

KV. BRÄDGÅRDEN 3

PARKERINGSUTREDNING

SLUTRAPPORT

2024-05-23



UPPDRAG

Uppdragsnamn: Kv. Brädgården 3 - Parkeringsutredning
Titel på rapport: Kv. Brädgården 3 - Parkeringsutredning
Version: Slutrapport
Datum: 2024-05-23

MEDVERKANDE

Beställare: Hemsö Hissen AB
Kontaktperson: Jonas Jalkander

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Christine Schnabel
Handläggare: Filipa Grufvisare, Hrund Skarhedinsdottir,
Pawel Nowak
Kvalitetsgranskning: Mimmi Grybb

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 553194-7986



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4
Bakgrund	4
Syfte	4
Mål och styrdokument	5
NULÄGE	6
Trafikala förutsättningar	6
Parkering på kv. Brädgården 3	6
Parkering på kv. Brädgården 2	7
BEBYGGELSEFÖRSLAG	9
Boende och bostäder	9
Parkering	9
EFTERFRÅGAN PÅ PARKERINGSPLATSER	10
Scenario 1	10
Scenario 2.....	12
Scenario 3.....	13

MOBILITETSÅTGÄRDER	14
Åtgärder för basnivå	14
Åtgärder för medelnivå	14
Åtgärder för omfattande nivå.....	15
PLATSBEHOV FÖR OLIKA LÖSNINGAR	17
Mobilitetsåtgärder	17
Cykelparkering	17
Bilparkering	19
SUMMERING	21

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 553194-7986



INLEDNING

BAKGRUND

Hemsö planerar att utveckla kv. Brädgården 3 i Nyköping. En ny detaljplan är under framtagande för byggnation av bostäder, kontor samt mindre del centrumverksamhet.

Planområdet är 3 750 kvm stort och ligger nordöst om Folkungavägens rundning vid Nyköpingsån; i centrala Nyköping.

Tomten rymmer cirka 130 parkeringsplatser, varav cirka 30 används för byggmaterial. Därför finns det i dagsläget 100 bilplatser på tomten. På fastigheten finns servitut avseende alla platser som måste lösas när tomten bebyggs. Den angränsande tomten Brädgården 2 ägs också av Hemsö och inrymmer bland annat polishus, häkte, tingsrätt, åklagarmyndigheten, parkeringsplatser och markytor som delvis används för parkering.

Gällande detaljplan medger parkering på fastigheten samt en byggnadshöjd om 4 meter. För att kunna bevilja bygglov för önskad användning behöver en ny detaljplan upprättas.

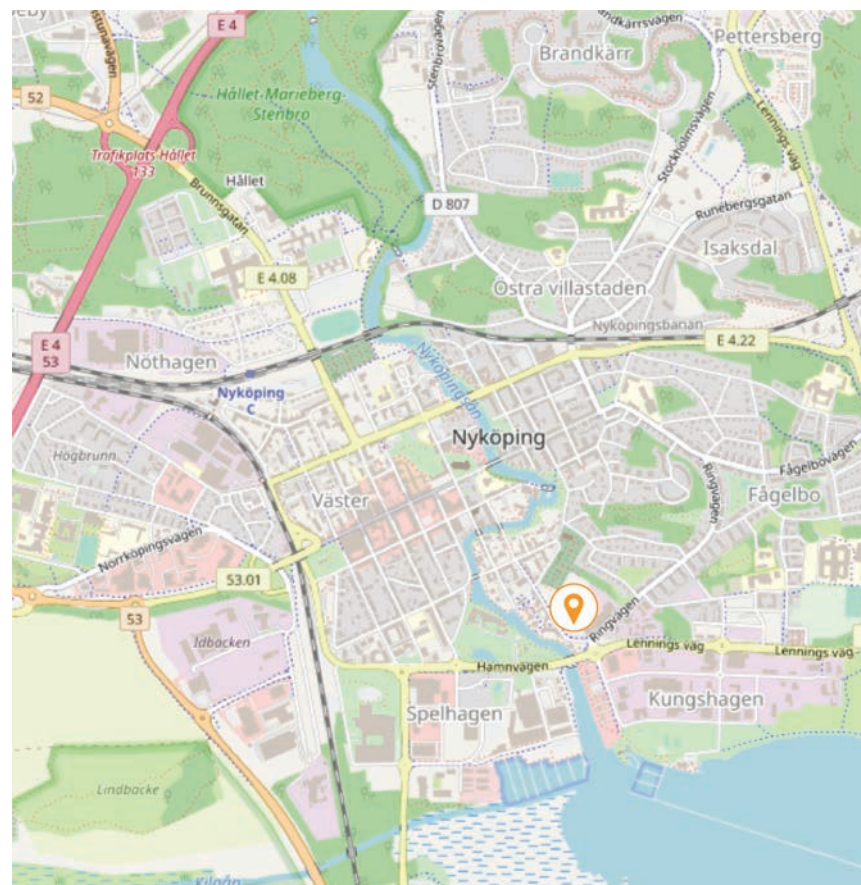
Detaljplanen stämmer överens med Översiktsplan Nyköping 2040 där området ingår i utvecklingsområdet för Fågelbo, Södra som pekas ut som framtida tät blandstad.

Inom ramen för planarbetet ska exploatören för detaljplan kv. Brädgården 3 ta fram en parkeringsutredning för att utreda och redovisa en lösning för hur dagens parkeringsplatser med servitut rätt kan lösas och hur parkeringsbehovet för de nybyggda lägenheterna tillgodoses.

SYFTE

Parkeringsutredningen ska utgöra underlag för detaljplanarbetet och syftar till att säkerställa att den föreslagna användningen på Kv. Brädgården 3 är lämplig avseende parkeringsbehovet. Då parkeringsbehovet för användningen Kontor inte är större än för användningen Bostäder behöver inte Kontor utredas som ett eget scenario.

Utredningen utgår från Nyköping kommuns planeringsunderlag och riktlinjer samt andra relevanta underlag. Nedan beskrivs kortfattat de underlag som används i arbetet.



Figur 1. Dp Kv. Brädgården 3 - placering i Nyköpings kommun. Kartunderlag: Open street map (2023).

MÅL OCH STYRDOKUMENT

NYKÖPINGS KLIMAT- ENERGISTRATEGI

"Nyköping är en hållbar kommun och ska gå före i den gröna omställningen med mer förnybar energi samt minskad energianvändning. I Nyköping ska utsläppen av växthusgaser fortsatt minska även med en ökande befolkningstillväxt för att vara noll (nettoutsläpp) år 2045".

