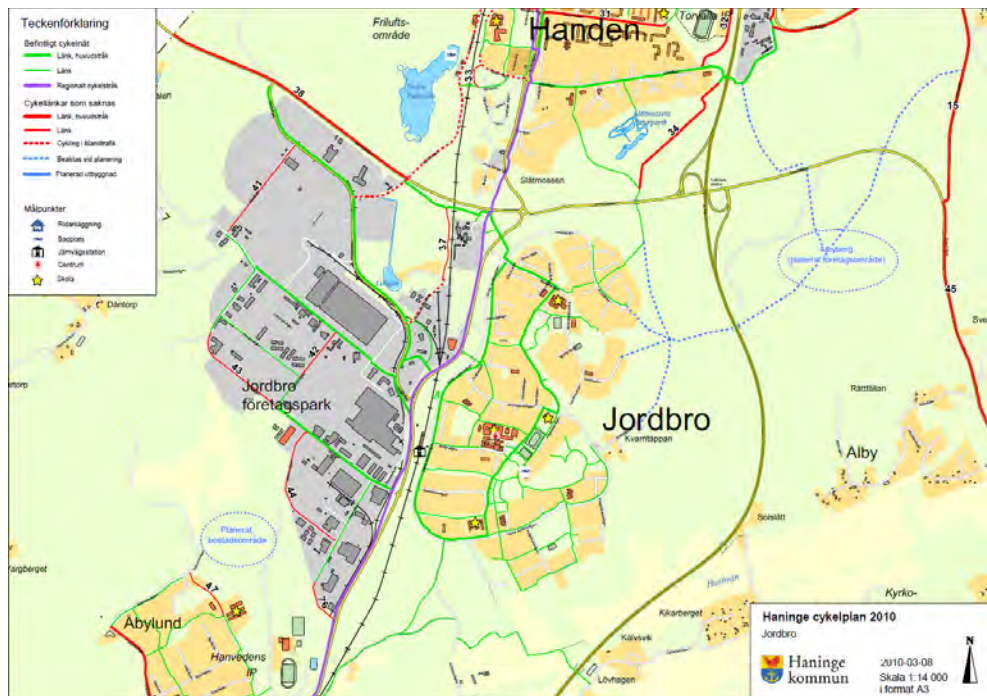
Huvudgatan kommer att gå under järnvägen vilket möjliggör en gång- och cykelkoppling mellan den västra och östra sidan om järnvägen. Förutom denna planeras även två andra passager, en bro och en tunnel, för gående och cyklister.

Längs med järnvägen kommer gång- och cykelbanor att löpa på vardera sidan och på så vis koppla samman Vega med kommunens befintliga cykelnät söderut. De planerade gång- och cykelbanorna längs järnvägen kommer att kopplas samman med det befintliga huvudcykelstråket längs Kolartorps allé. Från Kolartorps allé förbinds cykelstråket med Gamla Nynäsvägen vilket är ett regionalt cykelstråk och medger snabba resor till Handen och Jordbro i söder.



Figur 1-5 Befintlig och planerad cykelinfrastruktur kring stadsdelen Vega, befintligt huvudcykelstråk i grönt och regionalt cykelstråk i lila. Källa: Cykelplan 2010, Haninge kommun

Det regionala cykelstråket längs Gamla Nynäsvägen fortsätter söderut och passerar Handen och Jordbro vilket ger goda förutsättningar att arbetspendla med cykel inom kommunen.



Figur 1-6 Befintlig cykelinfrastruktur i Handen och Jordbro, befintligt huvudcykelstråk i grönt och regionalt cykelstråk i lila. Källa: Cykelplan 2010, Haninge kommun

I både handboken TRAST<sup>6</sup> och i hållbarhetsprogrammet för Vega nämns genhetskvot som ett mått för att mäta attraktiviteten i gång- och cykelnätet. Nedan redovisas avstånd, restid och genhet i cykelvägnätet till identifierade målpunkter.

Analysen utgår från planerade och befintliga cykelstråk (som redovisas ovan i Figur 1-5 och Figur 1-6) i och kring stadsdelen Vega. Den kommande station Vega har valts som startpunkt för analyserna.

Förutom Länna handelsplats är samtliga studerade målpunkter tillgängliga med cykel och ligger samtidigt inom fem kilometers cykelavstånd, både vad gäller arbets- och inköpsresor. I Haninges cykelplan finns dock planer på att upprätta ny cykelinfrastruktur till Länna vilket skulle tillgängliggöra området.

I övrigt är cykelvägnätet relativt gent till de studerade målpunkterna, det är endast till ICA Maxi som resenärerna behöver cykla en större omväg. Förutom gynnsamt avstånd består de befintliga huvudcykelstråken och regionala cykelstråken av separerade cykelbanor (se figurerna ovan), vid sidan av vägnätet eller helt friliggande. Sammantaget finns således goda förutsättningar att nå både arbetsplatser och närliggande handelsområden med cykel.

Tabell 1-2 Avstånd, restid samt genhet till viktiga målpunkter med cykel.

Från station Vega	Avstånd km, cykelväg	Restid*	Avstånd km, fågelväg	Genhetskvot
Handen station	2,2	8	2	1,1
Jordbro station	5,2	18	4,5	1,2
Port 73	1,4	5	1	1,4
Länna handelsplats	2,5	9	1,7	1,5**
ICA Maxi	3	11	1,3	2,3

\* Antagande: 3,5 min/km

\*\* Anslutning som finns beskriven i Haninges cykelplan men som i dagsläget saknas.

### Cykelparkering

Vid pendeltågsstationen planeras 3 stycken cykelparkeringshus, i hållbarhetsprogrammet anges att det bör finnas åtminstone 400 stycken cykelparkeringar vid stationen.

Inne i området nämns vikten av att cykelparkeringar uppförs nära områdets målpunkter. Det är viktigt att dessa finns på plats när de boende flyttar in samt att cykelparkeringar även anordnas i närheten av alla bostäder för att det ska bli attraktivt att äga en cykel och att använda den för sina dagliga resor.

<sup>6</sup> TRAST, Trafik för en attraktiv stad är en handbok framtagen av Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, i samarbete med Boverket med syftet att vägleda planerare och beslutsfattare i arbetet med stadens trafikfrågor.

## 1.4 Kollektivtrafik

För att det ska vara enkelt och smidigt att bo i stadsdelen Vega utan bil måste kollektivtrafiken vara ett attraktivt alternativ – både för arbets- och fritids-/inköpsresor. Hur attraktivt vegaborna kommer att uppleva kollektivtrafiken beror till stor del på faktisk restid, d.v.s. hur lång tid det tar från station till station, men även på den relativa restiden i förhållande till att resa med bil.

