

**PARKERINGS- OCH MOBILITETSUTREDNING  
PRÄSTGÅRDEN, VAXHOLM**



**GRANSKNINGSHANDLING  
2021-06-30**

**UPPDRAG**

315548, Mobilitet och parkering Prästgården

Titel på rapport:

PARKERINGS- OCH MOBILITETSUTREDNING PRÄSTGÅRDEN, VAXHOLM

Status:

Granskningshandling

Datum:

2021-06-30

**MEDVERKANDE**

Beställare:

Svea Fastigheter Bostad Vaxholm AB

Kontaktperson:

Caroline Hanols

Konsult:

Tyréns AB

Uppdragsansvarig:

Ali Esmaili

Utredare:

Marcus Finbom

Kvalitetsgranskare:

Jonas Frejd

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>INLEDNING.....</b>	<b>4</b>
1.1	HÅLLBARHETSMÅL .....	5
1.1.1	KOMMUNALA MÅL.....	5
1.1.2	NATIONELLA TRANSPORTPOLITISKA MÅL .....	5
1.1.3	GLOBALA HÅLLBARHETSMÅL .....	5
<b>2</b>	<b>NULÄGESBESKRIVNING .....</b>	<b>6</b>
2.1	GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT .....	6
2.2	KOLLEKTIVTRAFIK.....	7
2.3	SERVICE I NÄROMRÅDET .....	8
2.4	RESTID TILL ARBETSPLATSKONCENTRATIONER .....	9
<b>3</b>	<b>PARKERING.....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>MOBILITETSÅTGÄRDER .....</b>	<b>11</b>
4.1	MOBILITETSPAKET.....	11
4.2	MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION.....	12
4.3	CYKELPARKERING AV GOD KVALITET .....	12
4.4	CYKELSERVICE.....	13
4.5	CYKELPOOL.....	13
4.6	BILPOOL.....	14
4.7	LEVERANSSKÅP .....	14
<b>5</b>	<b>UTVÄRDERING OCH REKOMMENDATION .....</b>	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>REFERENSER.....</b>	<b>16</b>

## 1 INLEDNING

I de centrala delarna av Vaxholm planeras för en förtätning inom fastigheten Vega 9. Fastigheten är idag bebyggd med vad som tidigare använts som prästgård.

Svea fastigheter planerar att utveckla med 34 lägenheter i ett kollektivboende tillsammans med föreningen Bo i gemenskap. Målgruppen är människor i andra halvan av livet utan hemmavarande barn.

Genom utvecklingen tillkommer ett parkeringsbehov som ska hanteras inom den egna fastigheten. Då Vega 9 ligger i en naturlig lågpunkt finns problematik med ett underjordiskt garage, vidare bedöms ett garage innebära stora ingrepp i den vackra miljön.

Syftet med denna utredning är att beräkna parkeringsefterfrågan utifrån gällande parkeringsnorm. Vidare görs en bedömning av reduktion på parkeringstalet utifrån målgruppen och mobilitetsåtgärder som implementeras i kollektivboendet.



Figur 1. Situationsplan över Prästgården. Källa: Vaxholms stad (2020)

Den planerade bebyggelsen består av totalt 2017 kvm BTA. I tabellen redogörs antal och typ av lägenhet.

Tabell 1 Antal och typ av lägenheter i tillkommande bebyggelse.

Typ av lägenhet	Antal lägenheter
1 RoK	2
2 RoK	20
3 RoK	12
<b>Totalt</b>	<b>34</b>

## 1.1 HÅLLBARHETSMÅL

I följande kapitel sammanfattas kommunala, nationella och globala mål i relation till mobilitetsåtgärder.

