

KV. BRÄDGÅRDEN 3

PARKERINGSUTREDNING

SLUTRAPPORT (EFTER SAMRÅD)

2025-03-27

UPPDRAG

Uppdragsnamn: Kv. Brädgården 3 - Parkeringsutredning
Titel på rapport: Kv. Brädgården 3 - Parkeringsutredning
Version: Slutrapport (efter samråd)
Datum: 2025-03-27

MEDVERKANDE

Beställare: Hemsö Hissen AB
Kontaktperson: Jonas Jalkander

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Christine Schnabel
Handläggare: Filippa 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	10
Boende och bostäder	10
Parkering	10
EFTERFRÅGAN PÅ PARKERING FÖR NY BEBYGGELSE	11
Förutsättningar	11
Scenario 1	11
Scenario 2	13
Scenario 3	14

MOBILITETSÅTGÄRDER	15
Åtgärder för basnivå	15
Åtgärder för medelnivå	15
Åtgärder för omfattande nivå	16
PLATS FÖR MOBILITETSÅTGÄRDER OCH CYKLAR	18
Mobilitetsåtgärder	18
Cykelparkering	18
BILPARKERING	20
Tillgängliga platser	20
Ny disponering	21
Samnyttjande	21
SUMMERING	23

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 idag 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.

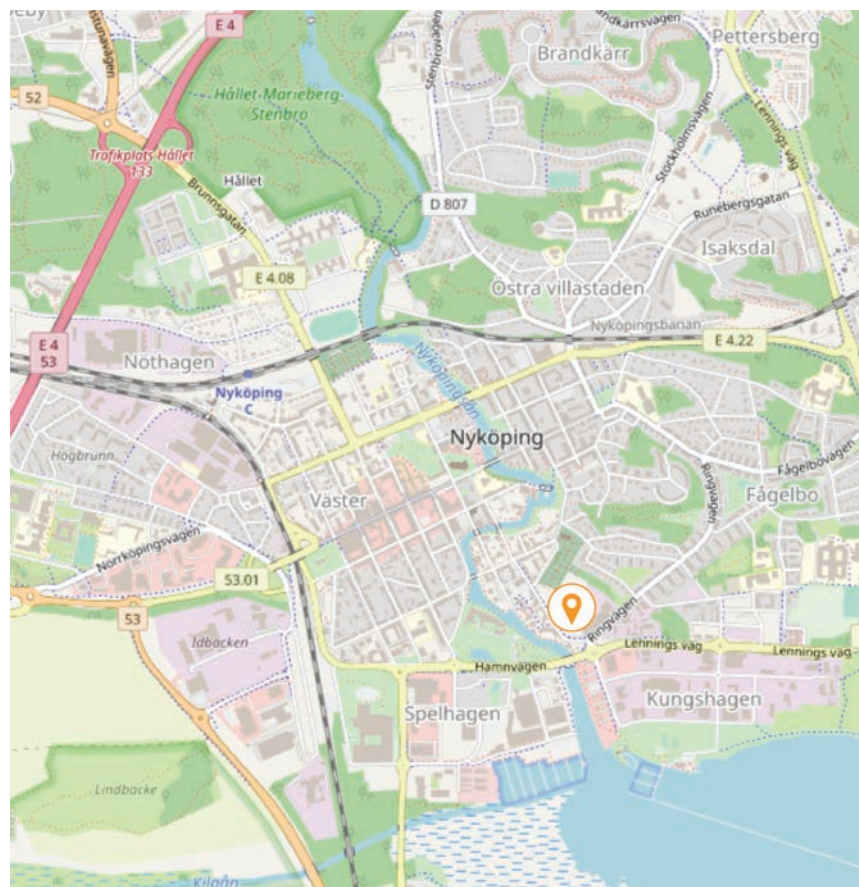
Detaljplanen stämmer överens med Översiktsplan Nyköping 2040 där området ingår i utvecklingsområdet för Fågelbo, Södra som pekas ut som framtida tät blandstad.

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 utgör underlag för detaljplanearbetet 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".