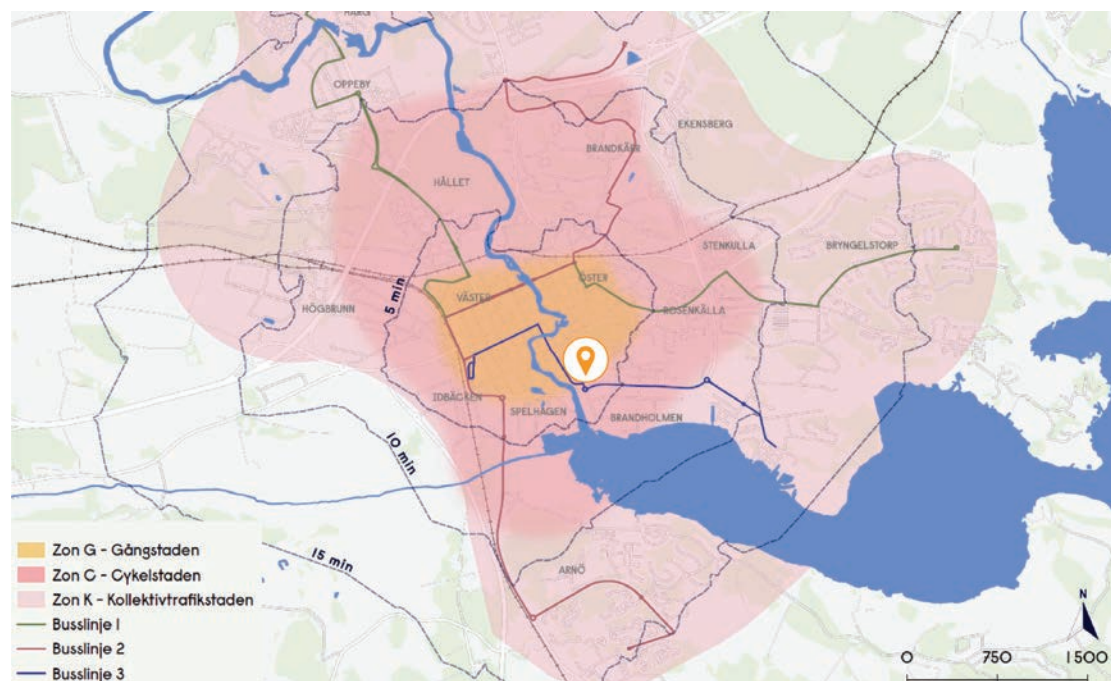
NYKÖPINGS TRANSPORTSTRATEGI

Enligt Transportstrategi för Nyköpings tätort ska trafikslag prioriteras enligt ordningen – gång, cykel, kollektivtrafik och bil.

HANDLINGSPLAN - TRANSPORTSTRATEGI FÖR NYKÖPINGS TÄTORT OCH SKAVSTA

Handlingsplanen redovisar hur Transportstrategin för Nyköpings tätort och Skavsta kan implementeras och tillämpas i praktiken och anger över 70 åtgärdsförslag på hur Nyköpings kommun kan arbeta för ett långsiktigt hållbart transportsystem och öka det hållbara resandet. Målbilden för det framtida resandet utgår från dagens resande men visar inga konkreta siffror. Den pekar på en balanserad inriktning mellan biltrafik och övriga trafikslag.

Handlingsplanen anger bland annat att kommunen behöver ta fram en mobilitets- och parkeringsnorm. Mobility management ska ingå i olika skeden av samhällsplaneringsprocessen och bedrivs inom olika verksamheter, samt stöds genom införande av tjänster och genomförandet av kampanjer och informationsinsatser.



Figur 2. De olika zonerna enligt Nyköpings parkerings- och mobilitetsnorm 2024. Brädgården 3 ligger i utkanten av zon G och är markerat med orange platsmärke. Källa: Nyköping och Tyréns

MOBILITETS- OCH PARKERINGSNORM

En ny mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköping är under framtagande och är just nu ute på remiss. Den bygger på Nyköpings parkeringsstrategi och innehåller riktlinjer som ska ge vägledning vid detaljplaneläggning.

Normen ställer krav avseende bygglovsgivning kopplat till mobilitet och parkering.

Normen innehåller en zonindelning som utgår från en bedömning av olika tillgänglighetsfaktorer som närhet till service, restid till olika målpunkter, utbud av kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. Brädgården ligger inom zon G (Gångstaden) som är den mest centrala zonen.

NULÄGE

TRAFIKALA FÖRUTSÄTTNINGAR

Genom zonindelning (se föregående sida) har området där Brädgården 3 ligger definierats som ett centralt läge med mycket goda möjligheter att förflytta sig till fots, med cykel och med kollektivtrafik.



Figur 3. Ungefärliga tomtgränser för Brädgården 2 (grönt) och Brädgården 3 (orange) samt BRF:ens och hotellets läge (blått respektive lila). Källa: Hitta.se och Tyréns.



Figur 4. Cykelvägnätet i Nyköpings tätort; Brädgården 3 markerat i orange. Källa: Nyköpings kommun och Tyréns.

Planområdet ligger längs med busslinje 3 som är en av de tre stadsbusslinjerna och har god turtäthet. Busshållplatsen ligger utanför Polishuset (se figur 3). Bussen trafikerar mellan Brandholmen och Nyköpings bussterminal, där det finns möjlighet att byta till de två andra stadsbusslinjerna samt övriga busslinjer. Turtätheten är på helger och vardagar (stora delar av dagen) i halvtimmestrafik, men mellan kl 6:50 och 8:40 samt mellan kl 14 och 17:30 på vardagar gäller 10-minuterstrafik.

Även anslutningen via cykelvägnätet är mycket god för Brädgården 3. Det finns cykelbanor som ansluter åt alla håll via cirkulationsplatsen söder om Brädgården 3, se cykelkarta till vänster. (se figur 4)

PARKERING PÅ KV. BRÄDGÅRDEN 3

Brädgården 3 täcks idag i sin helhet av en asfalterad yta som rymmer i normalfall cirka 130 parkeringsplatser, dock upptas cirka 30 platser på grund av byggarbeten sedan cirka 1,5 år tillbaka. För fastigheten finns ett servitutavtal som innebär att Hotel Kompaniet (Fastighet Kompaniet 30) mitt emot Brädgården

den 3 (se lila markering på kartan till vänster) har ett servitut på 85 platser. Bostadsrättsföreningen på fastighet Kompaniet 23, se blå markering i figur 3 har ett servitut på 15 platser. Samtidigt är det möjligt att hyra månadsparkering och reducerad dygnsparkering på Brädgården 3 vilket innebär att platserna samnyttjas.

I samband med att Brädgården 3 bebyggs behöver det säkerställas att de totalt 100 platserna som ingår i de båda servitutavtalen ersätts och tillgängliggörs för hotellet och bostadsrättsföreningen.

PARKERING PÅ KV. BRÄDGÅRDEN 2

PARKERINGSKAPACITET

Grannfastigheten kv. Brädgården 2 (se figur 5) ägs också av Hemsö. Fastigheten är bebyggd med lokaler för bland annat polishus, häkte, tingsrätt, åklagarmyndigheten, tandläkare samt även ett parkeringsgarage. På fastigheten finns en del grönytor och markparkering för närmare 150 bilar samt för ett mindre antal cyklar.

Idag hyrs cirka 26 platser ut till polisen (ljusblå i bilden, figur 5). Dessa förväntas vara uthyrda även i framtiden och kommer inte att frigöras för annan verksamhet. Även garaget är långsiktigt uthyrt och ingår inte i kalkylen nedan.

Gulmarkerade ytor i bilden omfattar cirka 50 platser varav 4 är avsedda för personer med funktionshinder. Dessa platser är till för besökare till verksamheterna och är avgiftsbelagda.