### 1.1.1 KOMMUNALA MÅL

Vaxholms stad har ett miljöprogram för att förverkliga kommunens vision för hållbarhetsarbetet. Det lyfter bland annat fram:

*Ett ekologiskt hållbart Vaxholm innebär att alla invånare erbjuds en livsmiljö där hänsyn tas till naturresursuttaget i ekosystemen, vilket konkretiseras i arbetet med det svenska miljömålsarbetet och de globala hållbarhetsmålen.*

Ett av kommunens fokusområden är minskad klimatpåverkan, vilket bland annat innebär att begränsa utsläppen av växthusgaser genom alternativ till arbetspendling med bil samt bilpooler. (Vaxholms stad, 2014a)

### 1.1.2 NATIONELLA TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Regeringens transportpolitiska mål delas upp i övergripande mål, funktionsmål respektive hänsynsmål. (Regeringen, 2021)

- *Övergripande mål:* Ett mer varierat utbud av mobilitetsåtgärder bidrar till det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning eftersom det möjliggör en anpassning av åtgärder efter olika målgrupper. Detta gör det även möjligt att åstadkomma en beteendeförändring som håller på lång sikt.
- *Funktionsmål:* Bättre riktade och anpassade mobilitetsåtgärder ger förutsättningar för alla att ha en god mobilitet utan att äga egen bil. Mobiliteten blir därför mer tillgänglig och i förlängningen även mer jämställt, när fler alternativ än att äga bil blir möjliga.
- *Hänsynsmål:* Väl anpassade mobilitetsåtgärder ger lägre bilinnehav, minskad bilanvändning och ökad andel hållbart resande. Det bidrar till målet att minska utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Hållbart resande inkluderar även mer aktiv transport vilket ger tydliga hälsofördelar.

### 1.1.3 GLOBALA HÅLLBARHETSMÅL

En omställning till mer hållbart resande är även en förutsättning för och ligger i linje med FN:s globala hållbarhetsmål 11. Hållbara städer och samhällen (United Nations Development Programme, 2021). Under detta mål återfinns bland annat följande delmål:

- *11.1 Säkra bostäder till överkomlig kostnad.* Färre bilparkeringsplatser ger lägre anläggningskostnader vilket möjliggör lägre hyror och bostadspriser.
- *11.2 Tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla.* Mobilitetstjänster möjliggör god tillgänglighet för fler utan att äga egen bil.
- *11.3 Inkluderande och hållbar urbanisering.* Mobilitetstjänsterna bidrar till en bättre mobilitet för de som inte äger egen bil.
- *11.6 Minska städernas miljöpåverkan.* Minskad bilanvändning ger minskade klimatutsläpp, bättre luftkvalitet och lägre bullernivåer. Mobilitetstjänster för minskad efterfrågan på bilparkering bidrar till en omställning mot mer hållbart resande vilket bedöms ligga i linje med samtliga ovanstående mål och delmål.

## 2 NULÄGESBESKRIVNING

Området för den planerade bebyggelsen är beläget på den östra delen av Vaxholms på några hundra meters avstånd från Hamngatans affärsliv. Det innebär att området räknas till zon A enligt Vaxholms stads parkeringsnorm (Vaxholms stad, 2014b).



Figur 2. Den planerade bebyggelsen i Vaxholm.