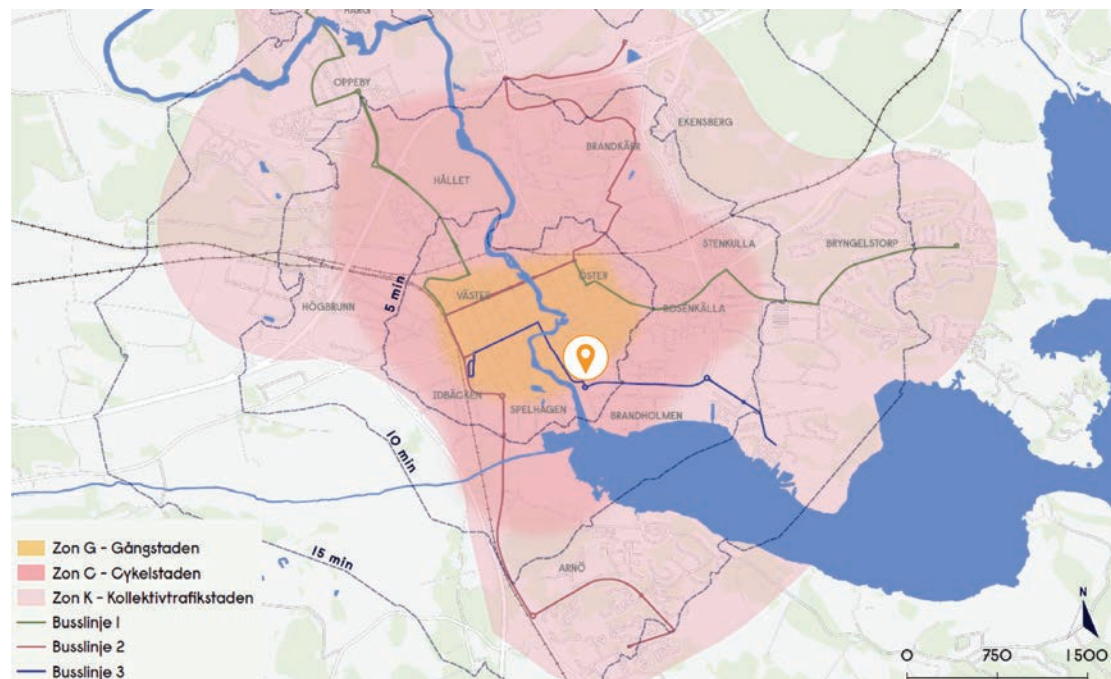
NYKÖPINGS TRANSPORTSTRATEGI

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 stödjas 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 antogs av kommunfullmäktige i september 2024. Den bygger på Nyköpings parkeringsstrategi och innehåller riktlinjer som ska ge vägledning vid detaljplanläggning.

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 halvtim-mestrafik, 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; cirka 30 platser upptas på grund av byggarbeten sedan några år tillbaka. För fastigheten finns ett servitutavtal som innebär att Hotel Kompaniet (Fastighet Kompaniet 30) mitt emot Brädgården 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 månads-parkering och reducerad dygnsparkering på Brädgården 3 vilket innebär att platserna i praktiken idag 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.

Att 100 parkeringsplatser försvinner i samband med den nya bebyggelsen förväntas enligt parkeringsbolaget APCOA leda till en överflyttning av allmänhetens parkeringsbehov till parkeringsmöjligheter i hamnen, men troligtvis inte till Brädgården 2. 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.

PARKERING PÅ KV. BRÄDGÅRDEN 2

PARKERINGSKAPACITET IDAG

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 ett parkeringsgarage. På fastigheten finns en del grönytor och markparkering för bilar och för ett mindre antal cyklar.



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

Fördelningen av parkeringsplatser på Brädgården 2 är idag (ytor enligt figur 5):

40 allmänna platser:

Röd (nr 1) och Gul (nr 3): 18 + 22

64 reserverade platser:

Lila (nr 2), Ljusgrön (nr 4), Ljusblå (nr 5), Mörkblå (nr 6): 3 + 4 + 35 + 22

Platser som idag hyrs av polisen (yta nr 6) förväntas vara uthyrda även i framtiden och kommer inte att frigöras för annan verksamhet heller. Även garaget är långsiktigt uthyrt och ingår inte i kalkylen nedan.

