

MARS 2026  
TELGE FASTIGHETER

# MOBILITETS- OCH PAKERINGSUTREDNING LUNA



MARS 2026  
TELGE FASTIGHETER

# MOBILITETS- OCH PAKERINGSUTREDNING LUNA

PROJEKTNR.

DOKUMENTNR.

A271533

VERSION

UTGIVNINGSDATUM

BESKRIVNING

UTARBETAD

GRANSKAD

GODKÄND

1.0

2026-03-02

PRSO

POAM

PRSO

1.1

2026-03-20

Justeringar efter synpunkter från SBF

PRSO, MDSV

POAN

PRSO

1.2

2026-03-31

Justeringar efter synpunkter från SBF

PRSO, MDSV

POAN

PRSO



## Sammanfattning

En ny detaljplan för utveckling av Lunakvarteren är planerad att gå ut på samråd våren 2026. Syftet med mobilitets- och parkeringsutredningen är att analysera hållbar tillgänglighet och ge en bedömning av parkeringsbehov för bil och cykel.

### Parkeringsstal

Parkeringsstalen baseras på Södertäljes parkeringsstrategi (2017). Mobilitetsåtgärder som bilpool, kollektivtrafikbiljetter och cykelpool ger möjligheter till sänkning av grundtalen.

Mobilitetsåtgärder reducerar i detta projekt parkeringstalet med 10 % (Scenario 1) eller 20 % (Scenario 2) för boende i kategori flerbostäder och 15 % anställda i kategorin verksamheter.

Parkeringsstal efter avdrag för mobilitetsåtgärder;

Typ	Kategori	Cykel-parkeringsstal Boende/ Besökare (cpl/lägenhet)	Bilparkeringsstal Boende/Besökare (bpl/lägenhet)	
			Scenario 1	Scenario 2
Bostäder	1 rum	1,5 (boende) / 0,5 (besökare)	0,27 (boende) / 0,05 (besökare)	0,24 (boende) / 0,05 (besökare)
	2 rum	2 / 0,5	0,41 / 0,1	0,36 / 0,1
	3 rum	2,5 / 0,5	0,68 / 0,1	0,60 / 0,1
	4+ rum	3 / 0,5	0,86 / 0,1	0,76 / 0,1
Typ	Kategori	Cykel-parkeringsstal Anställda/Besökare (cpl/ 1000 m <sup>2</sup> BTA)	Bilparkeringsstal Anställda/Besökare (blp/ 1000 m <sup>2</sup> BTA)	
Verksamheter	Kontor	7 (anställda) / 1 (besökare)	10,2 (anställda) / 2 (besökare)	
	Lokal (handel)	2 / 12	3,4 / 10	
	Kultur (bibliotek, konsthall)	Uppskattas via särskild utredning		
	Biograf	Uppskattas via särskild utredning		

### Beräknat behov före samnyttjande parkeringsbehov

Det beräknade parkeringsbehovet bygger på en uppskattning av projektets BTA/lägenhetsfördelning från CF Möller daterad februari 2026.

För bil gäller:

- Alternativ 1; Utgår från grundtalen i parkeringsstrategin.
- Alternativ 2; Beräknas med ett avdrag på 10% för boende i kategorin flerbostadshus (Scenario 1) samt 15 % för anställda i kategorin verksamhet. Inget avdrag för besökare i någon av kategorierna.
- Alternativ 3; Beräknas med ett avdrag på 20% för boende i kategorin flerbostadshus (Scenario 2) samt 15 % för anställda i kategorin verksamhet. Inget avdrag för besökare i någon av kategorierna.

Kategori	Cykelplatser Totalt (st)	Bilplatser Alternativ 1 Totalt (st)	Bilplatser Alternativ 2 Totalt (st)	Bilplatser Alternativ 3 Totalt (st)
Bostäder	476	142	134	123
Lokal	125	123	117	117
Kontor	174	300	262	262
Kultur (bibliotek, konsthall)	30	35	35	35
Biograf	77	47	47	47
Totalt före samnyttjande	<b>882</b>	<b>647</b>	<b>595</b>	<b>584</b>

### Totalt bilparkeringsbehov efter samnyttjande (antal bilplatser)

Lokaler, kontor och biografen förutsätts kunna samnyttja bilparkeringsplatserna. Det dimensionerande parkeringsbehovet baseras på den uppskattade nyttjandegraden vid det mest belastade tillfället.

	Totalt antal platser (bil)								
	Alternativ 1			Alternativ 2			Alternativ 3		
Totalt antal platser (bil)	Boende/ Anställd	Besökare	Totalt	Boende/ Anställd	Besökare	Totalt	Boende/ Anställd	Besökare	Totalt
Bostäder	116	26	142	108	26	134	97	26	123
Lokal, kontor, biograf, kultur			295			266			266
<b>Totalt</b>	<b>116</b>	<b>26</b>	<b>437</b>	<b>108</b>	<b>26</b>	<b>400</b>	<b>97</b>	<b>26</b>	<b>389</b>

### Lokalisering av parkeringsplatser

Cirka 670 platser planeras i cykelgarage på entrénivå, underskottet föreslås anläggas utomhus. Slutsatsen är därför att för att möta besökarnas behov av cykelparkering behöver cykelplatser på allmän platsmark tillskapas.

Bilparkering anordnas i garage under fastigheterna med 230 planerade platser. Boendeparkering prioriteras inom Luna, medan kontors- och verksamhetsplatser föreslås i den mån de behövs lokaliseras utanför området via parkeringsköp.

# INNEHÅLL

1	Bakgrund	9
1.1	Introduktion	9
1.4	Styrdokument	11
2	Förutsättningar	12
2.1	Färdmedelsfördelning	12
2.2	Befintlig parkering	16
3	Förslaget	18
4	Beräkning av parkeringstal	20
4.1	Grundtal	21
4.2	Avdrag efter mobilitetsåtgärder	23
4.3	Sammanställning parkeringstal.	27
5	Parkeringsbehov	28
5.1	Särskild utredning för kultur (bibliotek, bio samt konsthall)	28
5.2	Behov innan samnyttjande	30
5.3	Samnyttjande	33
5.4	Totalt behov efter samnyttjande	36
5.5	Parkering för rörelsehindrade	37
6	Lokalisering	38
6.1	Cykel	38
6.2	Bil	39



# 1 Bakgrund

## 1.1 Introduktion

Kommunfullmäktige i Södertälje har beslutat att stora delar av Lunakvarteren ska rivras och byggas om på nytt efter att omfattande mögelskador upptäckts. Stadsbyggnadsnämnden beviljade Telge Fastigheters planbesked 2020-10-13 §194, med syftet att upprätta en ny detaljplan för området. Planområdet innehåller kvarteren Luna 8, Luna 1, Luna 4 och Luna 9. Alla berörda fastigheter ägs av Telge Fastigheter. Den nya detaljplanen planeras att gå ut på samråd våren 2026.

Detaljplanen föreslår blandad stadsbebyggelse i en uppbruten kvartersstruktur med nya gågator och torg. De mindre stadskvarteren föreslås innehålla en variation av handel, kontor, nöjen, bostäder och andra nödvändiga centrumfunktioner och service.

Telge fastigheter **önskar** att modernisera kvarteret med en ny utformning som möjliggör nya mötesplatser och funktioner. En arkitekttävling genomfördes under 2023–2024 och tävlingsförslaget "Himlen är vårt tak" av arkitektkontor C.F. Möller vann tävlingen.

COWI har fått i uppdrag att bistå Telge fastigheter med en trafikutredning samt en mobilitets- och parkeringsutredning (denna utredning) som utgår från det vinnande förslaget. Utformningen på allmän platsmark och kvartersmark som beskrivs i trafikutredningen samt i detta PM är framtagen av C.F. Möller på uppdrag av Telge Fastigheter. Den nya detaljplanen planeras att gå ut på samråd våren 2026.