### 2.1 GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT

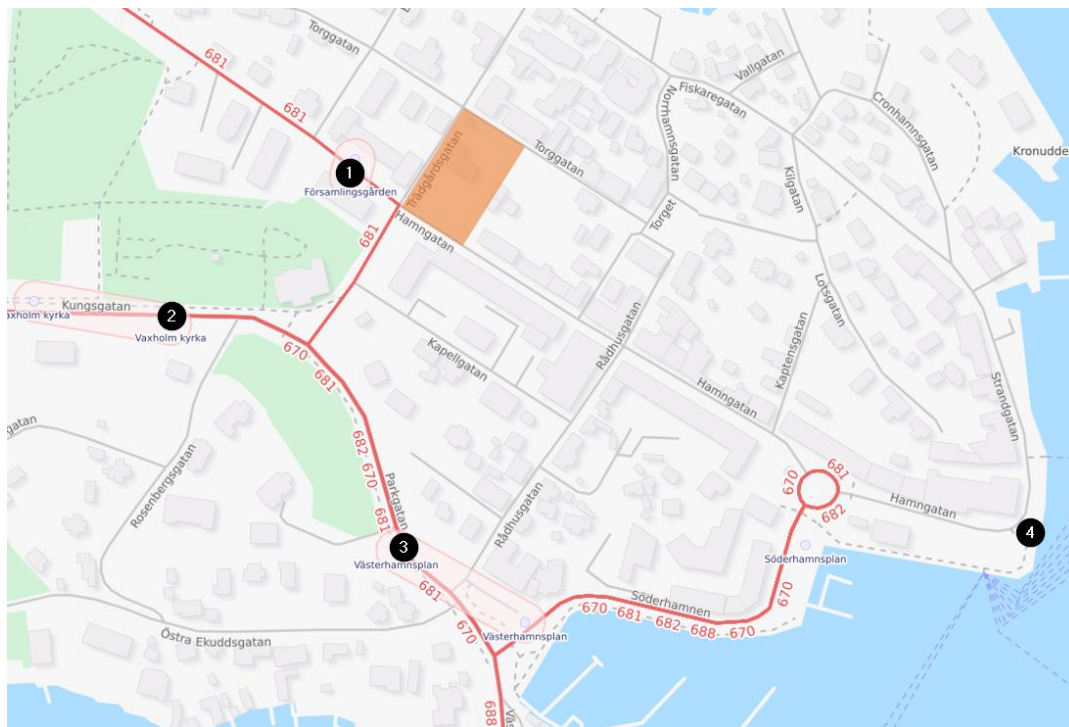
Fastigheten har ett centralt läge i Vaxholm och ansluter till områdets finmaskiga gångnät. I de centrala delarna av Vaxholm sker cykling i blandtrafik, från korsningen Hamngatan/Trädgårdsgatan finns cykelbanor väster- och söderut.



Figur 3. Cykelkarta över cykelnätet på Vaxön. Den planerade bebyggelsen i östra Vaxholm har markerats med orange cirkel. Röd linjer utgör cykelvägar och prickade linjer utgör cykelturiststråk. Källa: Vaxholms stad (2019) & Tyréns.

## 2.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Den planerade bebyggelsen på östra Vaxholm har korta gångavstånd till kollektivtrafiken i form av buss och färjor. I illustrationen nedan redovisas hållplatser och busslinjer i närheten av den nya bebyggelsen.



Figur 4. Vaxholms kollektivtrafikhät med röda linjer. Den planerade bebyggelsen är markerad med orange rektangel och närliggande hållplatser med svarta nummerade cirklar. Källa: Open Street Maps & Tyréns.

Gångavstånd till närliggande kollektivtrafikhållplatser samt vilken typ av kollektivtrafik som finns vid varje hållplats är sammanställt i nedanstående tabell. Startpunkt för avståndet är Trädgårdsgatan 2.

Tabell 2. Gångavstånd till närliggande kollektivtrafikhållplatser.

Punkt	Hållplats	Avstånd	Kollektivtrafik	Antal avgångar i högtrafik
1	Församlingsgården	30 meter	Buss 681	2 i maxtimme
2	Vaxholms kyrka	250 meter	Buss 670, 688, 699	12 i maxtimme
3	Västerhamnsplan	300 meter	Buss 670, 681, 688, 699	14 i maxtimme
4	Vaxholm Hotellkajen	500 meter	Färja 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 26, 27, 67, 83, 90, 456	12 i maxtimme

Gångavståndet till alla fyra hållplatserna är inom riktlinjerna för god tillgänglighet. Flera av busslinjerna har direktkoppling till centrala bytespunkter i Storstockholm, som Tekniska högskolan och Danderyds sjukhus.