Figur 5. Parkeringsytor på grannfastigheten Brädgården 2, nordväst om planområdet. Källa: Hemsö, Apcoa och Tyréns

Rosamarkerade ytor är idag uthyrda till anställda hos olika verksamheter. Detta omfattar cirka 36 platser som hyrs ut månadsvis och individuellt per anställd. Dessa platser kan på sikt komma att omförhandlas för att bli flexibla platser som kan användas av besökare på kvällar och helger när de anställda inte är i behov av p-plats.

Sammanfattningsvis finns idag en kapacitet på 50 platser och potentiellt ytterligare 36 platser, summerat 86, som kan komma att användas för att lösa befintliga servitutet och/eller som publika platser.

NYTTJANDEGRAD P-PLATSER

För att undersöka nyttjandegraden för den befintliga parkeringen på Brädgården 2 har parkeringsstatistik analyserats som har erhållits av parkeringsbolaget APCOA som förvaltar parkeringarna på både Brädgården 2 och 3.

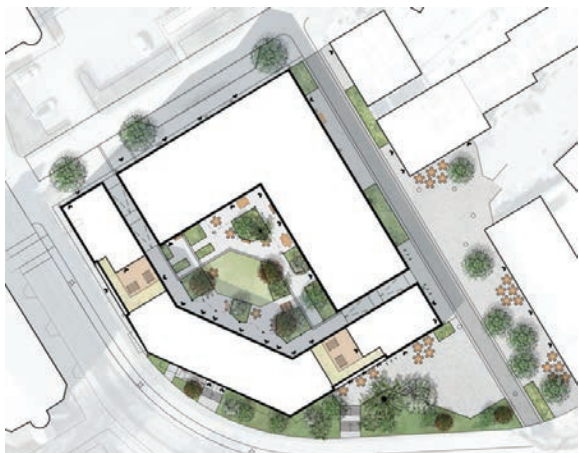
Enligt APCOAS statistik används platserna på den norra och nordöstra sidan av Brädgården 2 (se rosa ytor i figur 5) främst dagtid på vardagar och de står nästan tomma kvällar och helger. Ett fåtal platser används dygnet runt på grund av skiftarbete på häktet. Enligt APCOAS-statistik är biljettförsäljningen som högst lunchtid på vardagar. Generellt sett bedöms beläggningen ligga på cirka 50 procent en vanlig vardag och fullbeläggning vid stora rättegångar som hålls ibland.

Gulmarkerade ytor i figur 5 omfattar cirka 50 platser som används främst av besökare till exempelvis polisen (exempelvis för att hämta pass) och till häktet. Många besökare stannar inte längre än 30 minuter, dock kan häktesförhandlingar kräva längre parkeringstid. Parkeringsplatserna används främst mellan klockan 8 och 17 och står till stora delar tomma kvälls- och nattetid samt helger. Parkeringstillstånd ges ut till några få besökare till tingsrätten och till Hemsös egen personal.

Sammanfattningsvis står 50 platser, det vill säga huvuddelen av de allmänna parkeringsplatserna på Brädgården 2, tomma på kvällar och helger och nyttjas i måttlig utstäckning dagtid. Samma sak gäller för de cirka 36 platserna som idag är individuellt uthyrda, men

BEBYGGELSEFÖRSLAG

Planområdet är 3 750 kvm stort. Området utgörs idag av hårdgjord yta för parkering. Det utreds tre olika användningar för den framtida bebyggelsen varav en eller en kombination av dessa kommer att genomföras. Då parkeringsbehovet för användningen Kontor inte är större än för användningen Bostäder behöver inte Kontor utredas som ett eget scenario.



Figur 7. Bebyggelseförslag för DP Kv. Brädgården 3. Källa: Urbio.

Vård- och omsorgsboende riktar sig till den som har en fysisk- eller psykisk funktionsnedsättning eller demenssjukdom. På boendet finns vårdpersonal och sjuksköterska dygnet runt. Det brukar även finnas tillgång till sjukgymnaster och arbetsterapeuter.

Trygghetsboende: Trygghetsboende är en boendeform som riktar sig till äldre, vilka behöver ett tryggt boende. Här finns tillgång till gemensamma lokaler och personal vid vissa tider. De boende är minst 70 år fyllda.

BOENDE OCH BOSTÄDER

SCENARIO 1

Vård- och omsorgsboende med 80 vårdplatser samt trygghetsboende med bostäder för 18 personer.

Tabell 1. Planerad användning Scenario 1

	ENHETER	LJUS BTA
Vård- och omsorgsboende	80 vårdplatser	8 397 kvm
Trygghetsboende	18 lägenheter	1 387 kvm

SCENARIO 2

Trygghetsboende med 81 lägenheter på en yta på 8 829 kvm ljus BTA, med fördelning enligt tabell nedan. Det är Hemsös bedömning att det kommer att vara som mest 1 till 2 personer som bor i respektive lägenhet. Det antas att det bor en person i 1 rum och kök och 1-2 personer i de större lägenheterna. Grovt uppskattat cirka 105 personer.

Tabell 2. Lägenhetsfördelning Scenario 2

TOTALT	ANDEL	ANTAL
8 799 KVM BTA		
1-2 Rok	46 %	37
3-4 Rok	54 %	44
Summa	100 %	81

SCENARIO 3

"Vanliga" bostäder (81 lägenheter) utan särskild begränsning eller inriktning. Samma storleksordning som scenario 2, se tabell ovan.

PARKERING

I byggnadens källarplan planeras ett garage för bilar som kommer att inrymma cirka 41 bilplatser. Skissen nedan visar alternativet för scenario 2. Scenarierna skiljer sig främst avseende cykel- och barnvagnsparkeringar, men antalet bilplatser är 41 i alla scenarier.



Figur 8. Möjlig garageutformning i byggnadens källarplan. Källa: Larsson Ark.

EFTERFRÅGAN PÅ PARKERINGSPLATSER

FÖRUTSÄTTNINGAR

Brädgården 3 ligger inom zon G enligt parkeringsnormen, det vill säga det mest centrala läget med närhet till viktiga målpunkter, god kollektivtrafik och goda cykelförbindelser.

Enligt dokumentet behöver det för vård- och omsorgsboende göras en utredning som redogör hyresgästernas, anställdas och besökarnas behov av cykel- och bilparkering, det får gärna föreslås mobilitetslösningar och samnyttjandebehov bör utredas om ett sådant finns.

För flerbostadshus anger parkeringsnormen p-tal för bil på tre nivåer, se tabell nedan. Grundnivån kan förstås som ett riktvärde för hur stor parkeringsefterfrågan kan bli; medel och omfattande nivå bygger på olika ambitionsnivåer avseende mobilitetsåtgärder. Alla nivåer innehåller en andel på 10 procent besöksparkering.

Tabell 3. P-tal för bil för flerbostadshus i zon G

BPL/1000 KVM BTA	GRUND	MEDEL	OMFATTANDE
Zon G, Boende	8	6	4

I flerbostadshus är p-talet för cykel enligt tabellen:

Tabell 4. P-tal för cykel för flerbostadshus (alla zoner)

CPL/1000 KVM BTA	BOENDE	BESÖKARE	TOTALT
Boende och besökare	20	2	22

Nedan presenteras behov av antal parkeringsplatser för cykel och bil för tre scenarion med olika former av verksamhet/boende.