## 1.2 Beskrivning av platsen

Lunakvarteren har ett centralt läge med möjlighet att tillföra extra värden till centrala Södertälje och lyfta upp stadskärnans kvaliteter. Platsen har en stor betydelse i och för staden, vilket ställer extra höga krav på att nya byggnader och offentliga rum utformas med hög arkitektonisk kvalitet. Detaljplaneområdet är lokaliserat i de centrala delarna av Södertälje, se Figur 1 och Figur 2.



Figur 1. Detaljplaneområdets placering i centrala Södertälje markerat i rött. Karta: OpenStreetMap.



Figur 2. Översikt över detaljplanens område, streckat rött. Detaljplanen påverkar allmän platsmark på delar av Nygatan, Rådhusgatan, Garvaregatan, Gästgivaregatan och Storgatan. Källa: Flygfoto med fastighetsgränser- Lantmäteriet "Min karta".

### 1.3 Utredningens syfte

Denna mobilitets- och parkeringsutredning genomförs som underlag till detaljplanen. Utredningen syftar till att beskriva det förväntade behovet av parkeringsplatser för bil och cykel samt ge övergripande förslag på var dessa platser kan förläggas. Utredningen ger även förslag på mobilitetsåtgärder för att sänka parkeringstalet. Se separat trafikutredning för mer ingående beskrivning av planerade trafikala åtgärder på allmän platsmark inom området, Trafikutredning Luna (COWI, 2026).

### 1.4 Styrdokument

Följande styrande dokument ligger till grund för denna utredning:

- Parkeringsstrategi Södertälje stadskärna, Nulägesanalys, samt mål och riktlinjer version 1.2” (Södertälje kommun, 2017)
- Tävlingsförslaget - Himmelen är vårt tak
- Södertäljes översiktsplan - FRAMTID SÖDERTÄLJE Översiktsplan 2013–2030 (Södertälje kommun, 2013)
- Södertäljes trafikstrategi Utmaningar, mål och strategier (Södertälje kommun, 2017)

## 2 Förutsättningar

### 2.1 Färdmedelsfördelning

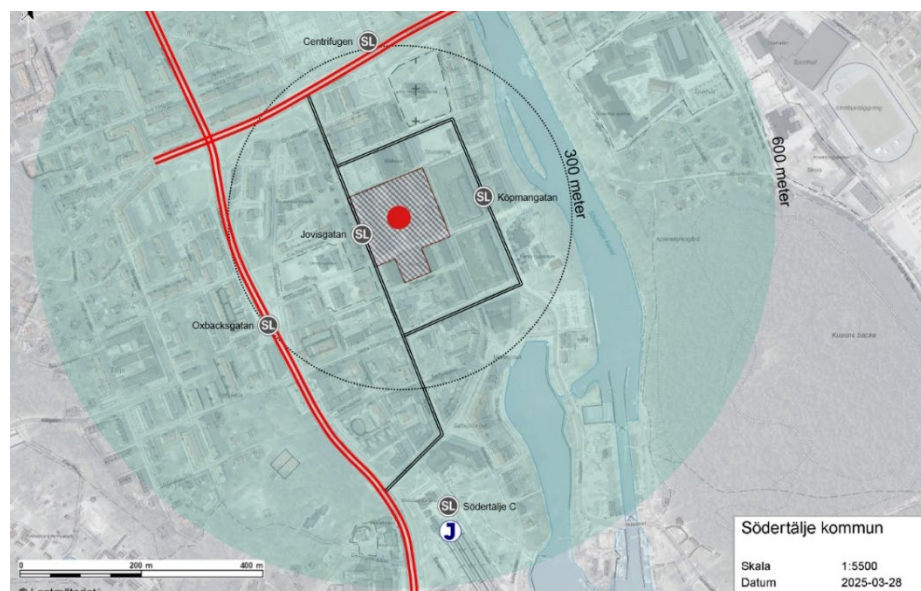
Enligt resevaneundersökningen från 2025<sup>1</sup> sker inom Södertälje kommun följande färdmedelsfördelningen:

- 5% cykel
- 8% till fots
- 25% kollektivtrafik
- 2% annat (innefattar bl.a. flyg, elsparkcykel, färjetrafik)
- 60% bil

Utifrån både gällande parkerings- och trafikstrategin för Södertälje kommun är målet i framtiden att öka andelen hållbara färdmedel, vilket innefattar cykel, gång och kollektivtrafik. Det finns inte i dagsläget något beslut om framtida mål om färdmedelsfördelningen mer än att hållbara resor ska öka.

#### 2.1.1 Kollektivtrafik

Inom en 300 meters radie från utredningsområdet nås fyra hållplatslägen: Centrifugen, Köpmannagatan, Oxbacksgatan och Jovisgatan. Jovisgatan och Köpmangatan ligger i nära anslutnings till utredningsområdet, se Figur 3. Inom en 600 meters radie nås den större kollektivtrafikpunkten Södertälje centrum som erbjuder regionala resmöjligheter med buss och pendeltåg till centrala Stockholm.



Figur 3. Lokal kollektivtrafik (både SL-trafik och Sörmlandstrafiken) i Södertälje stadskärna, Lunakvarteret markerat i rött.

<sup>1</sup> [Färdmedelsfördelning - Miljöbarometern - Södertälje](#)

Ett sätt att jämföra olika färdmedels konkurrenskraft är genom restidskvoter. Restidskvoten för kollektivtrafik talar om hur mycket längre (eller kortare) tid det tar att resa kollektivt jämfört med att köra bil. En kvot på 1 betyder att det tar lika lång tid att åka kollektivt som att resa med bil, en kvot på 2 att det tar dubbelt så lång tid och så vidare. En restidskvot på 1,5 och lägre definieras ofta som god attraktivitet för kollektivtrafiken. För att bedöma restidskvoten behövs, utöver själva restiden, tid för att ta sig till och från parkeringsplats och hållplats räknas in för att ge en bild över den totala restiden. En sådan fördjupad studie har inte gjorts i detta skede, utan endast själva åktiden (tiden i bil eller buss) har analyserats. Därför kan åktidskvoten i denna analys endast ge en indikation på restid och framkomlighet med buss respektive bil. Analysen har gjorts mellan närmaste hållplats från utredningsområdet och specifika hållplatser som trafikeras av kollektivtrafiken som har betydande reserelationer till Södertälje kommun. De största pendlingsrelationerna till Södertälje är Stockholm, Nykvarn, Botkyrka och Huddinge. För att bedöma åktiden med kollektivtrafiken har tidtabeller från SL-trafik eller Sörmlandstrafik använts. För att bedöma åktiden med bil har Google Maps använts.

Flera regionala kollektivtrafiklinjer som trafikerar i närheten av kvarteret Luna och vidare till studerade slutmålpunkter utanför kommungränsen har en restidskvot under 1,5, vilket tyder på god kollektivtrafik. Att resa till Gnesta och Rönninge går dessutom snabbare med pendeltåg än med bil. Däremot är restidskvoten över 1,5 till Nynäshamn, Kungens kurva och Nykvarns station. Medelvärden för de studerade reserelationerna visar att kollektivtrafiken är konkurrenskraftig gentemot biltrafiken. Detta skapar bra förutsättningar för att nyttja kollektivtrafik vid besök av Luna för denna typ av resor. Om resor till andra orter som kräver byten, exempelvis Nacka station eller Tyresö centrum, skulle det innebära sämre förutsättningar för kollektivtrafikresor. För restidskvoter för regional kollektivtrafik se Tabell 1.