### 2.3 SERVICE I NÄROMRÅDET

Det planerade flerbostadshuset Prästgården ligger inom promenadavstånd från flertalet olika serviceverksamheter. Tabell 3 nedan visar att inom 6 minuter nås livsmedelsbutik, apotek, förskola, skola samt vårdcentral. På ett promenadavstånd på cirka 15 minuter nås postombud för Postnord som hanterar de flesta paketleveranser idag, dock finns även ett postombud för Bring på ett mycket nära avstånd, endast 170 meter från den planerade bebyggelsen.

I nedanstående tabell görs en jämförelse av restiden mellan dels gång och bil, dels cykel och bil. De bägge restiderna divideras vilket ger en restidskvot. Det innebär att om restidskvoten är 1.0 är restiden lika lång för båda trafikslagen och om den är 0,7 för gång/bil betyder det att gång är 30% snabbare än bil. För att räkna ut den egentliga restiden läggs en terminaltid vid start och stopp till för alla resor med fordon, för att simulera den tid det tar att till exempel att låsa upp samt hitta parkering. För cykel är den total terminaltiden satt till 2 minuter och för bil är den satt till 4 minuter.

En jämförelse mellan restid för gående och bil visar att man för livsmedelsbutik, apotek, förskola, skola och vårdcentral uppfyller kraven för god standard vad gäller restidskvot. Avståndet till postombud ligger på ett avstånd som enligt riktlinjerna har en restidskvot som bedöms vara låg standard. För cykel uppfylls kraven för god standard för samtliga identifierade serviceverksamheter i närområdet. För det nya flerbostadshuset blir restiden med cykel dessutom lägre eller lika lång som restiden med bil för samtliga identifierade målpunkter, se Tabell 3.

Sammantaget visar restidskvoterna att förutsättningarna för gång och cykel ger i huvudsak god standard för att nå den grundläggande vardagliga servicen.

*Tabell 3. Viktiga målpunkter med restidskvot för gång, cykel och bil avrundat till en decimal. Alla avstånd utgår från Trädgårdsgatan 2. Restidskvoter har rangordnats enligt TRAST:s standardnivåer för god standard (<1,5), mindre god standard (1,5-2,0) samt låg standard (>2,0).*

Målpunkt	Avstånd (m)	Restid (min)	Restidskvot gång/bil	Restidskvot cykel/bil
Coop Vaxholm	(g) 250	3	0,7	0,6
	(c) 250	2,9		
	(b) 250	4,5		
Apoteksgruppen, Vaxholm	(g) 300	3,6	0,8	0,7
	(c) 300	3,1		
	(b) 300	4,6		
Förskolan Freja Vaxholm	(g) 400	4,8	1,0	0,7
	(c) 400	3,4		
	(b) 400	4,8		
Vaxö Skola F-6)	(g) 450	5,4	1,1	0,8
	(c) 500	3,8		
	(b) 500	5,0		
Postombud, ICA Supermarket Vaxholm	(g) 1200	14,4	2,3	1,0
	(c) 1200	6,2		
	(b) 1200	6,4		
Vaxholms Vårdcentral	(g) 240	2,9	0,6	0,6
	(c) 240	2,8		
	(b) 240	4,5		



## 2.4 RESTID TILL ARBETSPLATSKONCENTRATIONER

En restidsjämförelse har genomförts från den planerade bebyggelsen till det lokala centrumet samt större arbetsplatskoncentrationer i Storstockholm. Det är rimligt att anta att dessa platser kommer att vara några av de vanligaste destinationerna för arbetsresor.

För att beräkna restider har verktyg som Google Maps och Eniro använts och där ett restidsspann angetts för bilresor är den längre restiden för resor i rusningstid. Det bör noteras att söktid för att parkera bilen inte ingår, inte heller tid för att vänta på buss eller kollektivtrafik vid hållplatsen.