Röd- och gulmarkerade ytor i bilden omfattar cirka 40 platser varav 4 är avsedda för personer med funktionshinder. Dessa platser är för besökare till verksamheterna och är avgiftsbelagda. På de ljusblå markerade ytorna (nr 5) ingår idag cirka 30 platser som är uthyrda till anställda hos olika verksamheter. Dessa hyrs ut månadsvis och individuellt per anställd och kan på sikt komma att omförhandlas för att bli flexibla platser som kan användas av allmänheten när de anställda inte är i behov av p-plats.

Sammanfattningsvis finns idag en kapacitet på 40 allmänna platser som kan komma att användas för att lösa befintliga servitutet och/eller som publika platser.

TILLKOMMANDE PARKERINGS-PLATSER PÅ BRÄDGÅRDEN 2

På den norra delen av Brädgården 2 finns idag en grönyta varav en del redan har asfalterats (del av yta 5, 18 platser) i samband med att p-platser längs tomtgränsen mot Brädgården 1 togs bort. Ytan (inkl den nya parkeringen) omfattar cirka 1 100 kvm mark. Hemsö planerar att anlägga parkeringsplatser på denna yta, antingen som markparkering eller parkeringsdäck, beroende på behov.

ALTERNATIV 1: MARKPARKERING

Som skissen i figur 6 visar rymts det cirka 52 parkeringsplatser på ytan. Med avdrag för de 18 befintliga platserna på denna yta tillskapas därmed 34 nya platser. Observera att p-platserna längs den östra tomtgränsen inte finns kvar längre.

Parkeringen angörs från den västra infarten till tomten och utfarten sker på samma ställe. Befintliga parkeringsplatser runtom bedöms inte påverkas av den nya lösningen.

ALTERNATIV 2: PARKERINGSDÄCK

Detaljplanen medger att 40 procent av fastigheten får bebyggas med en maximal byggnadshöjd på 10,5 meter. Enligt kommunens bedömning bör det vara möjligt att bygga ett parkeringshus med upp till tre våningar på platsen utan att den maximala exploateringsgraden överskrids (mätt i byggnadsarea).

Om parkeringsbehovet skulle vara större än vad som kan täckas med en ny markparkering finns därmed möjlighet att bygga ett parkeringsdäck istället. Grovt uppskattat skulle ett parkeringsdäck i två plan möjliggöra för cirka 80 till 90 platser på samma yta, det vill säga ett tillskott på 60 till 70 platser mot idag. Detta är en grov uppskattning då lösningen inte har ritats upp.



Figur 6. Skiss över möjlig ny parkering på Brädgården 2, variant markparkering, blå kontur. Källa: Tyréns

SUMMERING

I framtiden finns på Brädgården 2 minst 70 allmänna platser (med ny markparkering); alternativt upp till 110 med parkeringsdäck i två plan. Ytterligare 30 parkeringsplatser kan göras tillgängliga genom omförhandling, vilket ger maximalt totalt upp till 140 platser (vid parkeringsdäck).

UTHYRINGS- OCH NYTTJANDEGRAD P-PLATSER

OBSERVATIONER, PARKERINGSSTATISTIK

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 de allmänna platserna på Brädgården 2 främst dagtid på vardagar. Platserna 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 vid lunchtid på vardagar. Generellt sett bedöms beläggningen ligga på cirka 50 procent en vanlig vardag, med fullbeläggning vid stora rättegångar som hålls ibland.

Platserna används främst av besökare som exempelvis ska till 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 Hemsöns egen personal.

Sammanfattningsvis står de allmänna parkeringsplatserna (40) på Brädgården 2, tomma på kvällar och helger och nyttjas i måttlig utstäckning dagtid. Samma sak gäller för de platserna som idag är individuellt uthyrda.

BELÄGGNINGSRÄKNINGAR

Under februari 2025 genomförde APCOA kompletterande beläggningsräkningar för både Brädgården 2 och 3.

