

Parkering och mobilitet Haninge C

2026-03-04



Beställare:	NIAM AB
Konsultbolag:	Structor Mark Stockholm AB
Uppdragsnamn:	Parkering och mobilitet Haninge C
Uppdragsnummer:	4600
Datum:	2026-01-23
Revideringsdatum:	2026-03-04
Uppdragsledare:	Sabine Saracco
Utredare:	Ellen Fredholm, Albin Bellander
Granskare:	Patrik Lundqvist

Sammanfattning

Parkeringsstalet för bostäder inom den planerade exploateringen har beräknats i enlighet med kommunens parkeringsstrategi (2018-12-21) samt bilagan Tillämpning av zoner och parkeringstal (2023-12-13). Utredningen redovisar ett flertal mobilitetsåtgärder som sammantaget syftar till att minska beroendet av bilinnehav. Mot bakgrund av den samlade effekten av dessa åtgärder rekommenderas att en reduktion av parkeringstalet genomförs.

Enligt kommunens riktlinjer uppgår det totala behovet av bilparkering för boende till 159 bilplatser samt 22 bilplatser för boendebesök. Beräkningen av bilparkering för boende och besök baseras på kommunens parkeringsnorm och inkluderar möjliga avdrag genom lägenhetsfördelning, ett mobilitetsavdrag om 20 procent samt samnyttjande av bilplatser för besökare. Behovet av cykelparkering för boende uppgår till totalt 828 cykelplatser, vilket har beräknats utifrån lägenhetsfördelningen och inkluderar även 22 cykelpoolsplatser som utgör en del av mobilitetsåtgärderna som föreslås.

Enligt kommunens parkeringsnorm uppgår behovet av bilparkering i Haninge centrum, baserat på BTA, till cirka 708 bilplatser enligt grundtal. Efter hänsyn till samnyttjande och ett mobilitetsavdrag om 20 procent reduceras behovet till cirka 450 bilplatser. Utifrån faktisk nyttjandegrad enligt beläggningsstatistik visar dock utredningen att det finns skäl att avvika från parkeringsnormen och i stället tillämpa en lägre parkeringsnivå. Sammantaget bedöms en parkeringsnivå om cirka 370 bilplatser vara mer ändamålsenlig för centrumområdet på sikt.

För cykelparkering till Haninge centrum uppgår behovet enligt parkeringsnormen till 409 cykelplatser, baserat på samnyttjande mellan handel och anställda, vilket är betydligt fler än dagens ca 50 platser. I kommande skeden behöver det säkerställas att cykelparkering inryms, förslagsvis byggs cykelparkeringen ut etappvis.

För den planerade förskolan med fyra avdelningar redovisas, enligt parkeringsnormen, ett behov av fem bilplatser och 37 cykelplatser. Dessa platser bedöms dock kunna samnyttjas och inkluderas i de övergripande parkeringsmängderna för bil och cykel inom centrumområdet.

Utifrån nuvarande planförslag inryms totalt 666 bilparkeringar, fördelat på de olika kvarteren. Det innebär att det finns 3 platser till godo jämfört med det parkeringsbehov om 663 platser som denna parkeringsutredning rekommenderar. Parkeringsfördelningen baseras på följande principer:

- Samnyttjad parkering och handelsparkering lokaliseras till kvarter 13 och 31.
- Boendeparkering är till stor del avskild i stängda garage.
- Förhyrda parkeringsplatser omfördelas för att optimera samnyttjandet.
- Boende kan komma att parkera i ett annat kvarter än det egna bostadskvarteret.

Innehåll

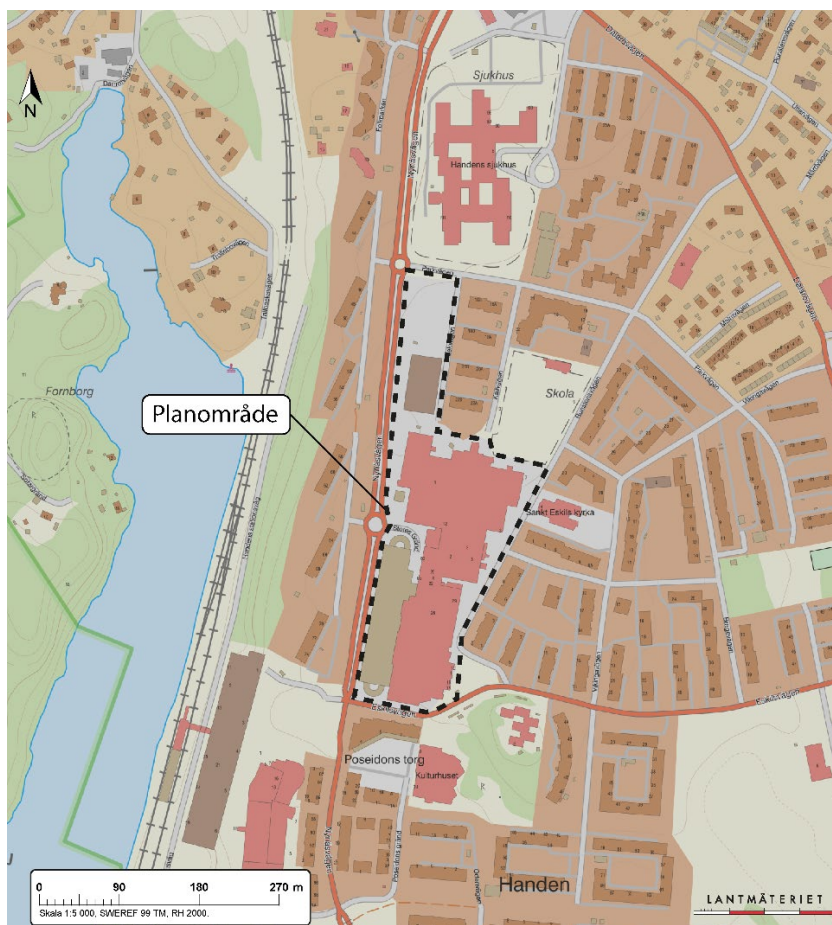
1. Bakgrund och syfte	5
2. Nuläge	6
2.1. Bilägande	6
2.2. Resvanor	6
2.3. Befintlig parkering	6
3. Framtida parkeringsbehov	7
3.1. Bostäder	8
3.1.1. Cykelparkering boende	8
3.1.2. Bilparkering boende	8
3.1.3. Mobilitetsåtgärder	10
3.1.4. Rekommendation bilparkering boende	13
3.2. Centrumhandel och verksamheter	14
3.2.1. Cykelparkering centrum	14
3.2.2. Bilparkering centrum	14
3.2.3. Motivering till justerad parkeringsmängd	15
3.2.4. Parkeringsmängd för handel	17
3.3. Förskola	18
3.3.1. Bilparkering	18
3.3.2. Cykelparkering	18
4. Samnyttjande	19
4.1. Bilparkering	19
4.2. Cykelparkering	20
5. Fördelning av cykelparkering	21
5.1. Fördelning av cykelplatser för boende	21
5.2. Fördelning av cykelplatser för centrum	21
6. Fördelning av bilparkering	24
6.1. Bilparkeringstal för boende	24
6.2. Bilparkeringstal för handel och arbetsplatser	24
6.3. Samnyttjande	24
6.4. Totalt parkeringsbehov	24
6.5. Relation till nuvarande planförslag	24

1. BAKGRUND OCH SYFTE

En ny detaljplan tas fram för Haninge centrum med syfte att utveckla befintliga parkeringsytor för nya användningar, främst bostadsbebyggelse. En central aspekt i projektet är att utreda behovet av parkering för att kunna erbjuda attraktiva förutsättningar för handel, arbetsplatser samt bostäder. Det planeras för 436 lägenheter och en förskola om totalt fyra avdelningar inom planområdet. Vissa befintliga delar av centrum utgår och några mindre lokalytor tillkommer.