*Tabell 4. Restid med cykel, bil och kollektivtrafik till större arbetsplatskoncentrationer*

Destination	Restid cykel	Restid kollektivtrafik	Restid bil
Vaxholm centrum	3 min	n/a	7 min
Danderyds sjukhus	1 tim 34 min	36 min	26-40 min
Tekniska högskolan	n/a	50 min	35-55 min
Stockholm City	n/a	58 min (buss) 60 min (färja)	35-60 min

Ovanstående tabell visar att för arbetsresor under rusningstid är kollektivtrafiken ett restidsmässigt konkurrenskraftigt alternativ jämfört med bil och cykel. Under lågtrafiktid är dock bilen i flera fall snabbare än övriga färdssätt. Cykel är dock snabbast för resor till Vaxholm centrum.

### 3 PARKERING

I dagsläget planeras för markparkeringar bredvid den planerade bebyggelsen som uppgår till totalt 34 lägenheter på totalt 2017 kvm BTA. Nedanstående tabell visar aktuella parkeringstal samt antalet parkeringsplatser som behöver anläggas enligt Vaxholms stads parkeringsnorm för lägenheter (Vaxholms stad, 2014b)

*Tabell 5. Parkeringstal, BTA och antalet p-platser för cykel och bil enligt parkeringsnorm från 2014.*

Typ	Parkeringstal	BTA	Antal parkeringsplatser
Cykel	20-30	2017 kvm	40-60 cpl
Bil	9 (1)	2017 kvm	18 bpl, varav 2 för besökare

Vaxholms stads parkeringsnorm berör ej användning av flexibla parkeringstal, där olika mobilitetsåtgärder ger en reduktion på antalet nödvändiga parkeringsplatser.

Tillsammans med Nordostkommunerna, har Vaxholm tagit fram ett förslag för placering av laddstolpar där det bland annat ställdes krav på byggaktörer att utrusta nya fastigheter med laddstolpar. (Danderyds kommun, 2016)

En enkätundersökning genomfördes av Bo i Gemenskap Vaxholm med de personer som anmält intresse för bo i de bostäder som planeras. Av de 35 första i bostadskön uppgav 6 hushåll att de önskar egen bil och 14 att de vill vara en del av en bilpool. Enkätundersökningen visar på en lägre parkeringsefterfrågan än vad Vaxholms parkeringsnorm kräver, vidare visas stor öppenhet för delad mobilitet. (Bo i Gemenskap, 2021)

Det uttalade intresset för delad mobilitet bekräftas av en studie i inom forskningsprojektet Innovativ Parkering där bland annat de boendes syn på bilägande och mobilitetsåtgärder undersöktes. En grupp som var särskilt benägen att göra sig av med sin bil och börja använda bilpool var pensionärer, därför erbjöds en resecoach som en del av mobilitetsåtgärderna vid en av fastigheterna inom det projektet som guidade och introducerade de boende till de olika åtgärderna. (Fredrik Johansson, 2019)

Sedan Vaxholms stad parkeringsnorm antogs 2014 har mobilitetsåtgärder blivit vanligt bland kommuner med en uppvisad effekt på minskad efterfrågan av bilparkering. Då de planerade bostäderna har en äldre målgrupp med en lägre efterfrågan på bilparkering samt även ett uttalat intresse för delad mobilitet, finns det goda möjligheter att skapa en god mobilitet och tillgänglighet för alla genom mobilitetsåtgärder. Även om kommunens parkeringsnorm inte öppnar för arbete med flexibla parkeringstal bedöms detta projekt utgöra en möjlighet att testa förfarandet i Vaxholm.

## 4 MOBILITETSÅTGÄRDER

Åtgärderna nedan syftar till att sammantaget underlätta resande och mobilitet för boende både i den befintliga och tillkommande bebyggelsen och på så sätt minska efterfrågan på bilparkering.

Åtgärderna är utformade och anpassade efter förutsättningarna i Vaxholm med avseende på bland annat planerad bebyggelse, förutsättningar för resande med respektive trafikslag samt det geografiska läget.