Förutom faktisk restid spelar även den upplevda restiden en stor roll. KRESU-tid är ett begrepp som speglar den resuppofteringen resenären upplever, väntee- och bytestid upplevs exempelvis betydligt längre än åktid i fordonet. Då de upplevda restiderna med kollektivtrafiken är lika eller upp till 50 procents längre jämfört med bil finns god potential att vinna marknadsandelar. När restiderna överstiger 50 procent får kollektivtrafiken betydligt svårare att konkurrera om resenärerna i en viss relation.

### *Pendeltåg*

Stadsdelens kollektivtrafikstomme kommer att utgöras av pendeltåget som får en ny station mitt i stadsdelen Vega, mellan de befintliga stationerna Skogås i norr och Handen i söder. I dagsläget tar en resa till Stockholm C 21 minuter från Skogås och 26 minuter från Handen. Restiden från station Vega till Stockholms central uppskattas bli cirka 24 minuter. Det innebär att det uppskattningsvis kommer att ta cirka 3 minuter till Handen och cirka 6 minuter till Jordbro från station Vega.

I SL:s finansierings- och genomförandeavtal för station Vega anges att ”stationen färdigställs och öppnas efter det att ett rimligt resandeunderlag finns vid stationen och spårkapacitet finns för att hantera efterfrågan”.<sup>7</sup> Byggnationen av station Vega utgör en del i Trafikverkets projekt för dubbelspårsutbyggnad på Nynäsbanan. I dagsläget är planen att bygget av stationen kan påbörjas år 2014 och färdigställas år 2017.

När station Vega invigs kommer pendeltågstrafikeringen att utgöra navet i områdets kollektivtrafik och erbjuda snabba resor till och från Stockholms city och målpunkter inom kommunen.

### *Busstrafik*

Utöver pendeltåget planerar SL att två lokalbusslinjer ska trafikera stadsdelen. Den ena linjen blir en omdragning av befintliga linjen 836 som idag trafikerar sträckan Handenterminalen–Norrby. Linjen planeras anlända till Vega söderifrån via befintliga Kolartorps allé och Hermanstorpsvägen. Linjen passerar pendeltågsstation Vega via huvudgatan, se blå linje i Figur 1-7.

Dessutom finns förslag på en ny busslinje mellan Vega och Handen via Hermanstorp och Kvarntorp. För vegaborna skulle denna busslinje ge en direktförbindelse mellan stadsdelen och Länna handelsplats. Dessutom passerar linjen i närheten av handelsområdet Port 73 men ges ingen direkt koppling till platsen, se röd linje i Figur 1-7.

<sup>7</sup> Eriksson, Mikael, SL, 2012-09-10.

Vilken turtäthet busslinjerna får beror av hur många som bor i stadsdelen. Enligt SL kommer de minst att ha en turtäthet på 30 minuter. För linje 836 kan det eventuellt bli aktuellt med 15 minuters turtäthet.

Det föreslagna busslinjenätet kommer att koppla samman stadsdelen Vega med kringliggande handelsplatser och kommuncentrumet Handen på ett bra sätt. Turtätheten och hållplatsernas lokaliseringar och utformning kommer att vara avgörande för busslinjernas attraktivitet. Vid handelsplatserna Port 73 och ICA Maxi föreslås för närvarande att linjerna ska stanna utmed gatan utanför och inte precis vid entréerna vilket är önskvärt för att göra det enklare att resa kollektivt med större inköpskassar etc. och för att kollektivtrafiken ska bli lika attraktiv som bilen.



Figur 1-7 Förslag till busstrafiknät i Vega. Röd linje: Handen – Vega – ev. Länna handelsplats. Blå linje: Norrby – Vega – Handen. Streckade linjer avser principförslag på nya länkar. Rosa linje är förslag på eventuell utökning. Källa: SL, bearbetad kartbild från [www.hitta.se](http://www.hitta.se)

## 1.5 Biltrafik

Vega är lokaliserat strax väster om Nynäsvägen, väg 73. En ny trafikplats, trafikplats Vega, kommer att byggas på väg 73 strax norr om Kvarntorps industriområde. I Trafikverkets förslag föreslås lösningen bli en cirkulationsplats över väg 73. Från trafikplatsen kommer en väglänk byggas som kopplar samman Nynäsvägen med Torfastleden. Trafikplatsen beräknas stå klar 2016.

Från Trafikplats Vega kommer en huvudgata anslutas som fortsätter västerut rakt genom stadsdelen, med en passage under järnvägen vidare mot Kolartorp. Huvudgatan och den nya trafikplatsen kommer att vara Vegas primära tillfart



och möjliggöra en mycket god tillgänglighet med bil – till såväl kommunala som regionala målpunkter. Förutsättningarna att arbetspendla och utträta fritidsärenden med bil är således mycket goda i och med Vegas lokalisering tillsammans med omgivande vägnät. Detta gör det ännu mera angeläget att skapa bra standard för gång, cykel och kollektivtrafik för att kunna nå de uppsatta målsättningarna och hållbarhetsambitionerna.



Figur 1-8 Förslag till utformning av trafikplats Vega, vy från sydväst med Kvarntorps industriområde i förgrunden. Stadsdelen Vega kommer att tillkomma väster om industriområdet. Källa: Trafikverket (2011), *Väg 73 Trafikplats Vega MKB Sammanfattning*

Inne i området strålar lokalgator ut från huvudgatan för att mata tillkommande bebyggelse. Lokalgatorna kommer att kopplas samman med det befintliga gatunätet i Kvarntorp, se Figur 1-2.

### **Bilparkering**

I detaljplan 2 är all parkering tänkt att upplåtas på gatumark, inga parkeringshus eller -garage planeras. En stor del av detaljplaneområdets parkering - infartsparkering, parkering för flerbostadshusen och verksamheter – kommer att upplåtas invid pendeltågsstationen och utmed järnvägsspåren. Längs järnvägens östra sida är parkering tänkt att finnas i hela detaljplanens nord-sydliga riktning. På den västra sidan är parkeringen koncentrerad till fastigheterna kring pendeltågsstationen, se preliminär volymsskiss i Figur 1-9.

Inne i området är parkeringsutformningen inte fastlagd, men troligtvis kommer parkering att upplåtas på gatumark mellan byggnaderna. För förskolorna anges i planbeskrivningen<sup>8</sup> att parkering kommer att ske på kvartersmark. För radhusen anges att parkering kan uppföras gemensamt i mindre koncentrationer eller i respektive kvarter, dessutom föreslås en parkeringsplats per radhustomt.

<sup>8</sup> Haninge kommun (2010), Planbeskrivning Vegastaden – detaljplan 2

Förslaget till parkeringslösning medför att tillgängligheten med bil kommer att vara mycket god för de boende eftersom de som har en bil kommer att kunna ha den placerad mycket nära sin bostad. Samtidigt förutsätter detta att alla inte har bil, eftersom det inte är möjligt att med dessa planer tillskapa så mycket parkering att alla får en egen plats.