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

- Trafikstrategi för Haninge kommun (2018-05-28)
- Parkeringsstrategi för Haninge kommun (2018-12-12)
- Tillämpning av zoner och parkeringstal (2023-12-13)



Figur 1. Översiktsbild. Bakgrundskarta: Lantmäteriet.

2. NULÄGE

2.1. Biläggande

Enligt resevaneundersökning från region Stockholm (år 2019) anger 82% av hushållen i undersökningen att de har tillgång till bil. Haninge kommun jämfört med regionens snitt på 74%. 64% av de som reser med bil i kommunen anger att de har tillgång till avgiftsfri parkering och 36% att de har avgiftsbelagd parkering.

2.2. Resvanor

Haninge har en hög andel bilburen trafik idag sett till kommunens färdmedelsfördelning (genomsnitt för veckan), den ligger på 60% jämfört med regionens 40%. Genom att förtäta i kommunens centrala delar följs kommunens trafikplan och trafikstrategi och att prioritera hållbara färdmedel och öka andelen gående och cyklande.

Av resorna som görs i länet i snitt utgör handel/inköp av olika slag 15% på vardagar och 30% på helger.

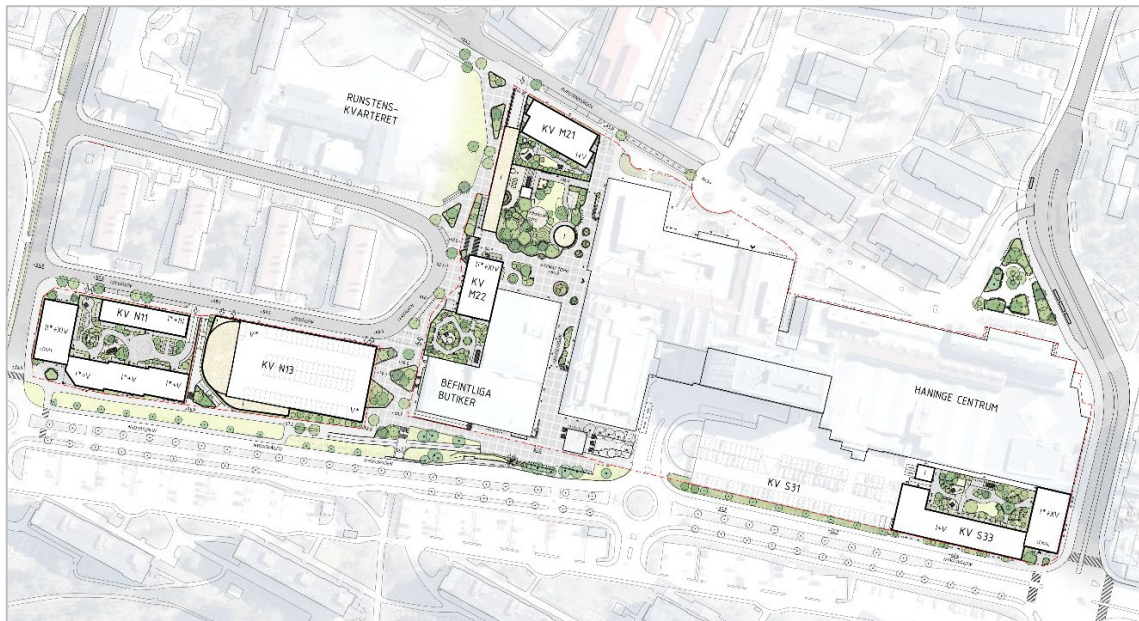
2.3. Befintlig parkering

Enligt genomförd parkeringsinventering för norra och södra parkeringsytorna (däck och markparkering) finns 771 p-platser varav 9 RHP. 80 platser är förhyrda av dessa 771. Utöver detta antal har polisen 20 platser i garage i nivå med lastfaret. Det finns 142 hyresgäster med tillstånd som gäller för personal i Haninge centrum och BRF Argos (enligt uppgift från Parkman). Dessa har till stor del inga angivna parkeringsplatser, utan enbart personaltillstånd att parkera avgiftsfritt.

Vid platsbesök har 50 cykelparkeringsplatser observerats omkring Haninge centrum. Vid dessa tillfällen har beläggningen vid cykelplatserna varit låg.

3. FRAMTIDA PARKERINGSBEHOV

Planförslaget omfattar ny- och ombyggnation av parkeringslösningar för flera av de tillkommande kvarteren, det gäller kvarter 11, 13 och 33.



Figur 2. Illustrationplan. Källa: Urbio (2026).

I kvarter 11 anläggs ett nytt underjordiskt parkeringsgarage som till stor del tillgodoser behovet av bostadsparkering för kvarterets boende.

I kvarter 13 byggs det befintliga parkeringsdäcket på med ytterligare tre våningsplan, vilket ger totalt fem parkeringsplan. Parkeringslösningen utformas som ett mobilitetshus där handeln samt förhyrda parkeringsplatser utgör de primära användargrupperna.

I kvarter 33 avsätts en del av det befintliga parkeringsdäcket för kvarterets bostadsbebyggelse för att tillgodose behovet av boendeparkering. Resterande delar av parkeringsdäcket nyttjas fortsatt i enlighet med dagens användning, vilket i huvudsak utgörs av centrubesökare.

I följande avsnitt presenteras behovet av bil- och cykelparkering för de tillkommande markanvändningarna i planförslaget.

3.1. Bostäder

Det planeras 436 lägenheter och en ny förskola inom planområdet.

3.1.1. Cykelparkering boende

För cykelparkering gäller ett generellt p-tal om 2 cykelplatser per lägenhet, vilket i detta fall genererar 872 cykelplatser för boende. Utöver detta påverkas även p-talet av lägenhetsfördelningen. Lägenhetsfördelningen är viktig då olika p-tal anges för olika lägenhetsstorlekar. Grundparkeringstalen för respektive lägenhetstyp möjliggör en reduktion till 806 platser.

Tabell 1. Redovisning av p-tal för cykel utifrån lägenhetsstorlek.

Lägenhetsstorlek	Bedömd fördelning	Antal Lgh	Cpl/lgh (p-tal)	Cpl totalt
Liten (<35 kvm)	49%	214	1,2	257
Mellan (35–65 kvm)	21%	91	2,0	182
Stor (>65 kvm)	30%	131	2,8	367
Totalt	100%	436		806

Delar av cykelparkeringen bör utformas för lådcyklar eller cykelkärror. Parkeringsnormen ställer inga krav på besöksparkering till boende för cykel.