SCENARIO 1

Scenario 1 avser parkeringsbehovet dels för ett boende där personer lever som har relativt stort behov av vård, som har ett personalbehov motsvarande ett vård- och äldreboende; denna del av scenariot benämns fortsättningsvis som vård- och omsorgsboende. Scenariot beräknas för 80 vårdplatser i denna boendeform. I scenariot ingår också 18 lägenheter för trygghetsboende. Med trygghetsboende avses en boendeform där hyresgästerna är 70+ år gamla som lever relativt självständigt, men boendevård finns att tillgå och många förväntas vara i behov av hemtjänst.

BILPARKERING

För att kunna bedöma trolig efterfrågan på bilparkering har information inhämtats från det nybyggda Koggens äldre- och demensboende som har 75 vårdplatser. Boendet ligger på Brandholmsvägen i Nyköping, något mindre centralt än Brädgården 3, men med anslutning till samma busslinje (Linje 3) som Brädgården 3.

Boendet har på fastigheten 8 bilplatser, inklusive 1 plats för rörelsehindad. Enligt boendet räcker bilplatserna för det mesta, men troligen skulle 2-3 fler platser underlätta vid vissa tillfällen. Det behöver påpekas att platserna på gården endast används av besökande och servicebilar.

Anställda parkerar på allmänna platser i området. P-talet för bilar beräknas till mellan 0,11 (9 platser) och 0,15 (12 platser) per vårdplats och besökare (inklusive servicepersonal).

Det bedöms som rimligt att detta p-tal är applicerbart för den delen av Brädgården 3 som avser serviceboendet, då personal- och besöksintensiteten bör vara jämförbart. Baserat på ett spann för p-tal på 0,11-0,15 är parkeringsefterfrågan mellan 9 och 12 bilar för besökare. På grund av det centralare läget föreslås att den lägre nivån av p-talet används (0,11).

Då det saknas uppgifter från Koggens äldre- och demensboende för antal anställda med parkeringsbehov har uppgifter hämtats från webbplatsen www.aldreguiden.se, med vilka det har beräknats en medelnivå för personaltäthet på 0,27 anställda per vårdplats på äldre- och demensboenden in Nyköping, vilket ger 22 anställda per 80 boende.

Enligt resvaneundersökningen för Nyköping, år 2019, utgör andelen bilresor 64 procent för arbetsresor. Utifrån det centrala läget och bra kollektivtrafikanslutning antas bilresandet vara lägre bland de anställda och ligga runt 40 procent istället. Baserat på 80 vårdplatser beräknas efterfrågan på bilplatser för anställda på vård- och omsorgsboendet till 9 platser, motsvarande ett p-tal på 0,12; p-talet för besökare är 0,11, se tabellen nedan. Inget bilbehov hos boende.

Tabell 5. Bilparkering för vårdboendet

VÅRD- OCH OMSORGS-BOENDET	P-TAL PER VÅRD-PLATS	BPL
Personal	0,12	9
Besökare	0,11	9
Summa		18

För den delen som avser trygghetsboendet föreslås för de boende ett p-tal på 2 bilplatser per 1000 kvm ljus BTA exklusive besöksparkering, vilket alltså är något högre än p-talet för vård- och omsorgsboendet men lägre än det lägstmöjliga p-talet enligt p-normen (som är 4 bilplatser per 1000 kvm ljus BTA och inkluderar besöksparkering). Ljus BTA för de 18 bostäderna är 1 387 kvm.

Nivån har valts med tanke på att de boendes bilinnehav förväntas vara lägre än i bostäder med yngre, blandade målgrupper. Antagandet baseras på att de boende kommer att ha en senior ålder, inte ha hemmaboende barn och är i högre grad ensamstående/-boende. Det låga p-talet förutsätter även ett vältilltaget mobilitetspaket som behöver vara särskilt utformat för att passa den tilltänkta målgruppen, se nästa kapitel.

Behovet av besöksparkering beräknas med hjälp av p-talet för vård- och omsorgsboendet med motsvarande 0,11 per hushåll och är därmed högre än för vanliga bostäder.

Avseende personalens parkeringsbehov är utgångspunkten att det är högst 1 anställd på plats på dagtid och därmed ligger efterfrågan på maximal 1 bilplats för de 18 lägenheterna.

Med stöd av Boverkets riktlinjer ska cirka 2-3 procent av det totala antalet platser kunna anvisas som parkering för personer med särskilda behov. Detta ger att ungefär 1-2 platser som ska finnas inom 25 meters avstånd från entré.

Tabell 6. Bilparkering för trygghetsboendet

TRYGGHETS-BOENDE	P-TAL	BPL
Personal	1 för hela boendet	1
Besökare	0,11 per lägenhet	2
Boende	2 per 1000 kvm ljus BTA	3
Summa		6

CYKELPARKERING

Koggens äldre- och demensboende har 24 cykelplatser på fastigheten som av boendet bedöms som tillräckliga. P-talet för cyklar motsvarar 0,3 cyklar per vårdplats och inkluderar både anställda och besökare.

Behovet av cykelplatser för delen som avser vårdboende är beräknat utifrån Koggens p-tal på 0,3 platser per vårdplats, vilket ger ett behov av 24 platser.

För den delen som avser trygghetsboende förs följande resonemang: Parkeringsnormen anger för flerbostadshus ett p-tal för cyklar på 20 cyklar för boende och 2 för besökare per 1000 kvm BTA, vilket skulle innebära ett behov av 31 platser för de boende, baserat på 1387 kvm ljus BTA.

Med tanke på att boendet kommer att ha relativt få bilplatser hänvisas de boende till gång, cykel och kollektivtrafik samt bilpool för sina mobilitetsbehov. Cykel kommer därför vara ett viktigt färdmedel.

Det planerade boendet och dess hyresgäster skiljer sig dock från vanliga hyresgäster då de boende genomgående är äldre och förväntas inte cykla i lika stor utsträckning som den genomsnittliga befolkningen. De kommer inte heller ha några hemmaboende barn. Även om lägenheterna är upp till 4 rum stora förväntas inte fler än 2 personer bo i varje lägenhet. För att ta hänsyn till alla dessa faktorer föreslås ett lägre p-tal för cykel för detta boende.

Förslaget är att utgå från ett halverat p-tal mot vad normen anger, det vill säga 10 platser för boende och 1 för besökare per 1000 kvm ljus BTA; beräkningen baseras på 1387 kvm ljus BTA. För personal föreslås samma p-tal som för vårdboendet, som är 0,03 per lägenhet (18 lägenheter).

Tabell 7. Parkeringsbehov cykel för vårdboendet

	P-TAL	CPL
Personal och besökare	0,3 per vårdplats	24

Tabell 8. Parkeringsbehov cykel för trygghetsboendet

	P-TAL	CPL
Personal	0,03 per lägenhet	1
Besökare	1 per 1 000 kvm BTA	1
Boende	10 per 1 000 kvm BTA	14
Summa		16

SAMMANFATTNING SCENARIO 1

PARKERINGSEFTERFRÅGAN:

- Bilplatser totalt: 24
 - För personal: 10, varav 1-2 RHP
 - För besökare: 11
 - För boende: 3
- Cykelplatser totalt: 40
 - För personal + besökare: 26
 - För boende: 14

SCENARIO 2

Scenario 2 består av 81 trygghetsbostäder och är samma typ av boende som de 18 lägenheterna i scenario 1. Boendet riktar sig till målgruppen från 70 år uppåt.