Linje	Startmål- punkt	Slutmålpunkt	Restid koll	Restid bil	Restidskvot
749	Södertälje centrum	Liljeholmen	30	30	1,0
748	Södertälje centrum	Fittja	27	18	1,5
783	Södertälje centrum	Nynäshamn	100	56	1,8
40/41	Södertälje centrum	Huddinge	29	32	0,9
748	Södertälje centrum	Kungens kurva	33	21	1,6
48	Södertälje centrum	Gnesta	24	36	0,7
41/40	Södertälje centrum	Tumba	19	20	1,1
41/40	Södertälje centrum	Rönninge	14	17	0,8
841	Södertälje centrum	Strängnäs	49	41	1,2
780x	Södertälje centrum	Nykvarn station	28	17	1,6
40/41	Södertälje centrum	Stockholm City	45	41	1,1
<b>Medelvärde</b>					<b>1,2</b>

Tabell 1. Restidskvot för regional kollektivtrafik.

Utöver den regionala kollektivtrafiken finns det även möjlighet att nå den lokala kollektivtrafiken inom gångavstånd. Hållplatserna Oxbacksgatan, Centrifugen och Köpmansgatan ligger mindre än 300 meter från kvarteret Luna. Vid dessa hållplatser trafikerar flera busslinjer genom stadskärnan, exempelvis 758, 784/784X, 978, 979, 747, 756, 759 och 787. Turtätheten skiljer sig beroende på busslinje men samtliga linjer trafikerar under högtrafikperioderna. Vissa linjer trafikerar bara under vardagar medan vissa även trafikerar under helger.

Restidskvoten till målpunkter inom kommunen är betydligt sämre jämfört med de regionala målpunkterna, vilket tyder på att den lokala kollektivtrafiken inte är konkurrenskraftig i förhållande till bilen. Medelvärdet för restidskvoten för den lokala kollektivtrafiken ligger på 1,8, vilket är över den acceptabla nivån. De målpunkter som ligger inom acceptabel nivå är Gärtuna, Överjärna kyrka, Järna och Mölnbo. Resorna till Järna och Mölnbo sker med pendeltåg, vilket inte räknas som lokal kollektivtrafik på samma sätt som busslinjerna. Detta eftersom pendeltågen fortsätter vidare mot Stockholm. Sammantaget är den lokala kollektivtrafiken inte konkurrenskraftig mot bilen. För restidskvoter för lokala kollektivtrafik se Tabell 2.

Linje	Startmåltpunkt	Slutmåltpunkt	Restid koll	Restid bil	Res-tidskvot
758	Köpmangatan	Östertälje station	21	10	2,1
784x	Södertälje centrum	Norrvrå	38	23	1,7
978	Köpmangatan	Heimdalvägen	14	6	2,3
979	Köpmangatan	Barrstigen	20	6	3,3
747	Centrifugen	Scaniarinken	17	9	1,9
756	Köpmangatan	Gärtuna	14	11	1,3
759	Köpmangatan	Fina Svenséns gata	22	10	2,2
787	Köpmangatan	Överenhörna kyrka	35	24	1,5
40	Södertälje centrum	Järna	13	17	0,8
784x	Södertälje centrum	Hölö	33	19	1,7
40	Södertälje centrum	Mölnbo	19	19	1,0
Medelvärde					1,8

Tabell 2 Restidskvoter för kollektivtrafik inom Södertälje kommun.

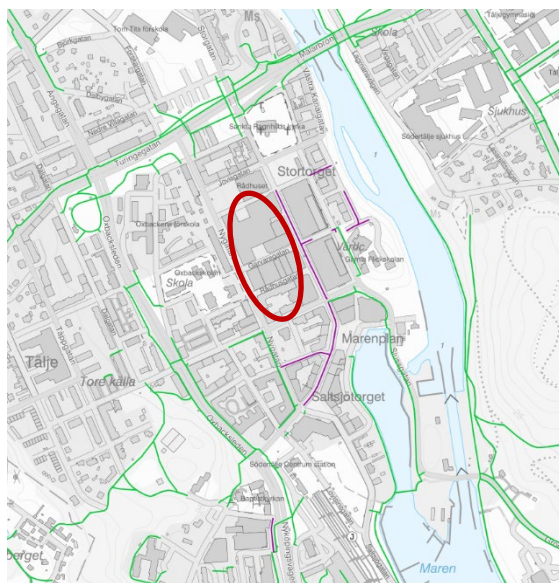
Sammanfattningsvis finns det goda förutsättningar att nå området med kollektivtrafik, eftersom det finns flera hållplatslägen nära kvarteret Luna för både regional och lokal kollektivtrafik. Den regionala kollektivtrafiken har god attraktivitet till området, medan den lokala kollektivtrafiken har sämre förutsättningar, eftersom det i många fall tar dubbelt så lång tid att resa kollektivt jämfört med bil. För att minska behovet av parkeringsplatser och främja mer hållbara resvanor till och från Luna skulle en utökad lokal kollektivtrafik kunna vara ett förslag som ligger utanför denna parkeringsutrednings mandat att ta i beaktande.

### 2.1.2 Gång och cykel

Inom och omkring utredningsområdet passerar många fotgängare till butiker och verksamheter. Nygatan har breda gångbanor på båda sidor, delvis under byggnadsöverhäng, medan Storgatan, som är gågata, prioriterar fotgängare och har också byggnadsöverhäng. Rådhusgatan, Garvaregatan och Gästgivaregatan har smalare gångbanor, som ibland är under en meter breda. Dessa korsas dessutom av parkeringsinfarter. Tvärgatornas lutning och ojämna underlag gör det svårt för personer med rörelsenedsättningar.

En temporär dubbelriktad cykelbana finns längs Nygatans västra sida, vilket inte visas i Figur 4. Det finns således inga separata cykelvägar i direkt anslutning till kvarteret Luna, utan cyklister hänvisas till blandtrafik. Längs Storgatan mellan Jo-visgatan och Badhusgatan är det i dag en gågata, medan delar av Badhusgatan,

Järnväggsgatan och Västra Kanalgatan är gångfartsområden, se Figur 4. För ytterligare information kopplat till gatustruktur, se Trafikutredning Luna (COWI, 2026).



Figur 4. Separata cykelvägar redovisas i gröna linjer och gånggata/gångfartsområde visas i lila linjer. Utredningsområdet omringas i rött. (Källa: Nationella vägdatabasen).

Restidskvoter för gång och cykel har inte tagits fram inom ramen för denna analys. Dessa färdsätt är främst aktuella för kortare resor och har därmed en mer begränsad konkurrenskraft gentemot bilen.

Fotgängare har generellt god standard på huvudgatorna med breda gångbanor och prioriterade gånggator, men på mindre gator är gångbanorna smala och framkomligheten svår, särskilt för personer med rörelsenedsättningar. För cyklister finns inga separata cykelbanor i direkt anslutning till området förutom längs Nygatan i dess tillfälliga utformning, utan de hänvisas till blandtrafik, vilket ger en lägre standard och begränsad trygghet. Nygatans cykelbana kan bli permanent om så beslutas i arbetet med dess permanenta utformning vilket i nuläget inte går att säkerställa.

## 2.2 Befintlig parkering

### 2.2.1 Cykelparkering

Tillgång till cykelparkeringar med hög kvalitet i och runt utredningsområdet är mycket liten. I närområdet finns mellan 50–75 platser. Vissa med ramlåsning och andra är väderskyddade.

Utifrån Google street view förekommer det att personer, i viss utsträckning, parkerar sina cyklar utanför de anvisade cykelparkeringsplatserna på Storgatan. Exempelvis parkeras cyklar intill metalrätten och andra gatumöbler i gatans mittsektion. Det förekommer även parkerade cyklar, utanför de anordnade cykelparkeringsplatserna, i direkt anslutning till köpcentrumens entréer. Samma uppfattning framkom vid platsbesök under september 2025.