3.1.2. Bilparkering boende

Utifrån kommunens parkeringsnorm för bostäder anges ett generellt p-tal för zon A (Stadskärnan/Handen) om 0,5 bilplatser/lägenhet samt 0,1 platser/lägenhet för besök. I detta fall, med 436 lägenheter, genereras ett parkeringsbehov om 262 platser (218 boendeparkering och 44 besöksparkeringar).

Tabell 2. Antal boendeplatser samt besöksplatser utifrån p-tal.

Antal bostäder	Parkeringstal	P Boende	P Besökare	Totalt
436	0,5 bpl/lgh 0,1 besöksplatser/lgh	218	44	262

Med hänsyn till lägenhetsfördelning kan en reduktion om 19 platser uppnås, vilket redovisas i Tabell 3.

Tabell 3. Redovisning av p-tal för bil utifrån lägenhetsstorlek.

Lägenhetsstorlek	Fördelning	Antal Lgh	Grund (zon A)	P Boende	P Besök	Totalt
Liten (<35 kvm)	49%	214	0,35	75	22	97
Mellan (35–65 kvm)	21%	91	0,5	45	9	54
Stor (>65 kvm)	30%	131	0,6	79	13	92
Totalt	100%	436		199	44	243

Mängden boendeparkering kan enligt kommunens parkeringsnorm reduceras ytterligare genom implementering av olika mobilitetsåtgärder, vilka syftar till att minska behovet av bil. Möjligheten till reduktion samt införande av olika mobilitetsåtgärder redovisas i avsnittet nedan.

3.1.3. Mobilitetsåtgärder

Reducerat parkeringsbehov kan erhållas genom att fastighetsägare förbinder sig att genomföra åtgärder som förväntas minska efterfrågan på parkering. Som mest kan en reduktion av 20 % erhållas. Utifrån samråd med fastighetsutvecklaren har följande mobilitetsåtgärder bedömts vara aktuella för planerade bostäder.

Bilpool

För att kunna skapa förutsättningar för en mer flexibel bilanvändning planeras ett antal parkeringsplatser avsättas för bilpool. Bilpool möjliggör att boende samt allmänheten, via applösning eller annan plattform, kan boka bil vid behov. Detta minskar behovet av att äga en egen bil och kan motivera en sänkning av projektets p-tal. Bilpoolen bör finnas på plats vid första inflyttning och kan sedan successivt utökas vartefter människor flyttas in. En möjlighet är att byggherren subventionerar medlemskap av bilpool under en viss tid.

I ett examensarbete vid KTH analyserades olika kommuners riktlinjer kopplat till riktlinjer för antal bilpoolsplatser.¹ Resultatet visade att majoriteten av studerade kommuner utgår ifrån antal bilpoolsplatser baserat på antal lägenheter. Det vanligaste riktvärdet i studien uppgick till 1 poolbil per 50 lägenheter. I detta fall skulle det krävas att 9 bilpoolsplatser anläggs i garagen i Haninge centrum för att uppnå en lämplig nivå av bilpoolsparkering.

Ett sätt för att minska antalet bilpoolsplatser som behövs kan vara att fastighetsägaren även deltar och stödjer framtagandet av en plattform bland boende för privat bilpool. Detta innebär att boende via en plattform kan dela och hyra ut bilar till varandra. En privat bilpool skulle minska behovet av separata bilpoolsplatser och är organiserad och finansierad av deltagarna själva.

Cykelrum och cykelparkering

Rummen ska vara lätta att nå från markplan. För detta rekommenderas automatiska dörröppnare och cykelrummen är med fördel förlagda så att de går att nå från markplan utan nivåskillnader. För ökad trygghet bör cykelrummen vara väl upplysta och lätta att överskåda. Det ska vara möjligt att låsa fast sin cykel, gärna med ramlåsning. För parkering på gårdar och vid entréer ska cykelparkeringen möjliggöra för ramlåsning för att parkeringen ska upplevas säker och attraktiv. Dessutom anordnas med fördel cykelparkeringen väderskyddad med tak och belysning. För detta finns särskilda väderskydd med inbyggda solcellspaneler.

Verktyg och reparation

I anslutning till cykelrum kan utökade cykelfaciliteter anordnas, exempelvis tvättrum och laddmöjlighet. Dessa kan med fördel kompletteras med enklare verktyg att låna för cykelmeck men viktigt här är att ett system upprättas som säkerställer att verktygen inte

¹ Gunnarsson, FA. (2024). Bilpooler i Kommunal Planering Hållbarhetsstrategi för Behov eller Efterfrågan? Examensarbete inom hållbar utveckling, miljövetenskap och teknik.

lämnar reparationsrummet. Cykelverkstaden kan förslagsvis kompletteras med en årlig cykelservice som bekostas av byggaktören under ett fastställt antal år. Service två gånger per år, en gång under våren och en under hösten, underlättar för boende som exempelvis vill byta till vinterdäck eller behöver hjälp med enklare reparation.

Cykelpool

För att ytterligare öka attraktiviteten att resa med cykel kan cykelpoolen erbjudas gratis eller med subventionerat medlemskap av byggaktören under viss tid, i likhet med vad som erbjuds för bilpool. Medlemskapet är då kopplat till lägenhet och byter lägenheten boende ska medlemskapet överlåtas. En riktlinje för antalet cykelpoolsplatser kan vara 1 cykelpoolsplats per 20 lägenheter vilket dels baseras på tidigare parkeringsutredningar i centrala Haninge², dels riktlinjer för Ulleråker i Uppsala kommun.³ I detta fall skulle antalet cykelpoolsplatser uppgå till 22 cykelpoolsplatser.

Viktigt är att cykelpoolen har tillgång till cyklar utöver den vanliga standardcykeln; exempelvis vikcyklar och lastcyklar, gärna med el. En riktlinje kan vara att 15% av cyklarna i cykelpoolen ska vara lastcyklar då denna cykeltyp underlättar vid resor till och från handel/butiker.

Cykelförvaring

Ytterligare ett komplement till ovanstående åtgärder är att möjliggöra förvaring av cykel i egna förråd genom att cykelkrokar finns tillgängliga i samtliga förråd.

Informationskampanjer

Informationskampanjer till nyinflyttade är en effektiv metod för att främja hållbara resvanor från början av en boendeperiod. Genom välkomstpaket med information om till exempel kollektivtrafik, cykelvägar och bilpooler kan nyinflyttade få en bättre förståelse för vilka hållbara resealternativ som finns. För att bibehålla engagemanget kan informationen kontinuerligt uppdateras via nyhetsbrev eller fastighetsägares digitala plattformar.

Digitala informationstavlor i entréer

Digitala informationstavlor i fastigheters entréer kan ge boende snabb tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafik, väder, återvinningstider och andra tjänster som kan underlätta vardagen. Genom att synliggöra avgångstider för bussar och tåg direkt vid entrén blir det enklare att välja kollektivtrafik i stället för bil. Dessa skärmar kan också användas för att informera om tillfälliga trafikförändringar, lokala evenemang och fastighetsrelaterade nyheter.