Parkeringsefterfrågan för både bil och cykel beräknas på samma sätt som för trygghetsboendet i scenario 1, där även antaganden och beräkningsunderlaget finns beskrivna.

Beräkningarna baseras på en ljus BTA om 8397 kvm respektive 81 lägenheter.

BILPARKERING

Tabell 9. Bilparkering

	P-TAL	BPL
Personal	0,03 per lägenhet	2
Besökare	0,11 per lägenhet	9
Boende	2 per 1 000 kvm ljus BTA	17
Summa		28

Med stöd av Boverkets riktlinjer ska cirka 2-3 procent av det totala antalet platser kunna anvisas som parkering för personer med särskilda behov. Detta ger att ungefär 1-2 platser ska finnas inom 25 meters avstånd från entré.

CYKELPARKERING

Tabell 10. Parkeringsbehov cykel

	P-TAL	CPL
Personal	0,03 per lägenhet	2
Besökare	1 per 1 000 kvm BTA	9
Boende	10 per 1 000 kvm BTA	84
Summa		95

SAMMANFATTNING SCENARIO 2

PARKERINGSEFTERFRÅGAN:

- Bilplatser totalt: 28
 - För personal: 2, varav 1 RHP
 - För besökare: 9
 - För boende: 17
- Cykelplatser totalt: 95
 - För personal: 2
 - För besökare: 9
 - För boende: 84

SCENARIO 3

Scenario 3 består av "vanliga" bostäder utan någon särskild inriktning eller åldersbegränsning och omfattar 81 lägenheter. Beräkningarna utgår från en ljus BTA om 8 397 kvm.

BILPARKERING

Parkerings efterfrågan för bil har beräknats baserat på p-talet för flerbostadshus i zon G, och för de tre nivåerna, se tabell nedan. Alla nivåer innehåller en andel om 10 procent för besöksparkering.

Tabell 11. *Bilparkering*

ZON G	P-TAL PER 1000 KVM LJUS BTA	BPL
Grundnivå	8	67
Medelnivå	6	50
Omfattande nivå	4	34

Med stöd av Boverkets riktlinjer ska cirka 2-3 procent av det totala antalet platser kunna anvisas som parkering för personer med särskilda behov. Detta ger att ungefär 1-2 platser ska finnas inom 25 meters avstånd från entré.

CYKELPARKERING

Behov av cykelplatser beräknas baserat på p-tal för flerbostadshus.

Tabell 12. *Parkeringsbehov cykel*

	P-TAL PER 1000 KVM LJUS BTA	CPL
Boende	20	168
Besökare	2	17
Summa	22	185

Enligt parkeringsnormen ska cirka 5 procent av cykelplatserna vara anpassade för specialcyklar, vilket motsvarar 9 platser.

SAMMANFATTNING SCENARIO 3

PARKERINGSEFTERFRÅGAN:

- Bilplatser totalt, (bas/medel/omfattande): 67, 50, 34
 - Boende: 60, 45, 31
 - Besökare: 7, 5, 3
- Cykelplatser totalt: 185
 - Boende: 168 (varav 9 specialcyklar)
 - Besökare: 17

MOBILITETSÅTGÄRDER

För alla tre scenarion bedöms det att finnas potential och behov att genomföra mobilitetsåtgärder. De åtgärder som ska ingå i mobilitetspaketet behöver väljas ut när fastighetens ändamål är bestämt. Nedan beskrivs ett mobilitetspaket som främst är anpassat för boende i trygghetsboende (scenario 1 och 2) men kan anpassas för att justeras för att bättre passa en yngre/mer blandad målgrupp (scenario 3).

För scenario 3 (vanliga bostäder) föreläs en reduktion motsvarande omfattande nivå, vilket förutsätter att även bas- och medelnivå uppfylls. Det kommer att vara viktigt att erbjuda ett omfattande paket av mobilitetsåtgärder samt en tydlig och målgruppsanpassad kommunikation kring det.

Mobilitetsåtgärderna bekostas av exploatören under en bestämd tidsperiod i syfte att lägga en grund för hållbart resande till och från området. Tanken är att åtgärderna ska rota sig med tiden och att både åtgärder och etablerade resvanor lever vidare efter det att subventioneringen från exploatören avslutats.

ÅTGÄRDER FÖR BASNIVÅ

Basnivå omfattar grundläggande utformningskrav för cykel. Dessa uppfylls för projektet och beskrivs nedan och i kapitel Platsbehov för olika lösningar.

ÅTGÄRDER FÖR MEDELNIVÅ

CYKELPOOL FÖR ALLA BEHOV

Som komplement till bilpoolen föreslås en cykelpool som består av vanliga cyklar, elcyklar och lastcyklar. Med hänsyn till de boendes ålder bör cyklarna anpassas efter åldergruppen genom att erbjuda exempelvis trehjulingar, sparkrullatorer och elunderstöd till tyngre cyklar med flera.

Utifrån parkeringsnormen rekommenderas en elcykel och en eldriven lastcykel per 4500 kvm BTA lägenheter. Utredningen föreslår att poolen omfattar minst 4 cyklar - 2 elcyklar och 2 eldrivna lastcyklar, vilket är det dubbla mot vad normen rekommenderar. Anledningen är att de boende ska uppmuntras till att cykla utan att själv behöva äga cykel.

Typer och antalet fordon bör anpassas vartefter och efter de boendes önskemål och behov. Cyklarna placeras lätt tillgängligt och på ett sätt som innebär att de går lätt att hämta och lämna från parkeringen. Antalet fordon i cykelpoolen kan komma att justeras efter inflyttning, baserat på den faktiska användningen.

CYKELFACILITET

50 % av cykelparkeringen för boende kommer att ordnas inomhus, se nästa kapitel.

INFORMATION, KOMMUNIKATION OCH RÅDGIVNING

För att tydliggöra för tilltänkta hyresgästerna att boendet har ett lägre antal bilplatser krävs en tydlig kommunikation kring vad boendet har att erbjuda och att det kommer att finnas olika alternativ för att lösa de boendes mobilitetsbehov.

Följande moment föreslås ingå i informationsarbetet gentemot de boende:

- Kommunikationsplan: Marknadsföringen av Brädgården 3 ska förmedla att privat bilparkering saknas och att det finns ett gott utbud för olika typer av mobilitet inklusive goda möjligheter att cykla, gå och åka kollektivt. Vid intresseanmälan finns informationen på projektets webbsida eller andra forum där lägenheten läggs upp för uthyrning.
- Information och rådgivning vid inflyttning: Information om vilka mobilitetstjänster som erbjuds, om närheten till kollektivtrafik och dess förbindelser.
- Event efter inflyttning: Event där de boende får testa mobilitetstjänster, exempelvis hur bokningen går till och vad som gäller under hyrperioden; samt registrera sig

för bil- och cykelpool. Med tanke på att målgruppen omfattar äldre personer behöver informationsförmedlingen och dess innehåll vara anpassad för åldersgruppen.