För att Haninges hållbarhetsambition ska kunna införlivas måste cykeln upplevas som det högst prioriterade färdmedlet. Detta innebär att områdets cykelparkeringar bör utformas med hög kvalitet, placeras närmare husentréerna än bilparkeringar och med god tillgänglighet till cykelstråken.



Figur 1-9 Volymstudie av detaljplanområde 2 sett från nordost. Parkering är upplåten utmed järnvägsspåren, samt mellan byggnadskropparna. Källa: Haninge kommun/Arkitektuset

## 2. Infrastrukturåtgärder för ett hållbart resande

---

För att begränsa bilinnehavet och uppmuntra till ett hållbart resande hos de framtida invånarna i stadsdelen Vega krävs det att de fysiska förutsättningarna för detta finns på plats redan när de första personerna och/eller företagen flyttar in. Tidplanen är av stor vikt för alla infrastrukturåtgärder eftersom en flytt till ett nytt område per automatik innebär nya förutsättningar vilket gör att man är benägen att ändra sitt beteende. Bristande förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik riskerar att leda till ett beteende där bilen är det huvudsakliga färdmedlet.

Kommunen och SL har ett gemensamt ansvar för att genomföra de åtgärder som krävs för att säkerställa tillgången till kollektivtrafik i Vegastaden från första inflyttning. Ansvaret för att skapa goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik ligger framförallt på kommunen men även byggherrarna har ett ansvar för att fullfölja detta på fastighetsmark.

### 2.1 Kollektivtrafik

När de första invånarna i stadsdelen Vega flyttar in är det väldigt viktigt att det finns goda förutsättningar för att resa med kollektivtrafik och att den upplevs som ett attraktivt alternativ. Detta är en av de viktigaste åtgärderna för att främja ett hållbart resande till och från stadsdelen. Kollektivtrafiken kommer i huvudsak utgöras av pendeltåget. Med gångavstånd till snabb och kapacitetsstark kollektivtrafik för alla invånare i detaljplan 2 ges mycket goda förutsättningar för en hög andel kollektivt resande och behovet av att resa med bil minskar. 9 av de 10 största arbetsplatserna i Haninge ligger exempelvis vid en pendeltågsstation. För arbetsresor på längre sträckor som till Stockholm city och vidare norrut blir pendeltåget ett mycket konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Att tidpunkten för inflyttning och tidpunkten för när pendeltåget börjar trafikera station Vega sammanfaller måste därför ges hög prioritet. Om pendeltågsstationen inte är klar eller om stationen inte har börjat trafikeras när de första boende kan en temporär lösning vara att sätta in bussar som matar Vegas invånare till pendeltåget i Handen fram till dess att pendeltågstrafiken startar i Vega.

De busslinjer som det planeras för att komplettera pendeltåget knyter ihop Vega med de målpunkter som inte ligger vid pendeltåget som handelsområdena Länna, Port 73 och ICA Maxi. Med bekväma möjligheter att resa med buss till dessa områden minskar behovet av bil även för inköpsresor. Detta förutsätter lättillgängliga hållplatser nära butikernas entréer vilket är något som ännu inte är löst men bör stå klart innan inflyttning sker.

### **Åtgärder**

- Arbeta för att tidpunkten för inflyttning och tidpunkten för när pendeltåget börjar trafikera station Vega sammanfaller.
- Skapa temporära busslinjer för att mata vegaborna till pendeltåget i Handen fram till invigning av station Vega.
- Främja kollektivt resande till de närliggande handelsområdena Länna, Port 73 och ICA Maxi genom att dra planerade busslinjer via dessa.
- Tillgängliggöra kollektivtrafiken vid Länna, Port 73 och ICA Maxi genom att planera hållplatslägen nära butikernas entréer.

## **2.2 Gångtrafik**

Resande till fots och med cykel ska, i enlighet med kommunens hållbarhetsprogram vara de högst prioriterade trafikslagen i Vega. För att åstadkomma detta i realiteten krävs det att ett sådant synsätt tillåts genomsyra gatuutformningen i stadsdelen. Gående är exempelvis mycket känsliga för omvägar och avsaknad av gena gånganslutningar leder till upptrampade stigar över gräsmattor och andra ytor. Trafiksäkerhet och trygghet är andra viktiga aspekter i gåendemiljön. Detta innebär att hastigheten bör hållas låg samtidigt som gångstråken tillåts löpa längs med övrig trafik och bebyggelse som vetter ut mot stråket. Mänsklig närvaro är en viktig trygghetsaspekt vilken bland annat kan åstadkommas genom att upplåta bebyggelsens bottenvåningar till olika typer av service. Att skapa säkra och trygga vistelseytor i den bostadsnära trafikmiljön ökar också områdets attraktivitet, inte minst för barn och unga.

Stadsdelen Vega kommer att ligga på ömse sidor om Nynäsbanan vilket innebär att genast koppling ibland kommer att vara genom tunnlar för gående och cyklister. Utöver den planerade huvudgatan under station Vega planerar kommunen för två gång- och cykelpassager under järnvägen. Tunnlar riskerar att utgöra otrygga miljöer på kvällar och nätter vilket i sin tur minskar attraktiviteten att gå eller cykla eftersom de alternativa vägarna innebär långa omvägar. Det är därför av stor vikt att fokus läggs på att skapa trygga gång- och cykel-tunnlar. Ökad trygghet kan exempelvis uppnås med hjälp av en medveten belysning, begränsad växtlighet och närvaro av människor. Tunnlarna bör vara väl upplysta såväl i tunnelröret som i anslutningar på båda sidor. Det bör vara möjligt att ha god uppsikt över motstående sidas tunnelmynning. Växtlighet bör undvikas i anslutning till tunnlar eftersom detta skymmer sikten.

En satsning på de gåendes miljö innebär även en satsning på kollektivtrafiken genom att de flesta kollektivtrafikresor börjar och slutar sin resa till fots.

### Åtgärder

- Låta fokus på gåendemiljön genomsyra gatuutformningen genom att planera för låga hastigheter och gångstråk utan omvägar som löper längs med och i nivå med övrig trafik och bostadsbebyggelse.
- Minimera växtlighet nära gångstråk och prioritera belysning av vägens sidoområden.
- Skapa trygga gångtunnlar genom att göra dem breda, undvika växtlighet och satsa på god belysning i såväl tunnelrör som i området vid myningarna.

## 2.3 Cykeltrafik

Med den cykelinfrastruktur som det planeras för i stadsdelen Vega finns det goda förutsättningar för en hög cykelanvändning. Genom att koppla samman Vega med kommunens befintliga regionala cykelstråk möjliggörs snabba resor till närliggande målpunkter. Av de 10 största arbetsplatserna i Haninge ligger 9 stycken inom cirka 6 kilometers cykelavstånd vilket ger goda förutsättningar för arbetspendling med cykel. De närliggande handelsområdena Länna, Port 73 och ICA Maxi ligger alla inom 3 kilometers cykelavstånd varför det även finns relativt goda förutsättningar för inköpsresor med cykel. För att göra cykelstråk attraktiva bör cykeltrafik alltid separeras från gående i form av minst en målad linje. Vid hastighetsbegränsning 30 km/h kan cykling ske i blandtrafik. Eftersom Vega blir en helt ny stadsdel med nya kopplingar är det viktigt att de satsningar som görs synliggörs genom en medveten vägvisning. I utvalda punkter kan även tidsavståndet med cykel till större målpunkter som Länna, Handen och Jordbro med fördel skyltas.