² Uppsala kommun & WSP. (2023). Åtgärdsplan hållbar mobilitet i Ulleråker.

³ Haninge kommun & Afry. (2023). Mobilitetsutredning för Haninge Central.

Synliggör parkeringskostnad för boendeparkering

Att synliggöra parkeringskostnaden för boendeparkering handlar om att tydligt kommunicera de verkliga kostnaderna för att tillhandahålla parkeringsplatser. Genom att exempelvis inkludera parkeringskostnaden separat på hyresavier eller informera via fastighetens digitala plattformar får boende en ökad förståelse för hur mycket parkeringen faktiskt kostar. Denna medvetenhet kan bidra till att fler överväger alternativa transportmedel och därmed minska bilinnehavet i bostadsområden.

Prissättning av boendeparkering

En mer rättvis prissättning av boendeparkering, där avgiften närmar sig den faktiska anläggnings- och underhållskostnaden, kan vara ett effektivt sätt att minska parkeringsrelaterade subventioner och skapa en mer rättvis fördelning av mobilitetskostnader. Genom att justera parkeringsavgifterna kan efterfrågan på bilplatser minska, vilket frigör ytor för mer hållbara transportlösningar såsom cykelparkeringar, bilpooler eller grönområden. En sådan prissättningsmodell kan även bidra till att fler boende överväger att använda kollektivtrafik eller andra hållbara alternativ i stället för egen bil.

Leveransboxar

I kvarter 13, där mobilitetshuset inryms, kommer leveransboxar att anordnas som en del av mobilitetstjänstutbudet. Leveransboxarna möjliggör samordnade varuleveranser till boende och verksamheter inom området.

Genom att samla leveranser till en gemensam mottagningspunkt kan antalet individuella hämtningsresor minska, vilket bidrar till färre bilresor, minskad trafikbelastning och reducerade utsläpp. Leveransboxar underlättar även användningen av hållbara färdmedel genom att ersätta resor som annars hade genomförts med bil. Syftet är att främja ett mer resurseffektivt och hållbart resande samt att stärka mobilitetshusets funktion som plats för samordnade mobilitetstjänster.

3.1.4. Rekommendation bilparkering boende

Det aktuella området är beläget i direkt anslutning till kapacitetsstark kollektivtrafik, där både pendeltåg och bussar erbjuder täta avgångar och goda förbindelser. Detta innebär att boende har attraktiva alternativ till bilägande, vilket bedöms minska behovet av bilparkeringsplatser.

Området ligger även i direkt närhet till ett rikt serviceutbud. Dagligvarubutiker, handel, vårdinrättningar och andra viktiga samhällsfunktioner finns inom gångavstånd vilket ytterligare minskar behovet av bil för de boende. I områden där invånarna enkelt kan tillgodose sina dagliga behov utan bil bör yteffektiva och hållbara mobilitetslösningar prioriteras framför bilparkering. I centralt belägna områden som Haninge centrum med stark kollektivtrafik och korta avstånd till service är potentialen för att välja hållbara transportalternativ som störst.

Utifrån detta rekommenderas att en reduktion om 20% erhålls för de mobilitetsåtgärder som listats ovan. Detta innebär att det totalt krävs 203 platser för boende och besökare. I Tabell 4 redovisas hur grundparkeringsstalet inklusive platser för besöksparkering utvecklats utifrån de resonemang som redovisats ovan.

Tabell 4. Redovisning av parkeringstalets utveckling från grundparkeringsstal till rekommenderat parkeringsstal. Antalet bilplatser är inklusive besöksparkering. Antalet platser avrundas till närmsta heltal.

		Steg 1. Grundparkeringsstal		Steg 2. Lägenhetsfördelning		Steg 3. Mobilitetsrabatt	
Antal lägenheter		P-tal	Antal bpl	P-tal	Antal bpl	P-tal	Antal bpl
Liten (<35 kvm)	214	0,5	129	0,35	96	0,28	82
Mellan (35–65 kvm)	91	0,5	54	0,5	55	0,4	45
Stor (>65 kvm)	131	0,5	79	0,6	92	0,48	76
Totalt	436 lgh	262 bpl		243 bpl		203 bpl	

3.2. Centrumhandel och verksamheter

3.2.1. Cykelparkering centrum

Cykelparkeringsbehovet för centrum baseras på kommunens parkeringsnorm "Tillämpning av zoner och parkeringstal" (2023-12-13) samt BTA-sammanställning över dagens centrum. I samband med planerad exploatering kommer en viss mängd befintlig centrumyta att rivas. Dessa ytor har utgått i parkeringsbehovet utifrån kommunens p-tal och framtida BTA-sammanställning.

Total mängd BTA för butiker och kontor har sammanställts, ytor för butiker har delats upp på dagligvaru- och sällanköpsbutiker. I samband med exploateringen tillskapas 350 BTA ny butiksytta vilket har inkluderats i sammanställningen. Vissa ytor kommer samtidigt att rivas och dessa ytor har således tagits bort från sammanställningen.

I Tabell 5 redovisas antalet cykelparkeringsplatser som krävs utifrån BTA-sammanställning samt kommunens parkeringsnorm.

Tabell 5. Sammanställning av BTA i förhållande till p-tal för cykel.

Markanvändning	BTA	P-tal Cykel per 1000 kvm BTA	Cykelparkeringar
Kontor	14 723	13	191
Sällanköpsbutiker	23 892	13	311
Dagligvarubutiker	4 831	16	77
Totalt	43 446		579

Givet att det idag finns 50 cykelplatser i centrum innebär parkeringsbehovet om 579 platser utifrån kommunens parkeringsnorm en mycket stor ökning av antalet cykelplatser. Här rekommenderas att framtida anläggning av cykelparkering till centrumet sker etappvis. Det vill säga att man till en början strävar efter att anlägga en viss andel av cykelparkeringarna som krävs i strategiska lägen. Utifrån kontinuerlig uppföljning kan den faktiska användningen och behovet av cykelplatser studeras. Detta förhållningssätt bör appliceras för att säkerställa att tillkommande cykelparkeringar är attraktiva, placeras i rätt lägen samt omfattar en rimlig parkeringskapacitet.

För cykelparkering anger kommunens parkeringsnorm att en särskild utredning ofta kan behövas, trots det angivna parkeringstalet, eftersom parkeringsefterfrågan kan variera stort mellan olika verksamheter. Detta diskuteras vidare i kapitlet samnyttjande.

3.2.2. Bilparkering centrum

Bilparkeringsbehovet för centrum har beräknats med hjälp av kommunens parkeringsnorm "Tillämpning av zoner och parkeringstal" (2023-12-13). I Tabell 6 redovisas antalet parkeringsplatser som krävs utifrån BTA-sammanställning för de framtida yterna för centrum som beskrivits ovan.

Utifrån grundtalen i kommunens parkeringsnorm uppgår parkeringsbehovet för centrum till 708 bilplatser (546 platser för handel, 162 platser för kontor).