- Kommunikation efter inflyttning: Då Hemsö kommer att vara förvaltare för huset kommer de boende regelbundet informeras om tjänsterna via nyhetsbrev och andra kommunikationsvägar. Hemsö kommunicerar löpande till befintliga och nyttillkomna boende vilka mobilitetstjänster som finns och hur dessa används.
- Med hjälp av särskild skyltning, färgsättning och/eller målning kan poolfordonen (bilar och cyklar) märkas ut så att de är lätta att hitta samt att de boende påminns återkommande om att dessa tjänster/faciliteter finns i huset.

REALTIDSINFORMATION VID ENTRÉN

Vid entréerna monteras informationsskyltar som visar information i realtid om exempelvis kollektivtrafiktider. Detta underlättar för de boende och deras besökare att ta reda på när nästa buss avgår, samt marknadsför kollektivtrafik som färdmedel.

BILPARKERING PÅ ANNAN FASTIGHET

På grund av de särskilda förutsättningar för fastigheten kommer garageplatserna upplåtas till hotellet Kompaniet och de boende samt deras besökare kommer att hänvisas till parkeringsplatserna på Brädgården 2 istället, vilket minskar tillgängligheten med bil något på grund av att avståndet till bilen är längre än till både busshållplats och cykelparkeringen.

UTVÄRDERING

Fastighetens mobilitetsåtgärder utvärderas som angivet i Nyköpings parkeringsnorm med regelbundna mellanrum.

ÅTGÄRDER FÖR OMFATTANDE NIVÅ

SUBVENTIONERAD TILLGÅNG TILL BILPOOL

Syftet med en bilpool är att erbjuda ett attraktivt alternativ till privatägad bil för de som kommer att bo i fastigheten och som har behov av bil. Flertalet boenden kommer att lämna ett liv i villa och med bil och det kan krävas både information och park-tisk "träning" för att övervinna trösklar och underlätta övergången till bilpool hos de nyinflyttade.

Hemsö kommer att säkerställa att bilpooltjänst finns utifrån de krav som ställs i parkeringsnormen med anpassningar för de behov som finns hos de boende. Beslut behöver fattas om bilpoolen ska vara öppen eller sluten. Båda har olika för- och nackdelar. I första hand behöver dialog föras med kommersiell aktör om hur de ser på lönsamhet och anpassningsmöjligheter till en mer senior målgrupp.

Enligt Nyköpings parkeringsnorm krävs minst 1 poolbil per 4500 kvm BTA. För Brädgården 3 skulle det innebära 2 poolbilar för de 81 lägenheterna. Antalet förslås dock ökas då boendet kommer att erbjuda få privata parkeringsplatser och få boende förväntas äga egen bil. De kommer till övervägande del vara pensionärer med en aktiv fritid. Utredningen föreslår till en början ett större antal poolbilar, förslagsvis 4, som kan anpassas efter de boendes behov varterfter - både genom en ökning eller sänkning av antalet bilar.

Särskilt stöd kan behövas för introducera de boende i hur bokningssystemet fungerar och används.

Bilarna placeras i brist på markparkeringar i garage på fastigheten.

KOLLEKTIVTRAFIKKORT

För att underlätta övergången till hållbarare resvanor erbjuds nyinflyttade hushåll ett individuellt rådgivningssamtal där behov och möjlighet att resa kollektivt undersöks. De hushåll som uppvi-

sar intresse och potential att börja resa kollektivt erbjuds ett kostnadsfritt prova-på-kort för 6 månader, gällande minst en zon. Detta gäller alla nyinflyttade de första 5 åren.

LEVERANSTJÄNSTER

Leveransskåp placeras på kvartersmark; lämpligt antal och placering stäms av med leverantör. Skåpen möjliggör hemleverans av varor och minimerar behovet av inköpsresor och resor för hämtning av paket.

CYKELPARKERING I MARKPLAN

Huvuddelen av cykelparkeringen kommer förläggas i markplan, se nästa kapitel

CYKELANPASSAD FASTIGHET

Många cyklar är värdefulla och för att inte oro för stöld ska vara ett hinder mot att köpa/behålla cyklar är det viktigt att det erbjuds goda möjligheter till säker cykelförvaring. Cykelparkeringarna utformas på ett sätt så att de upplevs som trygga, säkra och lättillgängliga, med god kvalitet och hög standard.

Detta innebär bland annat att det ska vara enkelt och bekvämt för cyklisterna att parkera och använda sin cykel, till exempel genom parkering placerad i nära anslutning till entréer samt automatiska dörröppnare till cykelrum.

Cykelparkeringen nås utan att cykeln behöver lyftas. Samtliga dörrar förses med automatiska dörröppnare. Antalet dörrar kommer att vara så få som möjligt.

Cykelparkeringar utomhus utförs väderskyddade, väl belysta och med möjlighet att låsa fast cyklarna med ramlås.

Laddning av elcyklar erbjuds genom skåp där elcykelbatteri kan förvaras och laddas.

Utrymme ordnas för olika typer av cyklar, minst 5%, det vill säga 4 platser, rymmer specialcyklar såsom lastcyklar och kärror. Detta innebär bland annat att bredder och svängradier har anpassats efter mer utrymmeskrävande cyklar. Detta ställer krav på anpassning av dörrars bredd, eventuella hissar samt friyta mellan cyklar.

HEMKÖRNING AV MAT

De boende erbjuds under 1 år rabatt hos en leverantör som erbjuder online-beställning och hemkörning av mat. Detta gäller för nyinflyttade de första fem åren

RABATT PÅ TAXIRESOR

För boende som inte har rätt till färdtjänst, men som inte heller vill köra bil själv erbjuds rabatt hos taxibolag under 1 år. Detta gäller för nyinflyttade de första fem åren

PLATSBEHOV FÖR OLIKA LÖSNINGAR

MOBILITETSÅTGÄRDER

Mobilitetsåtgärder som tar yta i anspråk och som därför behöver planeras för i tidigt skede, är bland annat cykelfaciliteter, cykelpool och bilpool. Parkeeringslösningar för dessa beskrivs nedan och i kapitlet där mobilitetsåtgärderna beskrivs.

CYKELPARKERING

Föreslagen lösning beskriver hur behovet för scenario 2 kan lösas. Sammanlagt finns det möjlighet att tillhandahålla plats för minst 128 cykelplatser



Figur 9. Möjlig cykelparkering på markplan markerat i blållila. Källa: Larsson Ark

inklusive cykelpool. Det exakta antalet kommer att kunna anpassas efter valt scenario och 50 % av platserna kommer att kunna ordnas inomhus. Bland annat finns det disponibla ytor som kan dedikeras för cykelparkering längre fram. För scenario 3, som inte finns några skisser för, föreslås bland annat att cykelförråd i garage fördelas per trapphus så att de boende alltid har tillgång till ett cykelförråd i direkt anslutning till sitt trapphus/hiss.