## 2.2.2 Parkeringshus för bil

I direkt anslutning till Luna ligger; P-hus Luna med 322 platser och Telgehuset med 83 platser, se Figur 5. Öster om Luna, vid Köpmangatan, finns ytterligare två parkeringshus; Tellus (175 platser) och Kringlan (278 platser). Markparkering i form av kantstensparkering inom området finns längs Rådhusgatan, Garvaregatan, Gästgivaregatan och Nygatan. Strax norr om planområdet, med infart från Gästgivaregatan, ligger två markparkeringar med 32 respektive 18 platser. Samtliga parkeringsplatser är öppna för allmänheten och avgiftsbelagda.



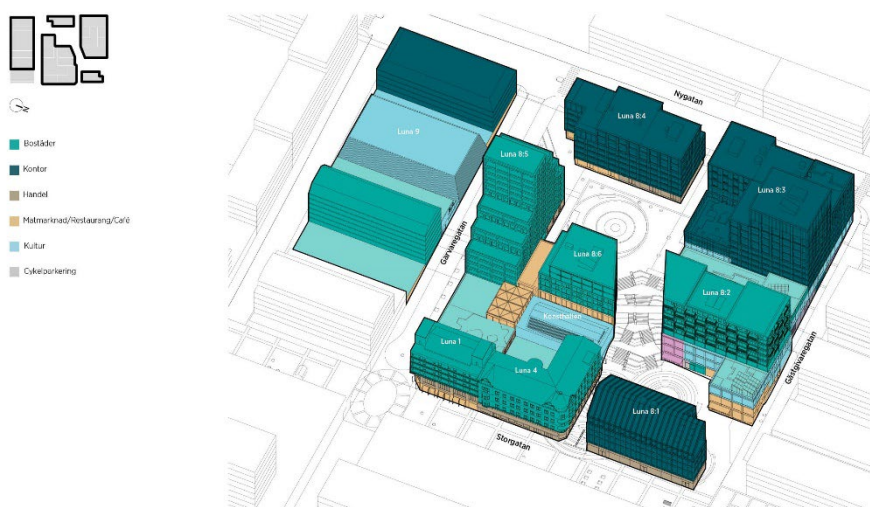
Figur 5 Parkeringsgarage markerade i rosa, markparkering markerad i lila. Utöver dessa finns kantstensparkering längs de flesta gator i centrala Södertälje. Källa: Flygfoto: Lantmäteriet "Min karta" samt egen bearbetning.

### 3 Förslaget

I Figur 6 ses en översiktlig bild av förslaget. Projektet omfattar 10 fastigheter med tillhörande kvartersmark. Föreslagen uppdelning av BTA och lägenhetsuppdelning återfinns i Figur 6. Det beräknade parkeringsbehovet bygger på en uppskattning av BTA från CF Möller daterad februari 2026.

I Luna 9 finns befintliga lägenheter som upptas i nedanstående sammanställning. Luna 1 och Luna 4 består idag av kontor och lägenheter som omvandlas till lägenheter. Dessa lägenheter är också med i sammanställningen.

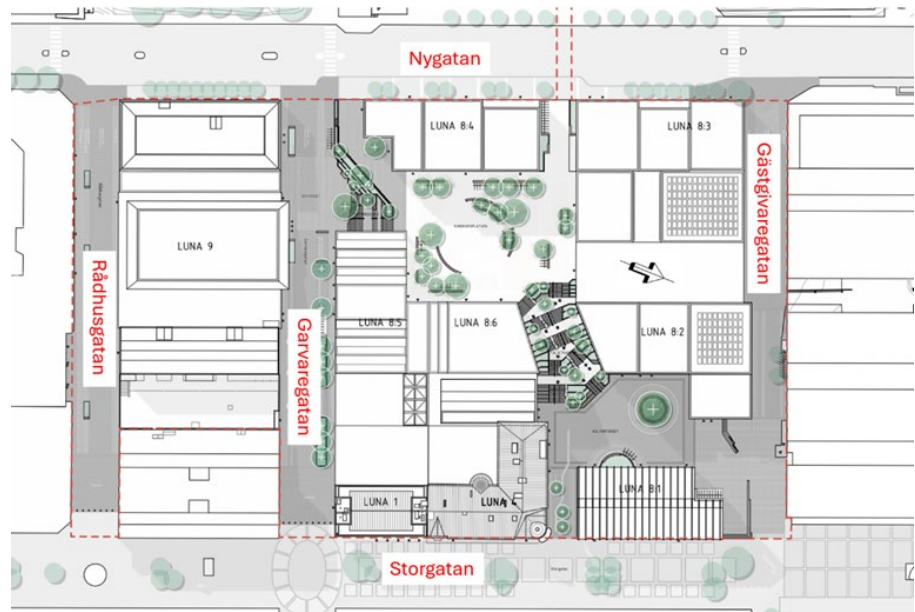
KV LUNA | PROGRAM



Figur 6 Översikt förslaget

	1	4	8:1	8:2	8:3	8:4	8:5	8:6	9	K	Totalt
HANDEL	1028	1233	993			410	699		1637		6000
KONTOR			3164		9773	4291			3990		21218
BOSTAD	1236	1770		3661			5513	1548	2894		16622
RESTAURANG	854			586		344		546			2330
BIBLIOTEK					3751						3751
BIOGRAF									2224		2224
KONSTHALL										1165	1165
<b>Totalt</b>	<b>3118</b>	<b>3003</b>	<b>4156</b>	<b>4247</b>	<b>13524</b>	<b>5045</b>	<b>6213</b>	<b>2094</b>	<b>10744</b>	<b>1165</b>	
1: or	12	3					3		2		20
2: or	3	9		12			21		6		51
3: or	4	3		8			6	15	16		52
4: or		3		16			18		4		41
5: or							2				2
<b>Totalt</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>15</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>166</b>

Tabell 3 Sammanställning av BTA samt lägenhetsantal (K=Konsthall)



Figur 7 Översikt av preliminärt trafik- och utformningsförslag.

## 4 Beräkning av parkeringstal

Ett parkeringstal (p-tal) är ett nyckeltal, uttryckt per lägenhet eller m<sup>2</sup> lokalyta, som anger hur många parkeringsplatser som måste anordnas vid nybyggnation eller ombyggnad.

I "Parkeringsstrategi Södertälje stadskärna, Nulägesanalys samt mål och riktlinjer version 1.2" (Södertälje kommun, 2017) fastslås grundtal för flerbostäder och verksamheter (lokal/handel och kontor).

För bibliotek, biograf och konsthall finns inga fastslagna grundtal. Parkeringsbehovet beräknas i denna utredning därför genom en så kallad "särskild utredning", se kap 5.1.

Parkeringsstrategin ger möjlighet till så kallade flexibla parkeringstal. Flexibla parkeringstal innebär att kommunen erbjuder en sänkning av bilparkeringstalen mot att exploatören åtar sig att genomföra mobilitetsåtgärder som kan minska efterfrågan på parkering. Genom att införa mobilitetsåtgärder kan en sänkning av grundvärdet för bilparkering ske. För cykelparkering sker ingen sänkning.

Med hjälp av parkeringstalen beräknas behovet av antal platser fram.

Denna utredning tar ett helhetsgrepp för hela planområdet. Detta innebär att för varje byggnad som rivs och ersätts fastställs ett nytt parkeringsbehov för både bil och cykel, anpassat efter den nya verksamheten. Samma parkeringsnorm, det vill säga "Parkeringsstrategi Södertälje stadskärna, Nulägesanalys samt mål och riktlinjer version 1.2", kommer att tillämpas även för de befintliga lägenheter som behålls. Detta innebär att deras parkeringsbehov omprövas och uppdateras i enlighet med gällande parkeringsstrategi.