Om platserna för handeln och kontor kan samnyttjas, i linje med kommunens tillämpningsbilaga för parkeringstal, kan parkeringsbehovet i stället uppgå till 562 platser (546 platser för handel, 16 platser för kontor). Detta baseras på att den dimensionerande tidpunkten för parkeringen uppstår under lördagar. En mer ingående diskussion kring samnyttjandets effekter på parkeringsbehovet redovisas i kapitel 4.

Utöver detta kan det utifrån information från kommunen vara aktuellt att pröva en reducering av mängden centumparkering med 20%. Utfallet av denna reducering resulterar i en total parkeringsmängd om 450 platser (437 platser för handel, 13 för kontor).

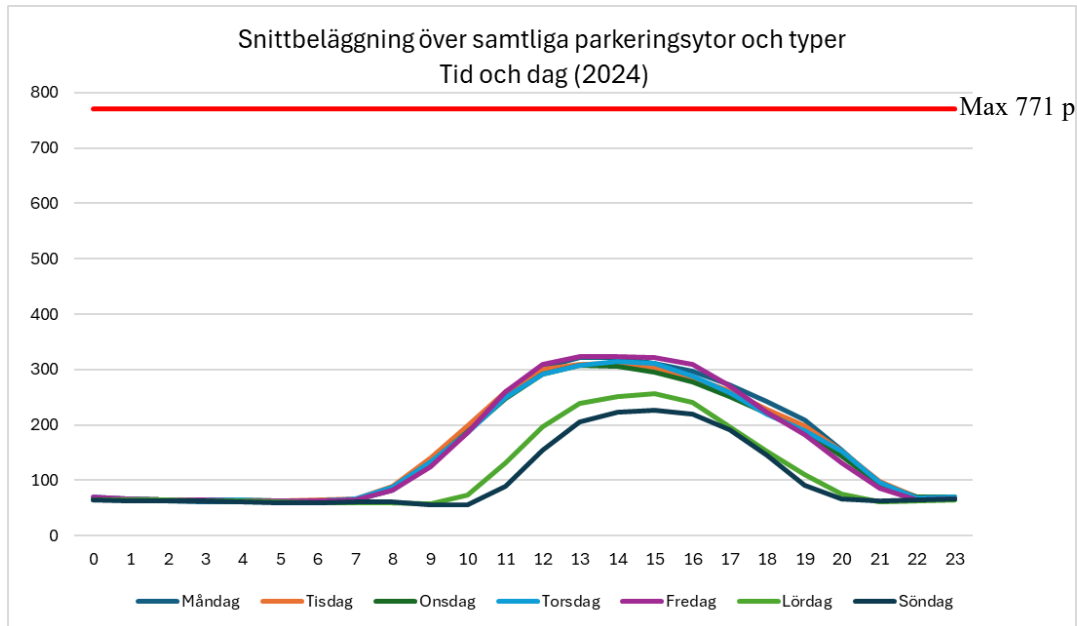
Tabell 6. Sammanställning av BTA i förhållande till p-tal för bil.

Markanvändning	BTA	P-tal Bil per 1000 kvm BTA	Totalt utan samnyttjande	Totalt med samnyttjande	Totalt med -20%
Kontor	14 723	11	162	16	13
Sällanköpsbutiker	23 892	18	430	430	344
Dagligvarubutiker	4 831	24	116	116	93
Totalt	43 446		708	562	450

För att kontrollera om det bilparkeringsbehov som genereras utifrån kommunens parkeringsnorm bedöms som rimliga, har parkeringsstatistik från dagens parkeringsytor studerats. Detta görs i linje med kommunens parkeringsnorm som anger att det trots gällande grundparkeringstal ofta kan krävas särskild utredning och bedömning då förutsättningar för olika verksamheter kan variera stort.

3.2.3. Motivering till justerad parkeringsmängd

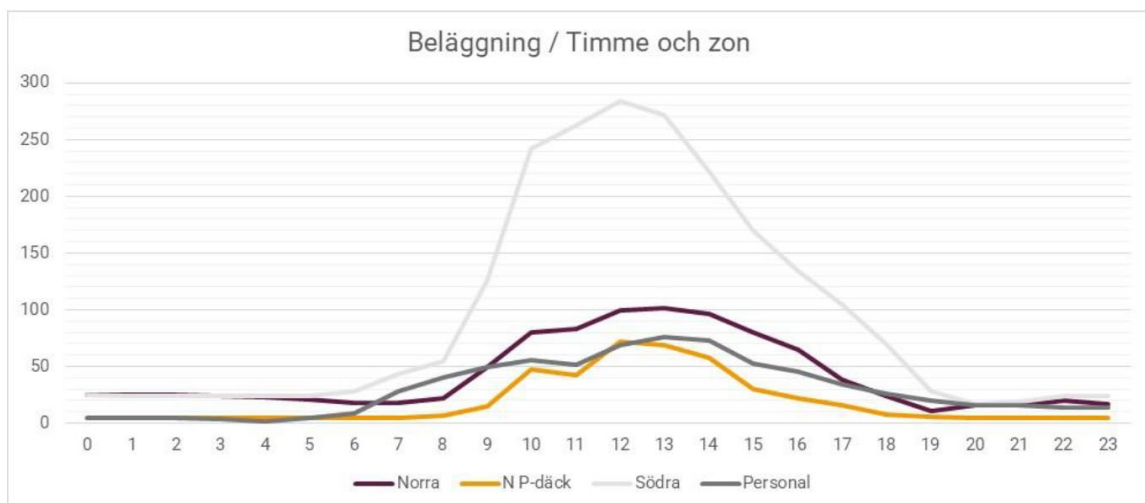
Parkeringsbeläggningsdata har inhämtats från Parkman. I Figur 3 redovisas beläggningen under en genomsnittlig vecka under 2024. De tio högst och lägst belagda veckorna har inte tagits med i genomsnittsveckan. Figuren redovisar antalet parkerade fordon per timme vid samtliga parkeringsytor. Viktigt att notera är att även förhyrda platser omfattas i denna graf (80 platser) samt tillståndsparkering för de som arbetar i centrum. Under genomsnittsveckan uppgår antalet parkerade fordon som mest till 325 under fredag eftermiddag (kl 14:00-15:00). Idag är det cirka 30% vakanser i lokalerna i centrum.



Figur 3. Redovisning av snittbeläggning för samtliga veckodagar. Källa: Parkman (2025).

Idag råder en tydlig överdimensionering av parkering i Haninge C. Den genomsnittliga maximala beläggningen, beräknad som total beläggning över samtliga parkeringsytor, uppgår till cirka 325 platser, medan den totala kapaciteten är 771 platser, vilket motsvarar en beläggningsgrad om cirka 42 procent.

Sett till perioder med högst beläggningen underskrids fortfarande parkeringskapaciteten. I Figur 4 redovisas antalet parkerade fordon per timme den 22 december 2023 (julhandel). I detta fall uppgick den totala beläggningen under maxtimmen till 550 fordon (kapacitet 771).



Figur 4. Beläggning 23-12-22 på de olika ytorna över dygnets 24 timmar. Källa: Parkman (2025).

3.2.4. Parkeringsmängd för handel

Analysen av den genomsnittliga parkeringsbeläggningen visar att behovet understiger det totala parkeringsutbudet i Haninge centrum. Mot denna bakgrund rekommenderas att framtida parkeringsdimensionering i första hand baseras på faktisk belägningsstatistik snarare än på parkeringsbehov enligt kommunens p-tal.