För Brädgården 2 räknades antal parkerade fordon stickprovsmässigt på vardagar (måndag till fredag), omkring klockan 9, 10-11 och 13-14. Endast fordon på de 40 allmänna platserna räknades. Det noterades även om det pågick rättegång eller inte. Se tabell 16 på sida 24. Summerat fanns det som lägst 13 fordon och som mest 32, medelvärde för alla mättillfällen ligger på 23 fordon, dvs att lite mer än 50% av platserna användes. En koppling mellan tider med rättegångar och högre beläggningsgrad har inte kunnat identifieras.

Under samma period (februari 2025) genomfördes även stickprovsvisa fordonsräkningar på parkeringen på Brädgården 3, morgon, förmiddag, eftermiddag, kväll och nattetid. Se tabell 17 på sida 25.

Medelvärde för alla mättillfällen ligger runt 50 fordon, det vill säga cirka 50% av platserna. Den högsta uppmätta beläggningen var 82 bilar en tisdag kväll, i övrigt ligger de högre beläggningsvärdena mellan 65 och 75 fordon; mao var beläggningen som högst runt 75% och en gång 82%.

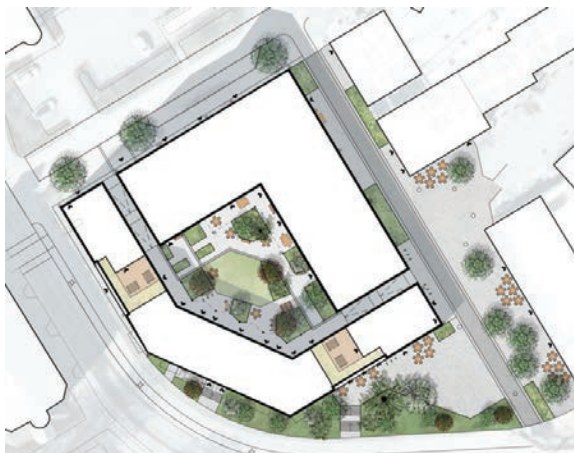
Generellt sett verkar beläggningen vara lägre på för- och eftermiddagar och högre tidiga morgnar, kvällar och nätter. Ett antagande är att detta beror på att hotellgäster, alternativt boende i området, använder parkeringen över natten. Däremot är beläggningen på helger förhållandevis låg och var vid mättillfällena som högst 42 fordon. Tiden med den lägsta beläggningen är måndag morgon (23-35 fordon).

SUMMERING

Sammantaget täcker sig antagandena baserat på APCOAS observationer och statistik väl med de beläggningsräkningar som gjordes i februari 2025. Båda parkeringar är vanligtvis ungefär till hälften belagda. Brädgården 2 antas vara tom på kvällar, nätter och helger, samtidigt som Brädgården 3 har sin högsta beläggning kvällar och nätter samt vissa morgnar. Det har inte uppstått någon överbeläggning på någon av platserna vid de genomförda mätningarna.

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 8 799 KVM BTA	ANDEL	ANTAL
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 PARKERING FÖR NY BEBYGGELSE

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 i 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 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 1 387 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 8 397 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

Parkeringsefterfrågan 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 nytillkomna 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 privatägd 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 parktisk "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 vartefter - 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 garaget på fastigheten, alternativt på Brädgården 2.

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 uppvä-

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

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

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

TILLGÄNGLIGA PLATSER

Behovet av bilparkering planeras att fördelas mellan Brädgården 2 och Brädgården 3. I garaget på Brädgården 3 kommer det att finnas 41 platser.

På Brädgården 2 kommer det finnas 40 allmänna platser (befintliga idag, yta 1 i figur 12). Dessutom kan 30 nya platser tillsakapas som markparkering på befintlig gräsyta (yta 2). Tillgången till parkeringsplatser på Brädgården 2 kan ytterligare utökas, dels genom att det byggs ett parkeringsdäck istället för markparkering på yta 2 (ca 60-70 tillkommande platser), dels genom att cirka 30 platser som idag hyrs individuellt kan bli flexibla (delvis yta 2 och yta 3).

I tabellen nedan har - för Brädgården 2 angetts det minsta möjliga antalet p-platser som "Min" och det maximala antalet som "Max".