För att cykeln ska utgöra ett attraktivt alternativ till bilen krävs tillgång till cykelparkeringar av god kvalitet. Med detta menas cykelparkeringar som tillåter ramlåsning och är försedda med väderskydd. Cykelparkeringar ska vara placerade i anslutning till mål och bytespunkter. Eftersom cykeln är ett färdmedel som tillåter resande från dörr till dörr är det mycket viktigt att parkeringar alltid placeras så nära målpunktens entréer som möjligt. I enlighet med det ekologiska hållbarhetsprogrammet ska placering av cykelparkeringar prioriteras högre än angöring och parkering med andra färdmedel. På fastighetsmark innebär detta cykelparkeringar i nära anslutning till bebyggelsens entréer. Det är även av stor vikt att parkeringarna är lättillgängliga för daglig användning. Utöver detta ska alla bostadhus vara försedda med rum för vinterförvaring av cyklar. Genom att planera för cykelrum i bostadhusens bottenplan kan detta samlokaliseras. För att främja inköpsresor med cykel bör tillgången till cykelparkeringar av god kvalitet även ses över vid närliggande handelsplatser.

## Åtgärder

- Marknadsför cykelinfrastrukturen genom en medveten vägvisning.
- Vägvisa tidsavstånd till de viktigaste målpunkterna i syfte att uppmärksamma cykelns konkurrenskraft gentemot bilen.
- Separera cyklister från gående genom t ex en målad linje.
- Anta en lägsta standard om att cykelparkeringar inom stadsdelen ska vara utrustade med väderskydd och ha möjlighet till ramlåsning.
- Planera för cykelparkeringar nära bytespunkters och målpunkters entréer.
- Prioritera placering av cykelparkeringar högre än parkering och angöring med övriga färdmedel.
- Planera för cykelparkeringar i anslutning till eller nära bostadshusens entréer.
- Säkerställ ytor för vinterförvaring av cyklar i bostadshus.
- Säkerställ tillgång till cykelparkeringar nära entréerna i närliggande handelsområden i syfte att främja inköpsresor med cykel.



Figur 2-1 Exempel på skyltat tidsavstånd i England. Foto: shirokazan, flickr.com

## 3. Åtgärder för att styra mot ett hållbart resande

---

För att framtidens invånare i Vega ska resa med hållbara färdmedel krävs det att kommunen, SL och byggherrarna inte bara ser till planeringen av stadsdelen utan även till situationen när de boende flyttat in i området. Det handlar om att genom information och kampanjer uppmuntra och styra användarna till ett hållbart beteende. Insatser krävs vid såväl försäljning som vid inflyttning och tiden därefter.

### 3.1 Informationspaket vid försäljning/tilldelning av kontrakt

I samband med försäljning, visning och/eller tecknande av hyreskontrakt ska ett informationspaket delas ut. Paketet ska innehålla information om kommunens och byggherrarnas ambitioner kring hållbart resande i form av information om de åtgärder som genomförs för att främja hållbart resande och minimera behovet av att resa med bil. Syftet med detta är att skapa rätt förväntningar hos dem som flyttar in. Informationen utgörs dels av det skriftliga material, dels av den muntlig information som sker vid överlämnandet. Detta ställer krav på att personer ansvariga för försäljning och kontraktstecknande är väl införstådda med informationen så att den marknadsförs på rätt sätt. Ansvaret för genomförande ligger på respektive byggherre men ett koncept för information och paket ska tas fram gemensamt av byggherrarna med stöd av kommunen.

#### **Åtgärder**

- Sammanställ gemensam information om kommunens och byggherrarnas hållbarhetsambition kring Vega inklusive genomförda och planerade åtgärder för hållbart resande. (Utförs av byggherrarna med stöd av kommunen.)
- Säkerställ att informationen alltid är aktuell genom att införa löpande uppdatering som en rutin. (Respektive byggherre ansvarar för att säkerställa att den information de ger ut är aktuell.)
- Informationen kommuniceras av byggherrarna, muntligt och skriftligt, som ett samlat paket i samband med försäljning och kontraktstecknande.

### 3.2 Välkomstpaket till nyinflyttade

I samband med inflyttning i Vega ska ett välkomstpaket delas ut till nyinflyttade. Paketet ska innehålla uppdaterad information om möjligheter och erbjudanden kring hållbart resande. Det bör exempelvis finnas information om

möjligheten att resa med cykel och kollektivtrafik. För att uppmuntra alla nyinflyttade att resa med kollektivtrafiken bör varje invånare erbjudas ett kostnadsfritt 30-dagars SL-kort. På så sätt ges ett tydligt ekonomiskt incitament för att resa kollektivt i syfte att skapa ett hållbart resmönster även på längre sikt. Om pendeltågstrafiken ännu inte startat bör detta erbjudande upprepas när station Vega är invigd i syfte att uppmärksamma det förbättrade kollektivtrafik-utbudet. Paketet ska även innehålla cykelrelaterade erbjudanden med åtminstone gratis cykelservice och rabatterade produkter hos en närbelägen cykelverkstad eller cykelhandlare. Byggherrarna ansvarar gemensamt för att ta fram och packetera välkomstpaketet samt för att medvetet marknadsföra detta och hållbart resande till och från Vega.

### **Åtgärder**

- Sammanställ ett välkomstpaket till nyinflyttade med information och erbjudande för hållbart resande inklusive information om genomförda och planerade åtgärder.
- Inkludera minst 30-dagars SL-kort och gratis cykelservice samt andra fördelaktiga cykelrelaterade rabatter och erbjudanden i välkomstpaketet.
- Byggherrarna delar ut välkomstpaket till alla som flyttar in i stadsdelen och marknadsför detta muntligt.
- Upprepa erbjudandet om 30-dagars SL-kort till alla boende när pendeltågen börjar trafikera Vega.

## **3.3 Bilpool**

Anläggande av en eller flera bilpooler är en av de viktigaste åtgärderna för att hålla nere bilinnehavet hos dem som flyttar in vilket i sin tur påverkar efterfrågan på parkering i stadsdelen. För att styra beteende och gynna användningen av bilpool ska medlemskap för minst 3, helst 5 år, inkluderas i bostaden. Denna modell har tillämpats i Malmö i Kvarteret Fullriggaren. Inflyttning pågår ännu men de första indikationerna pekar på att 40 % av hushållen nyttjar bilpoolen.<sup>9</sup>

Bilpoolen ska vara utbyggd för förväntad efterfrågan vid första inflyttning och successivt utökas vartefter människor flyttas in. Bilarna ska vara utspridda i stadsdelen och bör vara mer lättillgängliga än privata bilar genom att tilldela dem de mest attraktiva parkeringsplatserna nära byggnadernas entréer. En billpool kan antingen skapas lokalt eller handlas upp av en nationell aktör som exempelvis Sunfleet.