Belägningsdatan har räknats upp med 10 procent för att ta höjd för dagens cirka 30 procent vakanta lokaler samt för variationer i efterfrågan. En full uthyrning av lokalerna bedöms dock inte innebära en proportionell ökning av antalet parkerade fordon. Utifrån den uppräknade genomsnittliga beläggningen uppgår den maximala efterfrågan till cirka 350 bilplatser. Det bedöms inte ändamålsenligt att dimensionera parkering utifrån enstaka högbelastningsdagar, då detta riskerar att leda till stora outnyttjade ytor vid låg efterfrågan.

Haninge centrum är centralt beläget med goda möjligheter att gå, cykla och nyttja kollektivtrafik för att nå centrumet. Handelsutbudet i centrum är inte den typ av handel som typiskt sett genererar långa uppehållstider. Centrumet bedöms snarare vara inriktat för kortare inköpsvistelser och detaljhandel. Mot bakgrund av faktisk nyttjandegrad bedöms därför en parkeringsnivå om cirka 370 bilplatser vara mer ändamålsenlig för centrum framöver.

Förslaget om 370 handelsplatser innebär fler parkeringsplatser än dagens genomsnittsbeläggning. Det framtida tillskottet av besökare till centrum bedöms i stor utsträckning utgöras av de boende som tillkommer i planförslaget och dessa är inte bilburna.

De 80 förhyrda platser som finns kvarstår men är inte inräknade i de 370 platserna utan tillkommer. Även de 150 personal/tillståndsparkeringarna kommer tas bort i framtiden. Detta innebär sannolikt att anställda blir mindre benägna att använda bilen, eftersom de i framtiden måste betala för att parkera. Parkeringsutredningens rekommendation är att dimensionera handelsparkeringen utifrån faktisk parkeringsstatistik. Det parkeringsbehov som genereras utifrån kommunens parkeringsnorm om 450 bilplatser bedöms inte ligga i linje med det faktiska behovet på platsen idag.

Även om parkeringsstatistik visar att parkeringen idag är överdimensionerad kopplat till befintligt behov rekommenderas följande mobilitetsinsatser för besökare till centrumet för att ytterligare minska efterfrågan på bilparkering samt för att skapa förutsättningar för hållbara resor.

Digitala informationstavlor

Informationstavlor med avgångstider för buss och pendeltåg vid centrala besöksmål gör det enklare för besökare att välja kollektivtrafik i stället för bil. Genom att placera dessa tavlor på strategiska platser kan resenärer snabbt få överblick över nästa avgång utan att behöva söka information i appar eller på hemsidor. Detta kan minska osäkerheten kring kollektivtrafikens tillgänglighet och uppmuntra fler att resa hållbart.

Attraktiva cykelparkeringar

Att skapa attraktiva cykelparkeringsplatser är en viktig åtgärd för att öka cyklandet. Genom att placera cykelställ nära entréer till centrumet kan cykeln bli ett mer praktiskt alternativ för kortare resor. För att göra parkeringarna mer attraktiva bör de vara väderskyddade, trygga och utformade så att det är enkelt att låsa fast cykeln på ett säkert sätt.

Borttagande av gratis parkering för anställda

I samband med exploateringen av Haninge centrum kommer gratis parkering för anställda att utgå. Detta bedöms vara en viktig faktor i att kunna minska bilpendling och öka andelen hållbara resor till arbetet. Detta kan innebära att anställda i större utsträckning överväger andra alternativ såsom kollektivtrafik, cykel eller samåkning. För att förändringen ska bli framgångsrik bedöms ovan mobilitetsinsatser vara viktiga för att säkerställa att det finns goda förutsättningar för att resa hållbart till och från arbetet.

3.3. Förskola

3.3.1. Bilparkering

Haninge kommuns parkeringstal för förskoleverksamhet omfattar 6 platser per 1000 kvm BTA inom zon A. Dessa platser omfattar både personalparkering och besöksparkering. Planerad förskola uppskattas omfatta 800 kvm BTA, bestående av 4 avdelningar. Utifrån dessa uppgifter uppgår parkeringsbehovet till 5 platser.

Utifrån uppskattningar från arkitekt omfattar varje avdelning ungefär 20 barn, vilket innebär totalt 80 barn. Vidare uppskattas antalet anställda uppgå till ungefär 3 anställda per avdelning, vilket innebär ca 12 anställda på förskolan.

3.3.2. Cykelparkering

För cykelparkering gäller 0,4 cykelplatser per anställd samt 0,4 cykelplatser för barn. Utifrån ovan förutsättningar krävs 5 cykelplatser för anställda och 32 cykelplatser för barn/föräldrar som hämtar och lämnar.

4. SAMNYTTJANDE

En åtgärd för att styra användningen av parkeringsplatser för cykel och bil och för att bättre nyttja stadsrummet och de ytor som finns tillgängliga är att möjliggöra samnyttjande mellan olika typer av parkeringsplatser. Samnyttjande innebär att olika användare delar på samma parkeringsytor vid olika tidpunkter. Samnyttjande i detta fall skulle kunna anordnas mellan verksamheter, till exempel med parkeringsplatser för anställda och även besökare till bostäder.

4.1. Bilparkering

I Figur 5 redovisas bedömningar från Haninge kommuns parkeringsnorm kopplat till nyttjandegrad av parkering för olika typer av markanvändningar och tidpunkter.

LOKALTYP/TID-PUNKT	VARDAG 10–16	FREDAG 16–19	LÖRDAG 10–13	NATT
Bostäder	75 %	75 %	75 %	85 %
Boendebesökare	30 %	70 %	50 %	40 %
Industrier	70 %	10 %	5 %	10 %
Kontor	75 %	30 %	10 %	10 %
Butiker	40 %	85 %	100 %	0 %
Skolor/förskola	90 %	10 %	5 %	0 %
Hotell	50 %	50 %	30 %	80 %
Restauranger	75 %	40 %	60 %	0 %

Figur 5. Procentsatser vid samnyttjande (Hanninge kommun, 2023).

Dessa nyttjandegrader har applicerats på parkeringsmängder för boendebesökare och förskolans parkeringsplatser. Samnyttjande bedöms inte vara aktuellt för bostadsparkeringar.

Platserna för handel och kontor kommer att samnyttjas. Den totala mängden påverkas dock inte, eftersom parkeringsbehovet baseras på den rekommenderade omfattning som fastställts utifrån belägningsstatistik.

Inom ramen för denna utredning bedöms den dimensionerande tidsperioden vara lördagar mellan 10:00-13:00.

Detta innebär att antalet platser för bostadsbesökare kan reduceras från 44 till 22 platser. Platserna för förskolan, motsvarande 5 platser, blir vid samnyttjande försumbara eftersom endast cirka 5 % av platserna bedöms behövas.

För en sammanställning över hur samnyttjade platser fördelas hänvisas läsaren till Tabell 9.