All cykelparkering kommer att ha en utformning med hög standard och enligt kommunens krav för att uppnå följande kvalitéer:

- väl synligt
- väl belyst
- lätt tillgängligt
- med möjlighet att låsa fast cykeln i ramen
- Samtliga cykelrum kommer att kunna nås via dörrar med dörrautomatik.
- Samtliga dörrar har ett dagöppningsmått om en meter.
- Alla cykelställ kommer att ha enkel höjd, vilket betyder att inga lyft krävs för att parkera cykeln.



Figur 10. Möjlig cykelparkering i källarplan markerat i blållila. Källa: Larsson Ark



Figur 11. Möjlig cykelparkering på gården markerat i blållila. Varje oval motsvarar 6 cykelplatser. Källa: Urbio

Se blåmarkerade ytor i figurerna på föregående sida för illustration av möjliga placeringlösningar.

I MARKPLAN, UNDER TAK OCH INOMHUS (CA 50 % PLATSER):

I två cykelrum i markplan ryms 52 cyklar. Det norra rummet nås från gatan och det södra från innergården som i sin tur nås via en ramp med en lutning på 1:12. Intill ligger mobilitetshubben där cykelpoolens 4 cyklar placeras och i ytterligare ett rum som nås från innergården kan 4 lådcyklar/kärror ställas upp.

I GARAGE (CA 25% PLATSER)

I garaget (källaren) finns ett cykelrum för cirka 32 cyklar som med fördel kan användas för långtidsparkering. Rummen nås via hissen som ligger intill. Hisskorgens mått är 1,1 x 2,1 meter.

Kommunens krav på rampers lutningar är maximalt 1:12 för vanliga cyklar och maximalt 1:8 för platskrävande cyklar. Rampen till garaget är 1:16 både i den första och den sista delen samt 1:8 i den längsta mellersta delen. Delar av rampen till garaget är därmed brantare än 1:8. Det är dock inte tänkt att cyklarna ska ledas uppför rampen utan ska tas upp och ut med hjälp av hissen. Samtliga dörrar på väg till cykelförråd/parkering kommer att förses med automatisk dörröppning.

PÅ KVARTERSMARK, UTOMHUS (CA 25 % PLATSER)

Utomhus anläggs totalt 36 cykelplatser varav 12 på gårdsmark och 24 på förgårdsmarken i öster och söder.

BILPARKERING

GARAGE PÅ FASTIGHETEN

Totalt planeras 41 platser i garaget, se figur 10. Platserna kan användas enligt följande:

- Huvuddelen av platserna i garaget (minst 30) ställs hotellet till förfogande; detta som en del i ersättningen av det servitut som hotellet har på fastigheten idag (totalt 85 platser).
- Ett antal platser kommer utifrån befintligt behov anläggas som platser för rörelsehindrade.
- 8 platser (motsvarande 20 % av platserna) kommer att bli laddplatser för elbilar och resterande platser förbereds för laddning.
- Poolbilar (2-4 stycken)

MARKPARKERING BRÄDGÅRDEN 2

TILLGÄNGLIGA PLATSER

Markparkeringen på Brädgården 2 omfattar idag både uthyrda platser och allmänna parkeringsplatser, se kapitel Nuläge. Sammanfattningsvis finns möjlighet att i framtiden skapa platser enligt följande:

- 50 allmänna platser (finns idag)
- 50 nya platser som kan tillskapas på dagens grönyta
- 36 individuellt uthyrda platser (som kan komma att bli flexibla platser så att de kan samnyttjas som allmänna eller för boende/hotellet)

Summerat 136 platser som blir tillgängliga för samnyttande utifrån fastigheternas behov (personal, besökare, boende, för servituten etc.).

PLATSBEHOV

Det beräknade behovet för Brädgården 3 kan förde-
las på Brädgården 2 enligt följande.

- 70 platser för servitut
 - 15 åt bostadsrättsföreningen
 - 55 åt hotellet (utöver 30 i garaget)

Beroende på valt scenario är det sammanlagda parkeringsbehovet som förläggs på Brädgården 2 enligt nedan:

- Scenario 1: $24 + 70 = 94$
- Scenario 2: $28 + 70 = 98$
- Scenario 3: $34 + 70 = 104$

Det behöver beaktas att de platser som ingår i alla scenarion ska vara flexibla. Även platserna som ingår i servituten kommer, på samma sätt idag (på Brädgården 3), vara i hög grad flexibla och samnyttjas med allmänheten.

Det behöver också nämnas att bebyggelsen av Brädgården 3 innebär att 100 platser försvinner som idag nyttjas av allmänheten genom olika former av parkeringshyra. Enligt APCOAS bedömning förväntas dock inte ske någon överflyttning av detta parkeringsbehov till Brädgården 2 utan snarare till parkeringsmöjligheter i hamnen. Antagandet grundar sig bland annat på att borttagningen av de 30 platserna som tidigare fanns på Brädgården 3 inte har lett till en ökad parkeringsefterfrågan på Brädgården 2.

SAMNYTTJANDE

Efterfrågan på parkeringsplatser varierar för olika användargrupper beroende på tid på dagen och dag i veckan. Nedan har en bedömning gjorts för den procentuella nyttjandegraden av parkeringsplatserna för olika användargrupper på både Brädgården 2 och 3 tillsammans.

De flesta av de 50 allmänna platserna på Brädgården 2 nyttjas av besökare och anställda på vardagar och under dagtid, vilket innebär att det finns

mycket goda förutsättningar att samnyttja dessa platser av boende i området samt hotellets gäster och eventuella anställda och besökare till vårdboende/trygghetsboende. Se tabell 9 för en sammanställning av den förväntade högsta nyttjandegraden för olika användargrupper.

Den procentuella nyttjandegraden vid varje given tidpunkt har multiplicerats med den beräknade parkeringsefterfrågan per användargrupp vilket resulterar i en summerad efterfråga för de valda tiderna, se tabell 10.

Den högsta förväntade parkeringsefterfrågan för verksamheter på Brädgården 2 har antagits utifrån högst antal sålda parkeringsbiljetter en vanlig vardag (98 stycken, vid lunchtid).

Som ingångsvärde avseende behovet för Brädgården 3 har scenario 2 använts som har relativt högt parkeringsbehov och en spridning av olika användargrupper.

Som tabellen visar förväntas den högsta efterfrågan uppgå till cirka 140 parkeringsplatser, dagtid på vardagar, jämfört med maximalt 136 tillgängliga platser. Alla övriga tider är efterfrågan betydligt lägre.

Dagtid kan parkeringssituationen på Brädgården 2 därmed bli något ansträngt. Samtidigt finns dock enligt APCOA ledig parkeringskapacitet på allmänna platser, bland annat på gatan och i hamnområdet, vilket innebär att dessa bör kunna "fånga upp" eventuella toppar och överskjutande behov.