PLACERING	MIN	MAX
Mark, befintlig (yta 1)	40	40
Mark, ny (yta 2)	30	-
P-däck, ny (yta 2)	-	70
Mark, omförhandlat (yta 3)	-	30
	70	140

Dessutom kan det undersökas om det är möjligt att genom parkeringsköp få tillgång till platser i garaget till de bostadshusen som just nu byggs på Brädgården 1 (se figur 12).



Figur 12. Tillgång till parkeringsplatser och placering bilpool

NY DISPONERING

Nedan förslag på hur parkeringsbehovet kan lösas utgår ifrån att alla platser som ingår i de olika boendescenarion ska vara flexibla, det vill säga ej reserverade för enskilda användare eller lägenhetsinnehavare. Endast RHP och poolbilarna ska ha reserverade platser.

Även platserna som ingår i servituten kommer, på samma sätt som idag, vara i hög grad flexibla och samnyttjas med allmänheten.

BRÄDGÅRDEN 3

De 41 platserna i garaget på Brädgården 3 kan disponeras enligt följande:

- 30 platser till hotellet som del i lösningen av servitutet (om totalt 85 platser)
- 2-4 poolbilar
- 7-9 platser för boende, anställda och besökare

Platser för rörelsehindrade anläggs efter behov. Laddmöjlighet för elbilar ordnas vid 8 platser (mot-svarande 20 % av platserna); samtliga resterande platser förbereds för laddning.

BRÄDGÅRDEN 2

Kvarstående behov efter disponering av garageplatserna hanteras på Brädgården 2 (mellan 40 och 140 tillgängliga platser) enligt följande:

- 70 platser för servitut:
 - Bostadsrättsföreningen: 15 platser
 - Hotellet: 55 platser
- Behovet är enligt följande (förutsatt att minst 7 platser förläggs i garaget) för:
 - scenario 1: 17 platser
 - scenario 2: 21 platser
 - scenario 3: maximalt 60 platser (och färre med högre ambitionsnivå för mobilitetsåtgärder genomförs)
- Summa: 87-130 platser

Alternativa disponeringslösningar med samma antal platser, är:

- Färre platser åt hotellet i garaget och istället fler på Brädgården 2 (god samnyttjandepotential med övrigt parkeringsbehov som finns dagtid)
- Poolbilarna kan placeras på Brädgården 2, se skiss i figur 12 (för ökad synlighet och tillgänglighet för allmänheten)
- Respektive kvarvarande platser i garaget tillgängliggörs i så fall för boende, anställda och besökare.

SUMMERING

Det totala parkeringsbehovet på Brädgården 2 är mellan 119 och 162 platser; vilket summeras genom 32 platser för befintliga verksamheter och 87-130 platser för att Brädgården 3 bebyggs.

SAMNYTTJANDE

För att använda befintliga parkeringsplatser på ett effektivt sätt och för att säkerställa att det framtida parkeringsbehovet kan lösas behöver platserna på Brädgården 2 samnyttjas.

Efterfrågan på parkeringsplatser varierar för olika användargrupper beroende på tid på dagen och dag i veckan. I tabell 13 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 40 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.

Den högsta förväntade parkeringsefterfrågan för verksamheter på Brädgården 2 antas utifrån beläggningsräkningarna till 32 platser.

Som ingångsvärde avseende behovet för Brädgården 3 har scenario 2 använts som har relativt högt parkeringsbehov och en spridning av olika användargrupper. Observera att minst 7 av platserna för boende förläggs i garaget och endast ett behov av cirka 10 platser för kategorin boende kvarstår att lösas på Brädgården 2.

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 14.

Som tabellen visar förväntas den högsta efterfrågan med sanmnyttjande inträffa nattetid då behovet är 81 parkeringsplatser. Alla övriga tider är efterfrågan lägre.

För det valda scenariot överstiger därmed parkeringsbehovet (81) de idag tillgängliga platserna (40), trots sanmnyttjande. Som tabellen visar är behovet av parkeringsplatser nattetid den dimensionerande faktorn. Scenario 1 har ett något lägre behov än scenario 2 och scenario 3 ett mycket högre (om inga mobilitetsåtgärder genomförs).

Genom disponering av platser för olika användargrupper i garaget respektive på Brädgården 2 kan eventuellt ett effektivare sanmnyttjande uppnås. Detta har dock inte testats i samband med denna utredning.