4.2. Cykelparkering

Samnyttjande av cykelparkeringar förekommer i tidigare mobilitetsutredningar i Haninge kommun, dock inte i kommuns parkeringsnorm. I en mobilitetsutredning för Haninge central (2023) bedöms att samnyttjande av cykelparkering bör tillämpas i linje med det bedömningsunderlag som finns för bilparkering i Haninge kommun.⁴ Samnyttjande har inte applicerats på boendeparkering då denna typ av parkering bör inrymmas i separata cykelrum i så stor utsträckning som möjligt.

Det bedöms aktuellt att utgå från att cykelplatserna i Haninge centrum kan samnyttjas. Detta för att inte riskera att överdimensionera mängden cykelparkering omkring centrum. I synnerhet eftersom dagens cykelparkeringsutbud uppgår till 50 platser.

När procentsatser för butiker och anställda appliceras på antalet cykelparkeringar som redovisats ovan, är det möjligt att identifiera reduktion av antal cykelplatser. Tidpunkten med störst behov av cykelparkering uppstår under lördagar 10–13 (409 cykelplatser totalt). Detta skulle kunna motivera en sänkning av antalet cykelplatser jämfört med antalet som genereras utifrån p-tal i storleksordningen -207 platser.

Tabell 7. Antal cykelparkeringsplatser utifrån nyttjandegrad.

Lokal/tidpunkt	Antal	Vardag 10–16	Fredag 16–19	Lördag 10–13	Natt
Kontor	191	144	57	19	19
Handel	388	155	330	388	0
Förskola	37	33	4	2	0
Totalt	616	332	391	409	19
Avdrag jämfört med parkeringstal cykel (616 platser)		-284	-225	-207	-597

För att hantera ökningen från dagens cykelparkering till 409 platser rekommenderas att anläggningen av cykelparkering till centrumet sker etappvis. Utifrån kontinuerlig uppföljning kan den faktiska användningen och behovet av cykelplatser studeras.

Detta förhållningssätt bör appliceras för att säkerställa att tillkommande cykelparkeringar är attraktiva, placeras i rätt lägen samt omfattar en rimlig parkeringskapacitet.

⁴ Haninge kommun & Afry. (2023). Mobilitetsutredning för Haninge Central.

5. FÖRDELNING AV CYKELPARKERING

5.1. Fördelning av cykelplatser för boende

I nuvarande illustrationsplan tillskapas 60 cykelplatser utomhus på bostadsgårdarna (se Figur 6). Dessa riktar sig framför allt till boende och besök till bostadskvarteren. Detta innebär att resterande behov av cykelparkering för boende samt cykelpoolsplatser (22 st) behöver inrymmas i cykelrum, vilket motsvarar 768 platser i cykelrum.

Kopplat till cykelpool som mobilitetsåtgärd rekommenderas att ca 15% avsätts för att omfatta lastcyklar. Samtliga cykelpoolsplatser bör med fördel vara avsatta för eldrivna cyklar. Cykelpoolsplatser räknas utöver parkeringsbehovet från parkeringsnormen.

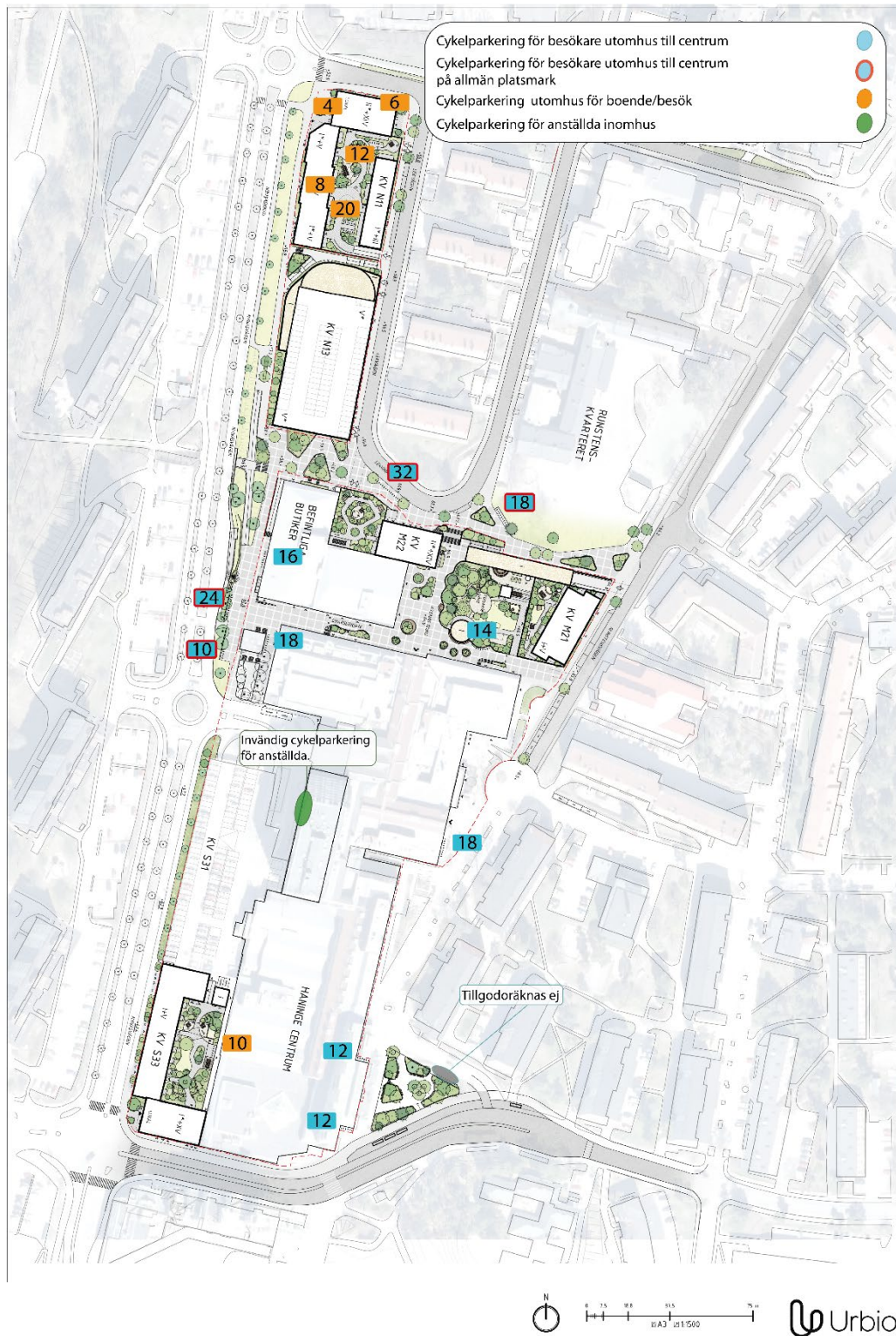
I nuvarande underlag uppgår den totala mängden cykelparkering i cykelrum till 887 platser.

5.2. Fördelning av cykelplatser för centrum

Fördelningen av cykelplatser för centrum utgår ifrån nuvarande illustrationsplan som redovisar lägen för möjliga cykelparkeringsplatser. I detta underlag finns mellan 90–174 platser utomhus som kan nyttjas för besökare till centrum. Det högre spannet omfattar 84 platser på allmän platsmark i nära anslutning till centrum.