<sup>9</sup> Samtal med Olof Holmgren, Sunfleet 2012-06-25



### **Åtgärder**

- Anlägga en bilpool i stadsdelen och erbjuda 3-5 års gratis medlemskap till varje bostad/lokal.
- Dimensionera bilpoolen efter förväntad efterfrågan från och med första inflyttning och utöka successivt (minst 1 plats per 50 lägenheter).
- Säkerställ en bra spridning av bilar i stadsdelen placerade på de bästa parkeringsplatserna.

## **3.4 Gemensamma parkeringsanläggningar**

All bilparkering i Vega planeras utföras som markparkeringar. De parkeringar som anläggs bör nyttjas gemensamt av alla bostäder och verksamheter vilket innebär att inga ytor ska vara reserverade för vissa byggnaders användare. Det medger en större flexibilitet i parkeringssystemet och ett lägre totalt antal platser än annars. Parkering kan med fördelas samlokaliseras på vissa platser. Avståndet till bilparkering bör alltid överstiga avståndet till cykelparkering och närmaste hållplats för kollektivtrafik.

### **Åtgärder**

- Säkerställ att alla parkeringsanläggningar är öppna för alla boende i syfte att öka flexibiliteten och möjliggöra för färre antal platser totalt.
- Eftersträva längre gångavstånd till bilparkeringar än till cykelparkering och hållplats för kollektivtrafik.

## **3.5 Samnyttjande av parkeringsanläggningar**

För vissa användargrupper som efterfrågar parkering olika tider under veckan eller dygnet kan samnyttjande av parkeringsplatser bidra till ett effektivt markutnyttjande. Detta ska undvikas för boendeparkering eftersom boende ska ges möjlighet att låta bilen stå kvar i bostadsområdet när de reser till jobbet på annat sätt, men eventuell infartsparkering kan med fördel samnyttjas med t ex besöksparkering till bostadshusen.

- Studera möjligheten till samnyttjande av parkeringsplatser för exempelvis besöks- och infartsparkering.

## **3.6 Cykelpool med bemannad cykelservice**

Byggherrarna och kommunen ska gemensamt verka för etablering av en cykelpool i stadsdelen. Cykelpoolen skapar möjligheten att cykla utan att själv äga en cykel. Cykelpoolen bör även omfatta bemannad cykelservice och försäljning av reparationsprodukter samt tillhandahålla cykelkärror till kostnadsfri utlåning för att underlätta exempelvis inköpsresor med cykel. Cykelpoolen och -service bör förläggas där den är lätt tillgänglig för så många invånare som möjligt, förslagsvis vid stationen. Vartefter efterfrågan ökar kan

poolen utökas med obemannade ställ i stadsdelen för kortare gångavstånd och bättre tillgänglighet.

- Verka för införande av en cykelpool i Vega. (Byggherrarna ansvarar gemensamt.)
- Samlokalisera cykelpool med bemannad cykelservice och utlåning av cykelkärror.

## 4. Förslag till parkeringsnorm för Vega detaljplan 2

---

### 4.1 Att beräkna parkeringstal

Att sätta parkeringstal för biltrafik handlar om att finna en balans mellan att säkerställa att ett tillräckligt antal parkeringsplatser tillförs ett område, och att utnyttja mark- och bilanvändningen så effektivt som möjligt. Ett för litet antal parkeringsplatser kan innebära att efterfrågan på parkering i angränsande områden ökar och att en parkeringsbrist uppstår även där, samtidigt som ett överutbud av parkeringsplatser kan leda till en oönskad utveckling av bilinnehav och bilanvändning.

Parkeringsstal är inte juridiskt bindande. Parkeringsnormen ska dock ses som ett vägledande dokument vid förhandlingar om bygglov och detaljplaneläggningar. Kommunen kan tillåta byggherren att göra avsteg från parkeringsnormen, men då förutsatt att särskilda förhållanden föreligger eller att denne åtar sig att genom olika åtgärder påverka biltrafikalstringen till området.

För att ta fram parkeringstal studeras boendetäthet, biltäthet, arbetstäthet och bilförarandel. Utifrån detta kan behovstal för bilparkering tas fram. Behovstalen beräknas på följande sätt:

- Boendetäthet \* Biltäthet = Behovstal för bostäder
- Arbetstäthet \* Bilförarandel = Behovstal för arbetsplatser

Parkeringsnormen är ofta en s.k. miniminorm. Det innebär att parkeringstalen anger det lägsta antalet parkeringsplatser som måste tillföras en fastighet. Som nämndes ovan kan avsteg från parkeringsnormerna tillåtas om exploitören t ex inför åtgärder som kan leda till minskad bilanvändning i området. Exempel på sådana åtgärder är samutnyttjande av bilparkeringsplatser, upprättande av grön resplan för anställda och bilpool. Parkeringsstalen anger ingen övre gräns för hur många parkeringsplatser som får tillföras en fastighet. Erfarenheter från Sverige visar dock att riktlinjerna i miniminormerna sällan överskrids då kostnaden för att upprätta bilparkeringsplatser är hög. I synnerhet i tätorter där marken kan användas till andra lönsamma ändamål.

### 4.2 Parkeringsprinciper för Vega detaljplan 2

I Vega detaljplan 2 förutsätts all parkering, inklusive besöksparkering för boende och verksamheter, ske på gatumark. En stor del av områdets bilparkering föreslås ske vid pendeltågsstationen och utmed järnvägsspåren. Bland

flerbostadshusen är utformningen inte fastlagd, men troligtvis kommer parkeringsplatser att upplåtas på gatumarken mellan byggnaderna. För radhusen föreslås gemensam parkering i mindre koncentrationer eller i respektive kvarter. Dessutom föreslås radhusen förses med en parkeringsplats per radhustomt.

### 4.3 Förslag till parkeringsnorm för biltrafik

Detaljplaneområdet Vega saknar befintlig bebyggelse. Därmed finns inte heller några uppgifter om boendetäthet, biltäthet, arbetstäthet och bilförarandel i området. För att få en uppskattning om behovstalen för bilparkering i Vega har angränsande områden som bedöms som likvärdiga studerats med avseende på utformning och trafikförhållanden. Vega har i första hand jämförts med Handen som ligger i centrala Haninge. Liksom Vega ligger Handen i anslutning till en pendeltågsstation, Handen station. Vidare har området en bebyggelsestruktur som påminner om den som planeras för Vega, samt en indelning i upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar som kan liknas vid Vega.