I den fortsatta processen kommer Telge Fastigheter att initiera dialoger kring eventuella befintliga parkeringstillstånd. Detta för att säkerställa att dessa hanteras på ett smidigt, transparent och rättvist sätt i relation till de nya framräknade parkeringsbehovet.

## 4.1 Grundtal

### 4.1.1 Cykel

#### Flerbostadshus

Grundtalen för cykelparkering för flerbostadshus bygger på parkeringstal kopplat till lägenhetsfördelning, se Tabell 4.

Lägenhetstyp	Cykelparkeringstal Boende (cpl/lägenhet)	Cykelparkeringstal Besökare (cpl/lägenhet)
1 rum	1,5	0,5
2 rum	2	0,5
3 rum	2,5	0,5
4+ rum	3	0,5

Tabell 4 Grundtal cykelparkering flerbostadshus.

#### Verksamheter

Grundtalen för verksamheter bygger på antal platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA, se Tabell 5.

Verksamhet	Cykelparkeringstal Anställda (cpl/1 000 m <sup>2</sup> BTA)	Cykelparkeringstal Besökare (cpl/1 000 m <sup>2</sup> BTA)
Kontor	8	inkl. i grundtalet
Lokal (Handel)	14	inkl. i grundtalet

Tabell 5 Grundtal cykelparkering verksamheter.

För att kunna särskilja behovet för anställda och besökare i kategorin verksamhet har i denna utredning följande antagande gjorts, se Tabell 6.

Verksamhet	Cykelparkeringstal Anställda (cpl/1 000 m <sup>2</sup> BTA)	Cykelparkeringstal Besökare (cpl/1 000 m <sup>2</sup> BTA)
Kontor	7	1
Lokal (Handel)	2	12

Tabell 6 Grundtal cykelparkering verksamheter – uppdelat.

#### 4.1.2 Bil

##### Flerbostadshus

För flerbostadshus bygger parkeringstalet för bil på lägenhetsfördelning, se Tabell 7.

Lägenhetstyp	Bilparkeringstal Boende (bpl/lägenhet)	Bilparkeringstal Besökare (bpl/lägenhet)
1 rum	0,3	0,05
2 rum	0,45	0,1
3 rum	0,75	0,1
4+ rum	0,95	0,1

Tabell 7 Grundtal bilparkering flerbostadshus.

##### Verksamheter

För verksamheter bygger parkeringstalet på antal platser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA, se Tabell 8.

Verksamhet	Bilparkeringstal Anställda (bpl/1 000 m <sup>2</sup> BTA)	Bilparkeringstal Besökare (bpl/1 000 m <sup>2</sup> BTA)
Kontor	14	inkluderat i grundtalet
Lokal	14	Inkluderat i grundtalet

Tabell 8 Grundtal bilparkering verksamheter.

För att i kunna särskilja behovet för anställda och besökare i kategorin verksamhet har i denna utredning följande antagande gjorts, se Tabell 9.

Verksamhet	Bilparkeringstal Anställda (bpl/1 000 m <sup>2</sup> BTA)	Bilparkeringstal Besökare (bpl/1 000 m <sup>2</sup> BTA)
Kontor	12	2
Lokal	4	10

Tabell 9 Grundtal bilparkering verksamheter- uppdelat.

## 4.2 Avdrag efter mobilitetsåtgärder

Möjlighet att sänka parkeringstalen för bil ytterligare erbjuds till byggherrarna via mobilitetsåtgärder och är frivilligt.

### 4.2.1 Cykel

För cykelparkering sker ingen sänkning.

### 4.2.2 Bil

#### **Flerbostadshus**

För flerbostadshus finns det möjlighet att få avdrag för parkeringstalet för boende, med andra ord inte för besökare.

Parkeringsstrategin anger att en sänkning av parkeringstalet för flerbostadshus ska var möjlig ska förutom bilpool, minst två av de övriga åtgärderna genomföras av exploatören vid nybyggnation:

- Medlemskap i etablerad och välfungerande bilpool garanteras för de boende i minst fem år och årsavgiften för bilpoolen inkluderas i bostadshyran/avgiften.
- Kostnad för att hyra parkering särskiljs från bostadshyran.
- Minst ett månadskort per hushåll i SL-trafiken ingår vid inflyttning i fem år.
- En cykelpool inrättas för de boende där de får möjlighet att låna lådcyklar, cykelkärror och elcyklar.

Hur stor reduktion som blir aktuell bedöms från fall till fall. Åtgärderna ska ses som ett paket eftersom de förhöjer varandra.

Om inte bilpool inkluderas kan ingen reduktion ges. Om bilpool inrättas, samt minst två övriga åtgärder kan parkeringstalet reduceras med 10% för boende (Scenario 1). Inrättas samtliga ovanstående åtgärder kan parkeringstalet reduceras med 20% för boende (Scenario 2), se Tabell 10.

Telge fastigheter har för avsikt att åta sig ett paket av mobilitetsåtgärder för att sänka enligt maximalt avdrag, det vill säga med 20 % (Scenario 2) för boende i flerbostadshuset.

Lägenhetstyp	Bilparkeringstal Boende 10% avdrag/ Scenario 1 (blp/lägenhet)	Bilparkeringstal Boende 20% avdrag/ Scenario 2 (blp/lägenhet)	Bilparkeringstal Besökare (blp/lägenhet)
1 rum	0,27	0,24	0,05
2 rum	0,41	0,36	0,1
3 rum	0,68	0,6	0,1
4+ rum	0,86	0,76	0,1

Tabell 10 Parkeringstal bilparkering flerbostadshus efter mobilitetsåtgärder.

### **Verksamheter**

För att exploatörer ska få en reduktion av bilparkeringstal vid verksamhetsetablering krävs att de säkerställer att hyresgäster eller arbetsgivare tar fram en grön resplan. För verksamheter finns det möjlighet att få avdrag för parkeringstalet för anställda, med andra ord inte för besökare.

En grön resplan är ett åtgärds paket som främjar hållbara transportval och minskar bilens ensamåkning, främst vid arbetspendling men även vid tjänsteresor och besöksresor. Planen kan omfatta åtgärder som parkeringsavgifter på arbetsplatsen, bra dusch- och omklädningsrum för gång- och cykelresor, individuell transportrådgivning, tjänstebilpool och tjänstecyklar, samt kampanjer och subventionerade kollektivtrafikkort.

Reduktionens storlek bedöms individuellt, där fler och mer långsiktiga insatser ger större sänkning av parkeringstalet.

För verksamheter föreslås ett för projektet lämpligt paket med mobilitetsåtgärder samman. Dessa innefattar:

- Åtgärder för att öka cykelanvändningen
- Cykelpool  
 Fastighetsägaren ska tillse att cyklar för tjänsteresor ordnas i ett lättillgängligt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. Cykelpoolen kan till exempel bestå av elcyklar, vikcyklar eller lastcyklar, beroende på typ av verksamhet. Syftet är att möjliggöra att fler tjänsteresor görs med cykel.
- Cykelparkering med hög standard  
 Fastighetsägaren ska erbjuda kvalitetshöjande åtgärder utöver grundkraven för cykelparkering, inklusive cykelpump nära parkeringarna och automatisk dörröppning. Ytorna ska hållas rena, med årlig sanering av gamla cyklar. Cykelparkeringarna ska vara attraktiva, trygga och användarvänliga med fokus på manöverutrymmen, belysning, materialval

samt tydlig information och skyltning. Syftet är att anställda ska uppleva det tryggt, säkert och enkelt att använda sin cykel.