Platser för anställda rekommenderas inrymmas i stängt cykelrum i höjd med den södra parkeringen.

Förskolans platser föreslås samnyttjas med cykelplatserna vid Atenas torg utmed förskolegårdens södra sida. Platser för barnvagnar planeras in inom förskolegården.



Figur 6. Fördelning av cykelparkeringar för anställda, besökare och boende. Källa: Urbio. Illustrationer: Structor.

Parkeringsbehovet uppgår till totalt 409 platser för besökare och anställda till centrum (efter samnyttjande). I nuvarande illustrationsplan inryms mellan 90 och 174 platser, beroende på om platser på allmän platsmark tillgodoräknas. Tillgodoräkning av platser på allmän platsmark bedöms vara rimligt eftersom dessa platser är i nära anslutning till centrumets entréer och kommer sannolikt nyttjas av centrumbesökare oavsett.

Tabell 8. Sammanställning av utbud och behov av cykelparkering för besökare och anställda vid centrum.

Typ	Utbud (ex. allmän plats)	Utbud (inkl. allmän plats)
Centrumbesökare	90	174
Behov	409	409
Differens	-319	-235

I nuvarande underlag saknas cykelparkeringsplatser utifrån parkeringsnormen. Eftersom utbudet av cykelparkering i anslutning till Haninge centrum i dagsläget är begränsat till ca 50 platser bedöms förslaget innebära en förbättring för cykelbesökare till centrum. Här rekommenderas att framtida anläggning av cykelparkering till centrumet sker etappvis. Det vill säga att man till en början strävar efter att anlägga en viss andel av cykelparkeringarna som krävs i strategiska lägen.

En möjlighet är att använda ytor inom centrum för att tillskapa mer parkering i cykelrum för besökare och anställda. Detta behöver dock studeras vidare.

Det är viktigt att cykelparkeringarna för besökare har god belysning samt möjliggör ramlåsning. Notera att yta även här behöver avsättas för mer utrymmeskrävande cykel som lådcyklar eller cykelkärror. Vidare ökar cykelparkeringens attraktivitet om parkeringen är väderskyddad. I vidare utformning av cykelparkering rekommenderas att så mycket av parkeringen som möjlig är väderskyddad.

6. FÖRDELNING AV BILPARKERING

Nedan följer en kort sammanfattning av de slutsatser som gjorts för bilparkeringsbehovet i Haninge C. Detta genomförs för att kunna bedöma möjligheten till att inrymma uppskattat parkeringsbehov i nuvarande planförslag.

6.1. Bilparkeringstal för boende

Parkeringsstalet för bostäder inom den kommande exploateringen har beräknats med hjälp av kommunens parkeringsnorm. I linje med detta har avdrag gjorts från grundparkeringsstalet utifrån lägenhetsfördelning samt en reduktion för mobilitetsåtgärder om -20%. Detta innebär att det totalt krävs 159 platser för boende och 44 besöksparkeringsplatser. Mobilitetsåtgärder innebär även att 9 bilpoolsplatser behöver tillskapas. Befintliga förhyrda platser behålls och omfördelas i samband med det nya planförslaget.

6.2. Bilparkeringstal för handel och arbetsplatser

För dagligvaruhandel, sällanköpshandel och kontor rekommenderas en parkeringskapacitet om 370 platser, baserad på tillgänglig beläggningsstatistik för centrum. Underlaget visar att parkeringsplatserna i centrum i dagsläget är underutnyttjade.

Utöver detta har parkeringsbehov beräknats för planerad förskoleverksamhet vilket bedöms kräva 5 parkeringsplatser, fördelat på besöksparkering och personalparkering.

6.3. Samnyttjande

Utifrån nyttjandegrader baserat på kommunens parkeringsnorm utgör lördagar (10–13) den dimensionerande perioden för parkeringen. Genom att applicerade nyttjandegrader även för boendebesökare och parkeringsplatserna för förskolan, kan parkeringsmängden effektiviseras ytterligare jämfört med grundparkeringstal.

6.4. Totalt parkeringsbehov

Totalt parkeringsbehov för samtliga markanvändningar uppgår till 663 platser givet de beräkningar och resonemang som framförts i utredningen. Notera att detta antal kan komma att förändras beroende på till exempel förändringar i lägenhetsfördelning per kvarter, förändringar i antalet lägenheter och så vidare.

6.5. Relation till nuvarande planförslag

Utifrån nuvarande planförslag inryms totalt 666 bilparkeringar, fördelat på de olika kvarteren. Det innebär att det finns 3 platser till godo jämfört med det parkeringsbehov om 663 platser som denna parkeringsutredning rekommenderar.

I Tabell 9 redovisas förslag på hur parkeringsplatserna kan fördelas för respektive kvarter. Förslaget utgår ifrån följande förutsättningar:

- All samnyttjad parkering ska inrymmas inom kv 13 och kv 32.
- Handelparkeringar fördelas mellan kv 13 och kv 32.
- Boendeparkeringsplatser samnyttjas ej och avgränsas i stängda garage. De boendeparkeringar som inte inryms i de egna kvarteren föreslås inrymmas i de övre planen i mobilitetshuset (kv 13).
- Förhyrda platser flyttas från deras befintliga placeringar för att inrymma samnyttjad parkering på ett bra sätt.
- Boende kommer nödvändigtvis inte ha sina boendeplatser i det kvarter som man bor i.
- Eftersom förskolans parkeringsplatser samnyttjas utifrån nyttjandegrader för lördagar bedöms det totala parkeringsbehovet för verksamheten som försumbart. Förskolans behov av parkeringsplatser tillgodoses i stället under vardagar genom samnyttjande med övriga parkeringsplatser.

Tabell 9. Sammanställning av antal parkeringsplatser per kvarter.

Kvarter	Parkeringskapacitet	Samnyttjas ej			Samnyttjas			Totalt
		Förhyrda	Boende	Bilpool	Besök	Handel/kontor	Förskola	
Kv 11	48	0	48	0	0	0	0	48
Kv 13	340	63	56	6	14	201	<1	340
Kv 21	20	20	0	0	0	0	0	20
Kv 22	0	0	0	0	0	0	0	0
Kv 31	200	20	0	3	8	169	0	200
Kv 33	58	0	55	0	0	0	0	55
Totalt	666	103	159	9	22	370	<1	663

Tabell 10. Förklaring av parkeringssammansättning per kvarter.

Kvarter	Kommentar
Kv 11	Stängt garage för boende där en större del av kvarterets behov tillgodoses. Platser som inte inryms flyttas till kv 13.
Kv 13	Utgör mobilitetshus som inrymmer samnyttjad parkering, boendeplatser från övriga kvarter och förhyrda platser.
Kv 21	Omfattar polisens förhyrda platser. Behovet av boendeparkering flyttas till kv 13.
Kv 22	Kvarteret inrymmer ingen separat parkering. Boendeparkering flyttas till kv 13.
Kv 31	Utgör befintligt p-däck som inrymmer samnyttjad parkering och förhyrda platser.
Kv 32	Behovet av boendeparkering inryms i kvarterets garage.