Biltätheten i Handen var vid 2011 års början 282 personbilar per 1000 invånare, inklusive personbilar registrerade på personliga företag. I beräkningen av parkeringstal för biltrafiken i Vega har denna siffra varit underlag. Boendetätheten i områden med flerbostadshus i Handen uppmättes i juni 2012 till 1,87 boende per lägenhet. Då Vega har en något högre andel lägenheter med 3 rum eller fler, har detta korrigerats upp till 2,0 boende per lägenhet. Det ger följande parkeringstal:

Tabell 4-1 Parkeringstal för bil.

	Bilplatser per lägenhet	Bilplatser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	Varav arbetsplats-parkering	Varav besöksparkering
Lägenheter	0,7			0,1
1-2 rum	0,6			0,1
3 rum eller fler	0,8			0,1
Radhus	1,1			0,1
Restaurangverksamhet		19	4	15
Förskola		6	4	2
Närbutik		12	3	9

#### **Lägenheter**

Utifrån ovan beskrivna antaganden om biltäthet och boendetäthet i Vega föreslås ett parkeringstal för lägenheter på 0,7 parkeringsplatser per lägenhet, varav 0,1 parkeringsplatser avses för besökande. För lägenheter med 1-2 rum föreslås 0,6 parkeringsplatser per lägenhet, varav 0,1 parkeringsplatser för besökande. För lägenheter med 3 rum eller fler föreslås 0,8 parkeringsplatser per lägenhet, varav 0,1 parkeringsplatser för besökande.

### **Radhus**

Avseende radhus är ofta såväl boendetäthet som biltäthet ofta något högre än för lägenheter. För radhus föreslås ett parkeringstal på 1,1 parkeringsplatser per radhus, varav 0,1 parkeringsplatser avses för besökande. Rent praktiskt innebär det att en bilparkeringsplats för boende anläggs inom respektive radhustomt, och att besöksparkeringen anläggs som gemensam besöksparkering.

### **Restaurangverksamhet**

Vega detaljplan 2 ger utrymme för kommersiella verksamheter kring torget vid pendeltågsstationen. I planen föreslås exempelvis restaurangverksamheter i gatuplanet. Behovet av parkering för sådana verksamheter varierar mellan olika typer av restauranger, ett café har exempelvis inte samma parkeringsbehov som en restaurang. Generellt antas dock restaurangverksamheter generera en arbetstäthet på 10 anställda per 1 000 kvm BTA, samt en besöksstäthet på 60-80 besökande per 1 000 kvm BTA. Vidare antas restaurangverksamheter i regel generera något lägre bilförarandelar än andra verksamheter då besökarna ofta reser i sällskap av två eller fler eller låter bilen stå.

Upptagningsområdet för restaurangverksamheter i Vega antas vara lokalt. Uppskattningsvis är det ca 2/3 som skulle gå, cykla eller åka kollektivt till en motsvarande restaurangetablering, vilket skulle medföra en bilandel på 33 %. Räknat med en medelbeläggning per bil på 1,5, medför detta en *bilförandel* på 22 %. För anställda är bilförandelen rimligtvis något högre, dels p.g.a. en lägre medelbeläggning och dels för att verksamhetens upptagningsområde för anställda inte är riktigt lika lokalt. Här förutsätts en bilförandel på 35 %. Detta ger ett parkeringstal på 19 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA restaurangverksamhet, varav 4 platser för anställda

### **Handelsverksamhet**

Vega detaljplan 2 ger även utrymme för mindre handelsverksamhet, såsom närbutiker, vid pendeltågsstationen. Generellt antas mindre butiker generera en arbetstäthet på 10 anställda per 1 000 kvm BTA, samt en besöksstäthet på 40 besökande per 1 000 kvm BTA.

Närbutiker har i regel ett lokalt uppsamlingsområde varför majoriteten av kunderna förväntas ta sig till affären till fots eller med cykel. Bilförandelen för handelsverksamheter i Vega antas därmed vara i paritet med den för restaurangverksamheter, 22 % för besökande och 35 % för anställda. Det ger ett parkeringstal på 12 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA handelsverksamhet, varav 3 platser för anställda.

### **Förskoleverksamhet**

Vid sidan om restaurangverksamhet och handelsverksamhet ger Vega detaljplan 2 utrymme för förskolor i området. Sådan verksamhet antas generellt generera en arbetstäthet på 10 anställda per 1 000 kvm BTA. Baserat på siffror från jämförbara områden har en bilförandel på 40 % för förskolepersonalen antagits. Det ger ett parkeringstal på 4 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA.

Vidare krävs parkering för besökande. Enligt Skolverket gick det hösten 2011 5,3 barn per anställd, vilket relaterat till arbetstätheten skulle betyda 53 barn per 1 000 kvm BTA eller motsvarande ett barn per knappt 20 kvm BTA. Uppskattningsvis kommer 2/3 av barnen till förskolan under maxtimmen mellan kl. 7-8.

Till en förskola i detta läge med relativt lokalt upptagningsområde, många föräldrar som pendlar med tåg, etc., så är antalet förskolebarn som blir skjutsade till förskolan ganska lågt. I beräkningarna antas 25 %. Genomsnittlig tid som bilar står parkerade för hämtning och lämning av barn uppskattas till 10-15 minuter, vilket betyder att en parkeringsplats kan omsättas ca fem gånger under maxtimmen. Detta ger att antalet parkeringsplatser som behövs för besökande uppgår till 2 parkeringsplatser/1 000 kvm BTA. Sammantaget behövs 6 parkeringsplatser/1 000 kvm BTA avseende förskoleverksamhet.

#### 4.4 Förslag till parkeringsnorm för cykeltrafik

Vega detaljplan 2 ger stort utrymme för cykeltrafik. I området föreslås tre cykelpassager över järnvägen samt cykelvägar som kopplar samman stadsdelen till övriga kommunen. För att cykeln ska utgöra ett attraktivt transportalternativ krävs tillgång till goda cykelparkeringsmöjligheter. Det innebär att cykelparkeringar bör finnas i nära anslutning till bostäder och övriga verksamheter. För att underlätta för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik bör hållplatser och stationer förses med cykelparkeringar av hög kvalitet. Tre cykelparkeringshus planeras vid pendeltågsstationen.

Cykelparkeringar ska dock inte enbart ses som ett verktyg för att öka cykelns konkurrenskraft, utan också som ett sätt att förhindra att cyklar parkeras på olämpliga platser och därmed hindrar tillgängligheten och framkomligheten för övriga trafikanter.