### 4.1 MOBILITETSPAKET

De mobilitetsåtgärder som föreslås ingå i mobilitetspaketet för den planerade bebyggelsen i Prästgården är:

- Marknadsföring och kommunikation
- Cykelparkering av god kvalitet
- Cykelservice
- Cykelpool
- Bilpool
- Leveransskåp

## 4.2 MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION

Kunskapen om olika färdmedel är oftast begränsad (människor känner ofta till färdmedlet som de brukar använda) och resvanor är i regel vanebaserade. Det betyder att människor ofta väljer det färdmedel som de är vana vid utan att överväga alternativen. Det tar vanligtvis lite tid att vänja sig vid ett nytt färdmedel (till exempel att orientera sig i kollektivtrafiken) och andra aktiviteter och aktivitetsmönster är ofta uppbyggda kring vissa färdmedel. Därför tenderar människor att vara mer benägna att förändra sina resvanor i samband med en flytt eller byte av arbetsplats.

Följande moment ska ingå i informationsarbetet gentemot de boende:

- Vid inflyttning ska det finnas information om följande mobilitetsåtgärder:
  - Cykelparkering
  - Cykelservice
  - Cykelpool
  - Bilpool
  - Leveransskåp
- Kommunikationsplan. Marknadsföringen av Prästgården ska förmedla att det erbjuds ett brett spektrum av mobilitetsåtgärder utöver endast parkeringsplats. I marknadsföring bör det framgå att Prästgården är en fastighet med lägre parkeringstal men goda möjligheter till hållbart resande och ett brett utbud av mobilitetstjänster.
- Vid inflyttning: Välkomstpaket med till exempel cykelkarta, information om mobilitetstjänster, kollektivtrafikförbindelser samt upplysning om lägre parkeringstal i projektet.
- Efter inflyttning: Event där de boende får testa mobilitetstjänster och registrera sig för bil- och cykelpool. Eventet erbjuder möjlighet för de boende att lämna in sina cyklar för reparation/service.

## 4.3 CYKELPARKERING AV GOD KVALITET

Cykelparkeringen på fastigheten utformas med god kvalitet och hög standard. Detta innebär att det ska vara enkelt och bekvämt för cyklisterna att parkera och använda sin cykel, till exempel genom att parkeringen placeras i anslutning till entrén och att automatisk dörröppnare installeras till cykelrum. Cykelparkering som placeras i markplan upplevs som mer attraktiv.

Synliga och trygga cykelrum antas uppmuntra till användning av cykel. Det bidrar till ökad trygghet om t.ex. dagsljus strömmar in alternativt om cykelrummet är väl upplyst och lätt att överblicka. Det ska kännas tryggt att parkera sin cykel.

Enklare cykelservice bör erbjudas i cykelrummen (till exempel ladduttag för elcyklar, fast installerad tryckluftspump, enklare cykelservicekit och möjlighet att tvätta cykeln). Löpande städning och underhåll samt möjlighet till felanmälan av utrustningen behöver säkerställas så att den alltid fungerar väl och upplevs som pålitlig (jämförbart med hur tvättstugor sköts).

Cykelparkeringar på gårdsmark bör vara väderskyddade och erbjuda möjlighet att låsa fast cyklarna med ramlås.

#### 4.4 CYKELSERVICE

Exploatören säkerställer att en professionell cykelservice erbjuds till de boende på plats två gånger per år under de första fem åren. Kontinuerlig cykelservice minskar risken att människor slutar cykla på grund av bristande underhåll eller skada på cykeln. Service erbjuds vår och höst för att förbereda inför de olika cykelsäsongerna. Under höstservicen byts exempelvis däck till dubbdäck för att underlätta cykling under vinterhalvåret.

#### 4.5 CYKELPOOL

Exploatören förser boende med tillgång till cyklar via en cykelpool. Exploatören bekostar medlemsavgiften för cykelpoolen under de fem första åren och cykelpoolsleverantören säkerställer att cyklarna förses med dubbade vinterdäck och har tillgång till årlig service. I cykelpoolen ska olika typer av cyklar (bland annat lådcykel) erbjudas.