- "Cykelverkstad"

Fastighetsägaren ska tillse att yta för cykelservice och lämplig utrustning ordnas för de boende. Ytan ska möjliggöra tvätt, reparation och underhåll av de boendes egna cyklar. Syftet är att underlätta för anställda att hålla sin cykel "hel och ren".

- Dusch/omklädning/torkrum.

Fastighetsägaren ska tillse att dusch och omklädningsrum med möjlighet att förvara personliga tillhörigheter såsom hjälm, skor och ombyte erbjuds. Utrymmet kan med fördel även omfatta torkmöjligheter och ska finnas i eller i nära anslutning till fastigheten. Syftet är att det ska vara enkelt för anställda att cykelpendla.

• Infopakiet/startpaket

Fastighetsägaren ska ge ett mobilitetspaket till alla anställda när en ny verksamhet flyttar in. Paketet ska innehålla information om mobilitetsåtgärderna, parkeringslösningar, kollektivtrafik, cykelvägar och mobilitets-tjänster i närområdet. Syftet är att informera anställda i fastigheten om tillgängliga resealternativ samt uppmuntra till resor utan egen bil.

• Bilpool

Fastighetsägaren ska tillse att anställda i fastigheten har tillgång till bilpool för tjänsteresor. Bilpoolen lokaliseras i ett attraktivt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. Syftet är att ge anställda enkel tillgång till bil under arbetsdagen, för att minska privat bilanvändning i tjänsten och hålla nere efterfrågan på platser för tjänstebilar, med mera.

• Särredovisa p-hyran

Fastighetsägaren ska tillse att kostnad för bilparkering särredovisas på avtal och avier, det vill säga ska inte ingå i hyresavgift eller motsvarande. Syftet är att medvetandegöra de som använder bil om kostnaden för bil.

• Realtidstavlor för kollektivtrafik

Fastighetsägaren ska tillse att realtidstavlor monteras i lägen där de är väl synliga för boende, till exempel i uppgångar och/eller entréer. Tavlor ska visa information om kollektivtrafikens avgångar från närmsta hållplats och kontinuerligt hållas i god drift. Syftet är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande.

• Lokalisering av platser – anställdas bilplatser längre bort

Fastighetsägaren prioriterar att tilldela parkeringsplatser för boende i direkt närhet till Luna. Om behovet av platser för kategorin 'verksamhet' överstiger utbudet, kan platser för anställda lokaliseras i anläggningar

som ligger längre bort. Syftet är uppmuntra till minskad bilanvändning för anställda genom längre gångavstånd till parkeringen.

Paketet föreslås ge en sänkning av bilparkeringstalet för anställda med 15 %, se Tabell 11.

Tabell 11 Parkeringstal bilparkering verksamheter efter mobilitetsåtgärder

Verksamhet	Bilparkeringstal Anställda (bpl/1 000 m <sup>2</sup> BTA)	Bilparkeringstal Besökare (bpl/1 000 m <sup>2</sup> BTA)
Kontor	10,2	2
Lokal	3,4	10

### 4.3 Sammanställning parkeringstal

Parkeringstal visas i Tabell 12, Tabell 13, Tabell 14 samt Tabell 15.

Lägenhetstyp	Cykelparkeringstal Boende (cpl/lägenhet)	Cykelparkeringstal Besökare (cpl/lägenhet)
1 rum	1,5	0,5
2 rum	2	0,5
3 rum	2,5	0,5
4+ rum	3	0,5

Tabell 12 Slutligt parkeringstal cykel flerbostadshus.

Verksamhet	Cykelparkeringstal Anställda (cpl/1 000 m <sup>2</sup> BTA)	Cykelparkeringstal Besökare (cpl/1 000 m <sup>2</sup> BTA)
Kontor	7	1
Lokal	2	12

Tabell 13 Slutligt parkeringstal cykel verksamheter.

Lägenhetstyp	Bilparkeringstal Boende 10% avdrag Scenario 1 (blp/lägenhet)	Bilparkeringstal Boende 20% avdrag Scenario 2 (blp/lägenhet)	Bilparkeringstal Besökare (blp/lägenhet)
1 rum	0,27	0,24	0,05
2 rum	0,41	0,36	0,1
3 rum	0,68	0,6	0,1
4+ rum	0,86	0,76	0,1

Tabell 14 Slutligt parkeringstal bil flerbostadshus.

Verksamhet	Bilparkeringstal 15% avdrag Anställda (bpl/1 000 m <sup>2</sup> BTA)	Bilparkeringstal Besökare (bpl/1 000 m <sup>2</sup> BTA)
Kontor	10.2	2
Lokal	3.4	10

Tabell 15 Slutligt parkeringstal bil verksamheter.

## 5 Parkeringsbehov

Vid beräkning av det parkeringsbehovet kommer i denna utredning olika alternativ presenteras;

### *Cykel*

Slutligt antal beräknas utifrån grundtalen i parkeringsstrategin.

### *Bil*

- Alternativ 1; Utgår från grundtalen i parkeringsstrategin.
- Alternativ 2; Beräknas med ett avdrag på 10% för boende i kategorin flerbostadshus (Scenario 1) samt 15 % för anställda i kategorin verksamhet. Inget avdrag för besökare i någon av kategorierna.
- Alternativ 3; Beräknas med ett avdrag på 20% för boende i kategorin flerbostadshus (scenario 2) samt 15 % för anställda i kategorin verksamhet. Inget avdrag för besökare i någon av kategorierna.

### 5.1 Särskild utredning för kultur (bibliotek, bio samt konsthall)

Inom Luna kommer även verksamheter som inte har fastställda grundvärden anläggas. Metoden som används i denna utredning innebär att parkeringsbehovet beräknas utifrån den tidpunkt då flest personer förväntas vara på plats, vilket kallas det dimensionerande tillfället. För besökare justeras det uppskattade totala antalet personer/besökare ner eftersom det är osannolikt att alla besökare är närvarande samtidigt. För personalen däremot används det totala antalet anställda utan någon justering som underlag för dimensionering. Utredningen antar alltså att alla anställda behöver parkering samtidigt. När det dimensionerande antalet personer är fastställt fördelas dessa, både besökare och anställda, enligt uppskattade andelar beroende på vilket färdmedel de förväntas använda, exempelvis cykel eller bil. Uppskattningen av hur personer väljer färdmedel för nedan verksamheter grundar sig på liknande andelar som redovisas i parkeringsstrategin för jämförbara verksamheter

För att fastställa parkeringsbehovet för respektive verksamhet görs följande uppskattningar, se Tabell 16.

#### **Bibliotek**

Biblioteket uppskattas ha 5 anställda och ca 200 besökare per dag. Det antas inte vara rimligt att alla besökare finns på plats samtidigt. Därför har ett dimensionerande tillfälle tagits fram. Vid detta tillfälle antas 50 % av verksamhetens besökare vara på plats samtidigt. Detta innebär att det dimensionerande antalet besökare sätts till 100. För parkeringsbehovet för anställda bedöms det totala antalet anställda utgöra det dimensionerande behovet.

Av dessa antas en färdmedelsandel för cykel på 20% för anställda och 25% för besökare, det vill säga 1 anställd och 25 besökare som cyklar och behöver parkering vid det dimensionerande tillfället.

Färdmedelsandelen för bil uppskattas till 20% för anställda och 30% för besökare, det vill säga 1 anställd och 30 besökare kommer med bil och behöver parkering vid det dimensionerande tillfället. Övriga anställda och besökare antas komma med kollektiva färdmedel, gå eller liknade.