Vid beräkning av parkeringstal för cykel bör utgångspunkten vara att antalet cykelparkeringsplatser som anläggs ska möjliggöra för en ökning av cykelanvändningen. Då Haninge kommun har som ambition att öka cykeltrafiken i förhållande till biltrafiken är det viktigt att erbjuda ett tillräckligt antal cykelparkeringsplatser. De cykelandelar som används i beräkningen av parkeringstal för cykeltrafiken baseras därför på ett antagande om den framtida cykelanvändningen i Vega. Utifrån detta föreslås följande parkeringsnormer för cykeltrafiken:

Tabell 4-2 Parkeringstal för cykel.

	Cykelplatser per lägenhet	Cykelplatser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	Varav arbetsplats-parkering	Varav besöksparkering
Lägenheter	2,5			0,5
1-2 rum	2,0			0,5
3 rum eller fler	3,0			0,5
Radhus	3,0			
Restaurangverksamhet		32	4	28
Förskola		21	5	16
Närbutik		20	4	16

### **Lägenheter**

En rimlig utgångspunkt för cykelparkering är att alla boende ska ha möjlighet att äga en cykel och ha den stående på ett säkert och bekvämt sätt vid bostaden. Därtill ska det finnas möjlighet för besökande att parkera sina cyklar i anslutning till bostaden. Som tidigare nämnts antas boendetätheten i Vega vara 2,0 boende per lägenhet. Det ger ett parkeringstal på 2,0 cykelparkeringsplatser per lägenhet. Till det kommer parkering för besökande vilket föreslås till 0,5 parkeringsplatser per lägenhet. Det ger ett sammanlagt parkeringstal på 2,5 parkeringsplatser per lägenhet. Detta parkeringstal kan användas om lägenhetsstorlekarna är någorlunda jämt fördelat över enrummare till fyrrummare. Är lägenhetsbeståndet huvudsakligen ettor och tvåor kan parkeringstalet sänkas till 2,0, och är lägenhetsbeståndet huvudsakligen treor eller större bör parkeringstalet höjas till 3,0.

### **Radhus**

För radhus föreslås att cykelparkering anordnas inom respektive fastighet. Parkeringstalet föreslås till 3,0 cykelparkeringsplatser per radhustomt.

### **Restaurangverksamhet**

Behovet av cykelparkering varierar mellan olika restaurangverksamheter. I Vega är upptagningsområdet för en restaurang troligen mestadels lokalt. Givet en bilförarandel på 22 % för besökande har en cykelförarandel på 40 % antagits för restaurangverksamhet i Vega, för såväl besökande som för anställda. Med en arbetstäthet på 10 anställda per 1 000 kvm BTA och en besökstäthet på 60-80 besökande per 1 000 kvm BTA ger det ett parkeringstal på 32 cykelparkeringsplatser per 1 000 kvm BTA, varav 4 platser för anställda.

### **Handelsverksamhet**

Även handelsverksamheten i Vega förväntas ha en lokal funktion. Verksamheten kommer troligtvis att lokaliseras kring torget vid pendeltågsstationen varför det är troligt att en stor del av kunderna kommer att göra sina inköp på väg hem från pendeltåget. Givet en bilförarandel på 22 % för besökande har en cykelförarandel på 40 % antagits för handelsverksamhet i Vega. För anställda väntas bilförarandelen bli något högre, 35 %, men cykelförarandelen bland anställda antas ändå uppgå till närmare 40 %. Med en arbetstäthet på 10 anställda per 1 000 kvm BTA och en besökstäthet på 40 besökande per 1 000 kvm BTA ger det ett parkeringstal på 20 cykelparkeringsplatser per 1 000 kvm BTA, varav 4 platser för anställda.

### **Förskoleverksamhet**

Parkeringstalet för cykelparkeringsplatser för förskolor anges i regel som antalet parkeringsplatser per förskolebarn och anställda. Avseende förskoleverksamhet föreslås ett parkeringstal på 0,3 cykelparkeringsplatser per förskolebarn. För anställda föreslås 0,5 cykelparkeringsplatser per anställd. Med en arbetstäthet på 10 anställda per 1 000 kvm BTA och knappt 20 kvm BTA per förskolebarn ger det ett parkeringstal på 21 cykelparkeringsplatser per 1 000 kvm BTA, varav 5 platser för anställda.

## **4.5 Möjlighet att sänka parkeringsnormen om alla föreslagna åtgärder genomförs**

Parkeringsnormen är beräknad utifrån förutsättningarna att de boende har god tillgång till kollektivtrafiktrafik genom närheten till pendeltåget och tillgång till service som inte förutsätter att man reser med bil. Om alla de åtgärder som föreslås i kapitel 3 genomförs är bedömningen att bilinnehavet kan bli ännu lägre och därmed behovet av parkering lägre.

Om berörda parter åtar sig att gemensamt säkerställa att samtliga åtgärder genomförs kan parkeringstalen för lägenheter sänkas till 0,6 platser per lägenhet (0,5 platser för små lägenheter och 0,7 platser för stora lägenheter), varav 0,1 platser är för besökare och 0,02 platser ska reserveras för bilpoolen. För radhus kan talet inte sänkas om platserna ska ordna på respektive tomt.



## 5. Förslag till avtal mellan kommunen och byggherrarna

---

För att skapa förutsättningar för att bygga färre parkeringsplatser måste alla inblandade aktörer aktivt arbeta för ett ökat hållbart resande och ett lägre bilinnehav.

Ett avtal bör tecknas mellan kommunen och berörda byggherrar. Nedan ges ett förslag på vad som kan ingå i avtalet.

### ***Kommunen förbinder sig att:***

- Säkerställa att attraktiv kollektivtrafik finns på plats när inflyttning sker.
- Säkerställa att framkomligheten är god för gående och cyklister även under tiden byggnationer pågår i området och att cykelvägar är tydligt skyltade.
- Anordna säker cykelparkering vid stationen och vid service.

### ***Byggherrarna förbinder sig att:***

- Säkerställa att framkomligheten är god för gående och cyklister under byggtiden.
- Anlägga cykelparkeringar enligt normen och säkerställa att vinterförvaring är möjlig.
- Informationspaket vid försäljning/tilldelning av kontrakt.
- Välkomstpaket till nyinflyttade med gratis SL-kort.
- Teckna avtal med en bilpoolsleverantör & erbjuda 5 års gratis medlemskap som en del i kontrakten vid köp av lägenhet.
- I enlighet med hållbarhetsprogrammet visa på vilka åtgärder som har vidtagits för att mängden fossilbränslebaserade bilresor till och från den nya bebyggelsen minskats relativt vid annan nybebyggelse
- Följa upp bilinnehavet hos de som bor i respektive fastighet och rapportera detta till kommunen en gång per år.
- Inkludera information om kollektivtrafiken i befintliga informationssystem i bostäder så att kollektivtrafiken uppfattas som ett mer attraktivt alternativ till bil än annars skulle vara fallet.