Bedömningen är att det bör tillhandahållas två elpoolcyklar varav två ellastcyklar med elmotor. Cyklarna bör placeras i cykelrum av god kvalitet och ska vara lättillgängliga för samtliga boende. Då det är tänkt att ca hälften av de boende i Prästgården kommer vara seniorer rekommenderas att lastcyklarna är trehjuliga.

#### 4.6 BILPOOL

Boende erbjuds bilpoolsmedlemskap och de betalar därmed endast för de kilometer de kör. Medlemskapet i bilpoolen ska ordnas och vara betald av byggaktören i fem år och medlemsavgiften ska ingå i hyran. Poolbilarna ska ha egna parkeringsplatser på fastigheten.

Bilpoolen bör ha en varierad fordonsflotta med fordon för olika typer av resor, exempelvis kortare inköpsresor, dagsturer och transport av skrymmande varor. Det finns numera ett brett utbud av elfordon såsom mindre och energieffektiva fordon, transportfordon samt mer exklusiva modeller. En bilpool med ett brett utbud kan därför bättre möta olika sorters transportbehov jämfört med att äga en egen bil.

En generell riktlinje är cirka 1 poolbil per 50 lägenheter. Riktlinjen skulle innebära att en poolbil behöver ordnas för fastigheten, men då de boende har ett uttalat högt intresse för att använda bilpool rekommenderas att två poolbilar placeras på Prästgården. Poolbilarna bör placeras på en markparkering vid fastigheten så att såväl boende i fastigheten och i närområdet får enkel tillgång till bilpoolen.

#### 4.7 LEVERANSSKÅP

I Sverige ökar försäljning av matkassar och hemleveranser av varor. Livsmedelsförsäljningen via nätet växte med nästan 30 procent under 2018 och e-handeln står idag för ca 10 procent av den totala detaljhandeln (Svensk Digital Handel, 2018)

Leveransskåp är därför en kompletterande lösning med stor potential för minskad efterfrågan på privata bilresor. E-handeln har ökat ytterligare under Coronapandemin och det kan ge incitament till ytterligare snabbare förändring.

Leveransskåp och kylfack anläggs i fastigheterna i syfte att möjliggöra hemleverans av matvaror under den tid de boende inte är hemma samt för att minimera inköpsresor och resor för hämtning av paket. Placeringen av leveransskåpen kan ske på olika platser inom ett område – som i husens entré eller vid återvinningshus. Fördelarna är att det blir en förenklad leveransmiljö, vilket innebär att det tar kort tid att leverera paket. Detta gör i sin tur att en förare hinner med fler stopp än idag och i förlängningen skulle det kunna innebära ett minskat antal fordonstransporter. (Boverket, 2020)

För Prästgården föreslås därför att leveransskåp placeras vid en entré. Då avståndet till postombud (se kapitel 2.3) är relativt långt, bedöms leveransskåp vara av stor vikt för att ge de boende en god tillgänglighet till paketleveranser.

## 5 UTVÄRDERING OCH REKOMMENDATION

Vaxholms stads parkeringsnorm antogs 2014 och har inget uttalat stöd för flexibla parkeringstal. Sedan dess har det i flertalet kommuner i Storstockholm blivit vanligt förekommande med reduktion av parkeringstal genom mobilitetsåtgärder, särskilt med syftet att främja resande till fots, med cykel och kollektivtrafik. Då den planerade bebyggelsen i Prästgården har en tydlig målgrupp av äldre människor utan hemmavarande barn med en uttalat vilja för en delningsekonomi, bedöms det vara lämpligt att ersätta parkeringsplatser med andra mobilitetsåtgärder.