## Konsthallen

Konsthallen uppskattas ha 5 anställda och ca 20 besökare per dag. Det antas inte vara rimligt att alla besökare finns på plats samtidigt. Därför har ett dimensionerande tillfälle tagits fram. Då antas 50 % av verksamhetens besökare vara på plats samtidigt. Detta innebär att det dimensionerande antalet besökare sätts till 10. För parkeringsbehovet för anställda bedöms det totala antalet anställda utgöra det dimensionerande behovet.

Av dessa antas en färdmedelsandel för cykel på 20% för anställda och 25% för besökare, det vill säga 1 anställd och 3 besökare som cyklar och behöver parkering vid det dimensionerande tillfället.

Färdmedelsandelen för bil uppskattas till 20% för anställda och 30% för besökare, det vill säga 1 anställd och 3 besökare kommer med bil och behöver parkering vid det dimensionerande tillfället. Övriga anställda och besökare antas komma med kollektiva färdmedel, gå eller liknade.

## Biografen

Biografen har enligt uppskattning 10 anställda samt cirka 300 besökare dagligen. Verksamheten är tidsmässigt koncentrerad, vilket betyder att behovet av parkeringsplatser bestäms utifrån den tidpunkt då flest personer är på plats. I det här fallet förutsätts den totala dagliga mängden besökare var på plats vid den dimensionerande tidpunkten (tidpunkten då flest besökare är på plats). För parkeringsbehovet för anställda bedöms det totala antalet anställda utgöra det dimensionerande behovet.

Av dessa antas en färdmedelsandel för cykel på 20% för anställda och 25% för besökare, det vill säga 2 anställda och 75 besökare som cyklar och behöver parkering vid det dimensionerande tillfället.

Färdmedelsandelen för bil uppskattas till 20% för anställda och 30% för besökare, det vill säga 2 anställda och 90 besökare behöver parkering vid det dimensionerande tillfället. Det är dock osannolikt att samtliga besökare anländer i egna fordon, då samåkning förväntas förekomma i viss omfattning. I avsaknad av tillgänglig statistik för samåkningsgrad vid liknande verksamheter antas att 50 % av besökarna samåker. Utifrån denna bedömning innebär det en minskning av bilparkeringsbehovet till 45 parkeringsplatser, vilket avser det antal fordon som förväntas

vara i behov av parkering vid det mest belastade tillfället. Övriga anställda och besökare antas komma med kollektiva färdmedel, gå eller liknade.

	Uppskattat antal besökare/anställda (pers/dag)	Dim antal besökare/anställda (pers/tillfälle)	Samåkning bil	Färdmedelsandel cykel	Cykelparkeringsplats behov (st)	Färdmedelsandel bil	Bilparkeringsplats Behov (st)
<b>Bibliotek</b>							
Anställda	5	5		20%	1	20%	1
Besökare	200	100		25%	25	30%	30
<b>Konsthall</b>							
Anställda	5	5		20%	1	20%	1
Besökare	20	10		25%	3	30%	3
<b>Biograf</b>							
Anställda	10	10		20%	2	20%	2
Besökare	300	300	50%	25%	75	30%	45

Tabell 16 Resultat "Särskild utredning för kultur".

## 5.2 Behov innan samnyttjande

### 5.2.1 Cykel

Utifrån ovan slutliga parkeringstal (se Tabell 12 och Tabell 13) har följande antal platser beräknats, se Tabell 17.

	Antal platser		
	Boende/ Anställda	Besökare	Totalt
Bostäder	392	84	476
Lokal	21	104	125
Kontor	151	23	174
Kultur (bibliotek samt konsthall)	2	28	30
Biograf	2	75	77
<b>TOTAL</b>	<b>568</b>	<b>314</b>	<b>882</b>

Tabell 17. Totalt cykelparkeringsbehov (antal platser).

## 5.2.2 Bil

### Alternativ 1

Det totala behovet av bilparkering beräknat på grundtalet upp går till 647 platser. Se Tabell 18.

	Boende/ Anställda	Besökare	Total Alternativ 1
Bostäder	116	26	142
Lokal	37	86	123
Kontor	256	44	300
Kultur (bibliotek samt konsthall)	2	33	35
Biograf	2	45	47
<b>TOTAL</b>	<b>413</b>	<b>234</b>	<b>647</b>

Tabell 18 Alternativ 1; Totalt bilparkeringsbehov (antal platser).

### Alternativ 2

Det totala antalet platser för alternativ 2, dvs ett avdrag på 10% för boende i kategorin flerbostadshus (Scenario 1) samt 15 % för anställda i kategorin verksamhet. Inget avdrag för besökare i någon av kategorierna, uppgår till 595 platser. Se Tabell 19.

	Boende (Scenario 1) / Anställda	Besökare	Totalt Alternativ 2
Bostäder	108	26	134
Lokal	31	86	117
Kontor	218	44	262
Kultur (bibliotek samt konsthall)	2	33	35
Biograf	2	45	47
<b>TOTAL</b>	<b>361</b>	<b>234</b>	<b>595</b>

Tabell 19 Alternativ 2; Totalt bilparkeringsbehov (antal platser).

**Alternativ 3**

Det totala antalet platser för alternativ 3, avdrag på 20% för boende i kategorin flerbostadshus (Scenario 2) samt 15 % för anställda i kategorin verksamhet. Inget avdrag för besökare i någon av kategorierna, uppgår till 584 platser. Se Tabell 20.

	<b>Boende (Scenario 2) / Anställda</b>	<b>Besökare</b>	<b>Totalt Alternativ 3</b>
<b>Bostäder</b>	97	26	123
<b>Lokal</b>	31	86	117
<b>Kontor</b>	218	44	262
<b>Kultur (bibliotek samt konsthall)</b>	2	33	35
<b>Biograf</b>	2	45	47
<b>TOTAL</b>	<b>350</b>	<b>234</b>	<b>584</b>

Tabell 20 Alternativ 3; Totalt bilparkeringsbehov (antal platser).

## 5.3 Samnyttjande

En parkeringsplats kan nyttjas av flera olika cyklister/bilister om deras anspråk på platsen sker vid olika tidpunkter. Detta innebär att samnyttjande gör det möjligt att reducera antalet parkeringsplatser som behöver byggas då parkeringarna kan delas.

Graden av möjlighet till samnyttjande är olika för olika ändamål och tid på dygnet. Den största potentialen för samnyttjande av parkeringsplatser finns hos konstellationer bestående av olika kategorier av verksamheter vars huvudsakliga aktivitet sker vid olika tider.

### 5.3.1 Cykel

Bostäder och kontor har en stor andel cykelparkeringar belägna i låsta utrymmen och samnyttjas således inte.

Frågan om samlokalisering av besöksparkering för cykelparkering behandlas inte i denna utredning.

### 5.3.2 Bil

Eftersom de planerade verksamheterna i området har olika aktiva tider finns till viss del möjlighet för samnyttjande av parkeringsplatser mellan de olika verksamheterna.

Boendeparkeringen föreslås hållas separat från verksamhetsparkeringarna och ingår därmed inte i beräkningen på samnyttjande. Detta bland annat då de boende alltid ska ha möjligheten att ställa bilen hemma för att i stället välja ett annat färdmedel.

I "Trafik- och mobilitetsutredningen Luna" (COWI, 2023) fastslås att kontoren har primärt behov för parkeringsplatser dagtid på vardagar, medan handel (lokal) sker primärt sen eftermiddag/kväll och helger. Biografen förväntas huvudsakligen besökas kvällstid. Nyttjandegraderna i Tabell 21 bygger på samnyttjandetabeller från Södertälje kommuns parkeringsstrategi (2017), Örebro kommuns parkeringsnorm (2016) och Parkeringspolicy och parkeringsnorm för Malmö stad (2018). I denna utredning sätts dock nyttjandegraden för biografen till 100% kvällstid. Detta då det dimensionerande tillfället förväntas vara fullbelagt. I denna utredning räknas även kultur, dvs konsthall och bibliotek in i samnyttjade och förutsätts ha samma nyttjandegrad som handel (lokal).