## 6. Avslutande diskussion

---

Haninge kommun har ambitionen att persontransporter i Vegastaden i första hand ska ske med gång- och cykel, i andra hand med kollektivtrafik och i tredje hand med bil. Detta kan bli svårt att uppnå i ett område som samtidigt är lokaliserat med god biltillgänglighet. För att uppfylla ambitionen krävs ett samlat grepp av alla inblandade aktörer. De hållbara trafikslagen måste prioriteras i hela planeringsprocessen, vid genomförandet, under byggtiden och lyftas fram i all kommunikation.

### **Parkeringsnorm**

Utifrån förutsättningen att de som bor eller arbetar i stadsdelen Vega kommer att ha tillgång till attraktiv kollektivtrafik, goda förutsättningar att gå och cykla samt god tillgänglighet till service har förslag till parkeringsnorm för området tagits fram.

I denna rapport beskrivs exempel på åtgärder som syftar till att styra resor till att i större utsträckning ske med gång-, cykel och kollektivtrafik och att minska efterfrågan på parkering. För att efterfrågan på parkering inte ska bli högre än vad som föreslås i dessa tal (se tabell 5.1) är det viktigt att dessa eller motsvarande åtgärder genomförs och att prioritering av de hållbara färdmedlen får genomsyra planeringen.

Genom att etablera en eller flera bilpooler i stadsdelen och inkludera medlemskap i hyran/avgiften för lägenheterna kan efterfrågan på parkering sänkas ytterligare till 0,6 platser per lägenhet. Denna ambition, att de boende i första hand förväntas ingå i en bilpool istället för att själva äva en bil, måste tydligt framgå i all information om området.

Om det visar sig att efterfrågan blir högre än väntat kan detta också balanseras genom att höja avgiften för parkering för boende.

### **Goda förutsättningar vid inflyttning är avgörande**

En stor utmaning vid byggande av en ny stadsdel är att skapa en bra boendemiljö redan för de första som flyttar in och som under flera år kommer att bo i anslutning till en byggarbetsplats. I Vega där kommunen har ambitionen att stadsdelens invånare ska anamma ett hållbart beteende för sina resor är utmaningen än större eftersom goda förutsättningar för att gå, cykla och resa kollektivt måste finnas från dag ett. Det är särskilt avgörande eftersom tillgängligheten med bil kommer att vara mycket god till stadsdelen.

### **Kollektivtrafik**

Kollektivtrafiken kan förväntas utgöra största delen av det hållbara resandet till och från stadsdelen varför man bör upprätta en plan för hur stadsdelen kan försörjas med kollektivtrafik som är anpassad till etapputbyggnaden. Det är sannolikt att pendeltåget inledningsvis inte kommer att trafikera station Vega

varför man måste planera för att säkerställa utrymme och framkomlighet för den busstrafik som fram till att pendeltågstrafiken startar kommer att utgöra stommen för det hållbara resandet. Det innebär att behovet av utrymme för hållplatslägen och färdvägar framkomliga för buss måste prioriteras i planeringen av pågående byggprojekt.

Det är viktigt att kollektivtrafikens kapacitet löpande anpassas för att svara mot de nya invånare som vartefter flyttar in i stadsdelen. Det första intrycket man får av kollektivtrafiken vid inflyttning riskerar att leva kvar länge varför det är viktigt att även den temporära kollektivtrafiken upplevs som pålitlig, attraktiv och bekväm. Kommunen och SL bör upprätta en plan för hur man säkerställer stadsdelens försörjning med kollektivtrafik fram till dess att pendeltåget börjar trafikera. Planen måste vara anpassad till stadsdelens etappvisa utbyggnad så att framkomlighet och kapacitet säkras. Så länge byggnation i området pågår är det också viktigt att säkerställa att det upplevs som tryggt och säkert att gå och cykla till pendeltågsstationen.

### **Traffikkonsekvensbeskrivning för ökad kunskap om trafiken**

Trafikmängder, färdmedelsfördelning och trafikens konsekvenser bestäms till stor del av val och beslut som tas tidigt i planeringsprocesserna. Lokalisering, infrastrukturplanering, utformning och kvalitet för respektive trafikslag i planer och program har avgörande betydelse för vilka resmönster och transportval som de framtida användarna kommer att anamma.

I denna studie har traffikkonsekvenser i Vega endast studerats översiktligt, baserat på områdets förutsättningar och planerad inriktning. För att ytterligare förstå och därmed kunna påverka vilka färdmedelsval de boende i stadsdelen kommer att göra och vilka effekter detta kommer att ha på trafiksystemet kan en traffikkonsekvensbeskrivning (TKB) genomföras.

TKB är något som allt oftare föreslås som ett verktyg för att tidigt i planering underlätta värdering av och förstå framtida konsekvenser på trafikområdet. TKB kan närmast jämföras med MKB (miljökonsekvensbeskrivning) som är etablerat och lagstadgat instrument för att analysera miljökonsekvenser i planeringen. TKB bör dock inte enbart fokusera på trafikens miljökonsekvenser utan beskriva trolig trafikutveckling och konsekvenser sett ur ett bredare hållbarhetsperspektiv (miljömässigt, socialt, ekonomiskt).

En viktig poäng med TKB är också att den inte bara beskriver konsekvenser av en fastlagd planering utan också bör få påverka inriktningen på pågående planering. Den kan därför användas återkommande i planeringsprocessen och dess analys användas för att styra planeringen i önskvärd och en mer hållbar riktning. Erfarenheter från tidigare planeringsprocesser (öp, föp, dp, m fl) visar att den också kan bidra till ett förbättrat samarbete och kunskapsutbyte mellan trafikplanerare och fysiska planerare. TKB kan skapa en mer gemensam referensram, utveckla planeringens målbild och ge ökad förståelse för olika lösningar.

I idéskriften MaxLupo SE - råd om hur mobility management<sup>10</sup> kan användas i den kommunala planeringen – föreslås användning av TKB. MaxLupo förespråkar att en TKB alltid ska göras om planen innebär ökad biltrafik. Vidare

<sup>10</sup> Trafikverket rapport 2011:146

föreslås att kommunen tar fram tydliga kriterier och krav för när MKB ska göras. Till exempel förekommer kriterier i stadsplanering om att MKB alltid bör upprättas om planen innehåller mer än 300 parkeringsplatser och ligger utanför sammanhållen bebyggelse eller utan konkurrenskraftig kollektivtrafik. Liknande rekommendationer finns för extern handel, se t ex ”Lokalisering av extern handel – vägledning för beskrivning av effekter på trafik och miljö”<sup>11</sup>.

### **Uppföljning**

Hur trafiken från ett nytt område kommer att utvecklas och hur de boende kommer att resa vid sina dagliga resor beror av ett stort antal faktorer, varav vissa kan vara svåra att förutsäga. Det är därför viktigt att följa upp färdmedelsfördelningen och bilinnehavet.

Byggherrarna föreslås följa upp bilinnehavet i respektive fastighet. Kommunen bör följa upp resvanorna och efterfrågan på parkering.

<sup>11</sup> Vägverket publikation 2008:34