Effekten av mobilitetspaketet som presenterats i kapitel 4 har bedömts utifrån bland annat nulägesanalys, kollektivtrafik tillgång och enkätundersökningen med de boende. Bedömningen är gjord utifrån att samtliga mobilitetsåtgärder genomförs, då de kompletterar varandra. Särskilt tonvikt i bedömningen gjordes vid de goda möjligheterna till arbetspendling med kollektivtrafik, och särskilt båttrafiken, samt enkätundersökningen som visar att lösningen är rimlig.

Genom att de mobilitetsåtgärder som beskrivs i kapitel 4.1 till 4.7 bedöms parkeringsbehovet kunna sänkas med 50 procent. Det innebär ett parkeringsbehov på åtta platser för Prästgården, varav 6 platser för boende och 2 platser för bilpool. Till detta tillkommer två parkeringsplatser för besökare. För att undvika att hårdgöra mer yta föreslås det att besöksparkering samnyttjas med närliggande parkeringsytor eller gatuparkering, genom till exempel kommunalt parkeringsköp.

Då parkeringstalen för cykel i parkeringsnormen är i ett spann, bedöms efterfrågan hamna i det lägre spannet när en cykelpool erbjuds de boende. Utifrån parkeringstalen för cykel kan även en enkätundersökning genomföras med de boende angående parkeringsefterfrågan för cykel, med hänsyn till att såväl lastcyklar som vanliga elcyklar kommer erbjudas de boende.

*Tabell 6. Antal cykelplatser enligt norm och med flexibla parkeringstal.*

Typ av parkering	Enligt kommunens parkeringstal	Reduktion genom mobilitetsåtgärder
Bilparkeringsplatser, boende	16	8
Bilparkeringsplatser, besökare	2	2
Cykelparkeringsplatser	40-60	40

Då fastigheten ligger i en naturlig lågpunkt bedöms garage inte som en lämplig lösning, istället utgörs parkeringen av en markparkering. Genom att ersätta behovet av parkeringsplatser med andra mobilitetsåtgärder kan prästgårdens vackra och gröna gård behållas istället får asfalterade ytor.

## 6 REFERENSER

Bo i Gemenskap (2021) *Enkätundersökning*

Boverket (2020) *E-handel och paketleveranser*

Hämtad 2021-06-21. Tillgänglig via:

<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/godstransporter-i-fysisk-planering/godstransporter-i-planeringsprocessen/x/e-handel-och-paketleveranser/>

Danderyds kommun (2016) *Förslag till parkeringsstrategi för Danderyds kommun*

Fredrik Johansson (2019) *Towards a sustainable mobility paradigm? An assessment of three policy measures*. Licentiatavhandling Stockholm : KTH Royal Institute of Technology.

Regeringen (2021) *Mål för transportpolitiken*

Hämtad 2021-06-21. Tillgänglig via: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Svensk Digital Handel (2018) *E-barometern - 2018 Årsrapport*

Hämtad 2021-06-21. Tillgänglig via:

<https://media.dhandel.se/wl/?id=mEV8NnTtIUybselW4JYRvG7kOYKQvbwI>

United Nations Development Programme (2021) *Om globala målen*.

Hämtad: 2021-06-21. Tillgänglig via: <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen>

Vaxholms stad (2014a) *Miljöprogram 2014-2020*

Hämtad 2021-06-21. Tillgänglig via:

<https://www.vaxholm.se/download/18.5dda784b16d6ccd6b031b44c/1569999529604/VAXHOLM%20Milj%C3%B6program%202014-2020.pdf>

Vaxholms stad (2014b) *Parkeringsnorm för Vaxholms stad*

Vaxholms stad (2019) *Cykelkarta*

Hämtad 2021-06-21. Tillgänglig via:

[https://www.vaxholm.se/download/18.4cf034b9173e68c403828990/1600339640075/Cykelkarta\\_Vaxholms\\_stad\\_2019.pdf](https://www.vaxholm.se/download/18.4cf034b9173e68c403828990/1600339640075/Cykelkarta_Vaxholms_stad_2019.pdf)

Vaxholms stad (2020) *Start-PM för detaljplan för Prästgården (Vega 9)*