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 %	0	0
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 (32)	32	3	0	0
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) (10)	7	9	9	10
SUMMA	70	60	47	81

SUMMERING

Projektet Brädgården 3 har två särskilda förutsättningar som medför både begränsningar och möjligheter. Dels innebär projektet att en parkeringsplats bebyggs som omfattar servitut, vilka behöver ersättas på annat sätt; dels finns ett större antal parkeringsplatser på granntomten som har samma ägare och som projektet kan nyttja.

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.

Inventeringen av p-platser på Brädgården 2 och en undersökning av möjligheter att tillskapa nya platser på denna fastighet visar att upp till 140 platser kan tillgängliggöras för projektet.

Utredningen kan konstatera att alla scenarion bedöms vara genomförbara ur ett parkerings- och mobilitetsperspektiv, vilket dock förutsätter att parkeringen på Brädgården 2 samnyttjas mellan befintliga verksamheter, servitutsinnehavare och boende/bersökare/personal på Brädgården 3 samt att fler platser tillgängliggörs utöver de befintliga 40.

För både scenario 1 och 2 krävs att ytterligare cirka 40 parkeringsplatser skapas/tillgängliggörs utöver befintliga, genom exempelvis ny markparkering och/eller att de individuella platserna görs om till flexibla genom omförhandling av hyresavtalen.

För scenario 3 kan parkeringsbehovet hållas relativt lågt med hjälp av mobilitetsåtgärder. Om inga mobilitetsåtgärder genomförs krävs att fler parkeringsmöjligheter tillskapas än för scenario 1 och 2. Detta är möjligt utifrån tillgängliga ytor och detaljplanebestämmelser.

Oavsett scenario rekommenderas 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.

Tabell 15. Beläggningräkning Brädgården 2; olika veckor markerade i olika orange toner. Källa: Apcoa

DATUM	DAG	TID MORGON	ANTAL	RÄTTEGÅNG	TID FÖRMIDDAG	ANTAL	RÄTTEGÅNG	TID EFTERMIDDAG	ANTAL	RÄTTEGÅNG
04-feb	ti							13:45	22	x
05-feb	on	09:10	17	x						
06-feb	to							14:00	18	x
10-feb	må				10:30	16		14:00	18	
11-feb	ti	09:00	13	x	11:00	25	x			
12-feb	on				11:45	32	x			
13-feb	to	08:30	32	x				13:00	30	x
14-feb	fr				10:10	23	x			
20-feb	to				10:30	32	x			
21-feb	fr							13:30	18	
25-feb	ti	09:45	30	x						
26-feb	on				11:50	21				

Tabell 16. Beläggningräkning Brädgården 3; helger markerade i ljusorange. Källa: Apcoa

DATUM	DAG	TID MORGON	ANTAL	TID FÖRMIDDAG	ANTAL	TID EFTER-MIDDAG	ANTAL	TID KVÄLL	ANTAL	TID NATT	ANTAL
02-feb	sö			11:30	27						
03-feb	må	06:15	25			16:25	38				
04-feb	ti	06:20	60	11:05	49	17:00	41				
05-feb	on	06:20	65			16:10	37			22:00	66
06-feb	to			12:15	50						
07-feb	fr			10:05	48	15:30	41			22:00	64
08-feb	lö			09:15	36					22:45	39
10-feb	må	07:45	27			15:30	50				
11-feb	ti	06:15	50								
12-feb	on			11:45	63	15:30	53				
13-feb	to	06:30	58							22:40	41
14-feb	fr	06:10	34								
15-feb	lö	07:15	42								
16-feb	sö			08:50	41	17:50	38				
17-feb	må	06:10	35	10:20	32						
18-feb	ti	06:15	62			14:05	46	19:40	82		
19-feb	on	08:20	70					18:50	65		
20-feb	to			10:30	64						
21-feb	fr	06:10	47	10:15	32						
22-feb	lö			08:50	29						
24-feb	må			10:00	23					22:40	75
25-feb	ti	06:20	62	11:40	46						
26-feb	on	06:10	67							22:50	67
27-feb	to					14:00	66	19:05	38		
28-feb	fr	06:10	47								



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