Tabell 13. Högsta nyttjandegrad på Brädgården 2 inom olika tidsintervaller, scenario 2

HÖGSTA NYTTJANDEGRAD I %	MÅN-FRE DAGTID	FREDAG KVÄLLSTID	LÖRDAG DAGTID	NATT
Verksamheter Brädgården 2	100 %	10 %	5 %	5 %
Bostadsrättsföreningen	50 %	70 %	70 %	100 %
Hotellgäster	30 %	50 %	30 %	100 %
Personal Brädgården 3 (Scenario 2)	100 %	30 %	100 %	30 %
Besökare Brädgården 3 (Scenario 2)	50 %	100 %	100 %	0 %
Boende Brädgården 3 (Scenario 2)	70 %	90 %	90 %	100 %

Tabell 14. Högsta nyttjandegrad i absoluta tal på Brädgården 2, scenario 2

HÖGSTA NYTTJANDEGRAD I ABSOLUTA TAL	MÅN-FRE DAGTID	FREDAG KVÄLLSTID	LÖRDAG DAGTID	NATT
Verksamheter Brädgården 2 (98)	98	10	5	5
Bostadsrättsföreningen (15)	8	11	11	15
Hotellgäster (55)	17	28	17	55
Personal Brädgården 3 (Scenario 2) (2)	2	1	2	1
Besökare Brädgården 3 (Scenario 2) (9)	5	9	9	0
Boende Brädgården 3 (Scenario 2) (17)	12	15	15	17
SUMMA	140	73	58	93

SUMMERING

Projektet Brädgården 3 har två särskilda förutsättningar som innebär både begränsningar och möjligheter. Del går projektet ut på att bebygga en parkeringsplats som omfattar servitut, vilka behöver ersättas på annat sätt, dels finns ett större antal parkeringsplatser på granntomten som projektet kan tillgodoräkna sig.

I utredningen har tre scenarion för byggnadernas användning utretts. Efterfrågan på parkeringsplatser för bil och cykel kommer att vara avhängigt valt scenario samt ambitionsnivån för mobilitetsåtgärder.

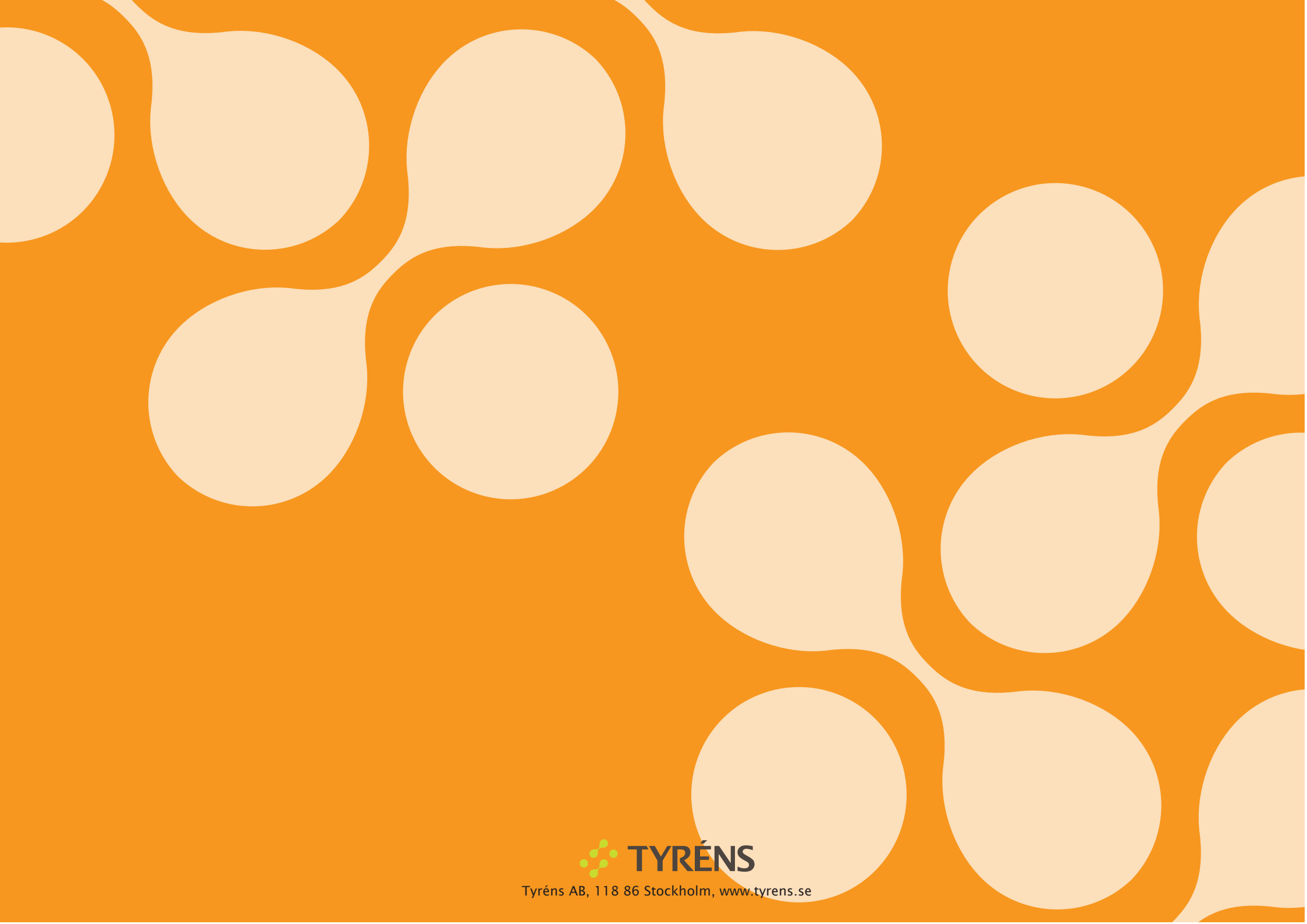
Utredningen kan konstatera att alla scenarion bedöms vara genomförbara ur ett parkerings- och mobilitetsperspektiv. Då platserna på Brädgården 2 kommer att samnyttjas med befintlig verksamhet är parkeringsmöjligheter för nya boende och verksamma på Brädgården 3 begränsade. Oavsett scenario krävs därför att ambitiösa mobilitetsåtgärder tillhandahålls för boende utan vårdbehov för att säkerställa att behovet att äga egen bil kan begränsas i största möjliga mån. Ett förslag på omfattande mobilitetspaket anges i rapporten.

Avseende parkeringen på Brädgården 2 med upp till 136 platser är bedömningen, att den kommer att kunna tillgodose båda fastigheters parkeringsbehov, inklusive större delen av servitutet. Dock kan parkeringssituationen bli ansträngd vid toppar, som exempelvis kan uppstå lunchtid på vardagar och i samband med stora rättegångar med många besökare. I dessa fall kommer kapacitet på gatan, på övriga närliggande parkeringar och i hamnen behöver nyttjas.

Tabell 15. Beräknat platsbehov per scenario för exploatering på Brädgården 3, på Brädgården 2

BILPLATSER	SCENARIO 1 VÅRD-/OMSORGSBOENDE + TRYGGHETSBOENDE	SCENARIO 2 TRYGGHETSBOENDE	SCENARIO 3 "VANLIGA BOSTÄDER"
Boende, verksamma, besökare	24	28	34-67*
Servitut BRF	15	15	15
Servitut hotell	55	55	55
Summa BILplatser	94	98	104-137

*Beroende på vald ambitionsnivå grund, medel, omfattande



Tyréns AB, 118 86 Stockholm, www.tyrens.se