Beläggning på nätterna har inte beräknats i detta fall eftersom inga av verksamheterna förväntas ha aktiviteter nattetid. Samnyttjande har beräknat på det totala parkeringsbehovet, det vill säga ingen uppdelning har gjorts i anställda och besökare.

Detta medför att samtliga platser behöver vara tillgängliga för båda anställda och besökare.

Parkering för rörelsehindrade har inte räknats med i samnyttjandepotentialen på grund av avståndskraven till entréer.

	Nyttjandegrad		
	Vardag 10–16	Kväll (Vardag/helg) 16–19	Lördag 10–13
Kontor	80%	10%	5%
Biograf	20%	100%	40%
Lokal	40%	90%	100%
Kultur (bibliotek samt konsthall)	40%	90%	100%

Tabell 21 Förväntad beläggningsgrad på bilparkeringsplatserna för varje verksamhet, uppdelat på vardag, sen eftermiddag/kväll och helg.

### Alternativ 1

Det maximala behovet för bilparkeringsplatser för verksamheterna uppskattas till 295 platser (ej inräknat platser för rörelsehindrade), se Tabell 22

	Totalt antal platser (bil)		
	Vardag 10–16	Kväll (Vardag/helg) 16–19	Lördag 10–13
Kontor (Grund)	228	29	14
Biograf	9	45	18
Lokal	45	100	112
Kultur (bibliotek samt konsthall)	13	30	33
<b>TOTAL</b>	<b>295</b>	<b>204</b>	<b>177</b>

Tabell 22 Alternativ 1; Totalt behov bilparkeringsplatser för verksamheter inom Luna för platser som kan samnyttjas.

**Alternativ 2 och Alternativ 3**

Det maximala behovet för bilparkeringsplatser för verksamheterna uppskattas till 266 (ej inräknat platser för rörelsehindrade), Tabell 23.

	Totalt antal platser (bil)		
	Vardag 10–16	Kväll (Vardag/helg) 16–19	Lördag 10–13
Kontor (-15%)	199	25	12
Biograf	9	45	18
Lokal	45	100	112
Kultur (bibliotek samt konsthall)	13	30	33
<b>TOTAL</b>	<b>266</b>	<b>200</b>	<b>175</b>

*Tabell 23 Alternativ 2 och 3; Totalt behov bilparkeringsplatser för verksamheter inom Luna för platser som kan samnyttjas.*

## 5.4 Totalt behov efter samnyttjande

### 5.4.1 Cykel

För cykel sker ingen förändring i förhållande till 5.2.1, se Tabell 24.

	Antal platser (Cykel)		
	Boende/ Anställda	Besökare	Totalt
Bostäder	392	84	476
Lokal	21	104	125
Kontor	151	23	174
Kultur (bibliotek samt konsthall)	2	28	30
Biograf	2	75	77
<b>TOTAL</b>	<b>568</b>	<b>314</b>	<b>882</b>

Tabell 24 Totalt cykelparkeringsbehov (antal platser).

### 5.4.2 Bil

#### Alternativ 1

Det totala behovet av bilparkering, efter samnyttjande är 408 platser för Alternativ 1, se Tabell 25.

	Antal platser (bil)		
	Alternativ 1		
	Boende/ Anställda	Besökare	Totalt
Bostäder	116	26	142
Lokal, kontor, biograf, kultur			295
<b>TOTAL</b>	<b>116</b>	<b>26</b>	<b>437</b>

Tabell 25 Alternativ 1; Totalt bilparkeringsbehov (antal platser) efter samnyttjande.

#### Alternativ 2

Det totala behovet av bilparkering, efter samnyttjande är 400 platser för Alternativ 2, se Tabell 26.

	Antal platser (bil)		
	Alternativ 2		
	Boende/ Anställda	Besökare	Totalt
Bostäder	108	26	134
Lokal, kontor, biograf, kultur			266
<b>TOTAL</b>	<b>108</b>	<b>26</b>	<b>400</b>

Tabell 26 Alternativ 2; Totalt bilparkeringsbehov (antal platser) efter samnyttjande.

### **Alternativ 3**

Det totala behovet av bilparkering, efter samnyttjande är 389 platser för Alternativ 3, se Tabell 27.

	Antal platser (bil)		
	Alternativ 3		
	Boende/ Anställda	Besökare	Total
Bostäder	97	26	123
Lokal, kontor, biograf, kultur			266
<b>TOTAL</b>	<b>97</b>	<b>26</b>	<b>389</b>

Tabell 27 Alternativ 3; Totalt bilparkeringsbehov (antal platser) efter samnyttjande.

## 5.5 Parkering för rörelsehindrade

Antal bilplatser för rörelsehindrade ska utgöra 5% av totala antal p-platser (beräknat från grundvärdet) eller minst en plats per fastighet.

Det totala behovet för rörelsehindrade blir därav cirka 32 p-platser ( $647 \cdot 0,05$ ). Det verkliga antalet platser kan eventuellt komma att justeras något då det alltid ska vara minst en plats per fastighet.

## 6 Lokalisering

### 6.1 Cykel

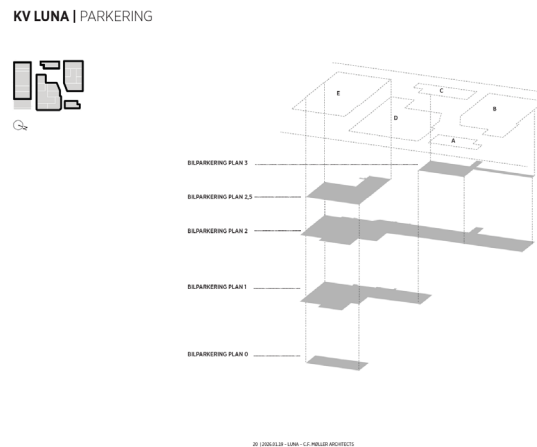
Cykelparkeringen inomhus föreslås anläggas i både enkel- och tvåvåningsställ. Det är viktigt att tillse att erforderlig takhöjd, cirka 2,7 meter, finns där cykelställen placeras. I den skiss på fastigheternas utformning som finns framme idag är en stor del av parkeringsplatserna lokaliserade i cykelgarage i samma nivå som entréerna. Det finns ca 670 platser i preliminär utformning av fastigheterna. Underskottet på ca 220 platser föreslås anläggas utomhus.

Besöksparkering för cykel kommer delvis tillgodoses inom planområdet, men platser utanför kvartersmark kommer också behövas. Detta gäller för både flerbostadshusen och för verksamheterna. I detta skede föreslås inga specifika placeringar för besökscykelparkeringar utanför kvartersmark, något som avviker från den gällande parkeringsstrategin. Anledningen till att platser utanför planområdet (det vill säga på allmän platsmark) kommer behövas är framför allt att byggnaderna i sig upptar nästan all tillgänglig kvartersmark. Det är med andra ord ett kraftigt begränsat utrymme för cykelparkeringar inom kvartersmark, både ur ett praktiskt och gestaltningsmässigt perspektiv. Dessutom bör cykelparkering i stadskärnan ses utifrån ett helhetsperspektiv – besökare parkerar ofta sin cykel på en plats och går sedan vidare till flera olika målpunkter till fots. Därför bör lokalisering och planering ta hänsyn till hela stadskärnans utbud, målpunkter och därtill behov av cykelparkeringar. För att skapa en flexibel och gestaltningsmässigt attraktiv lösning föreslås en etappvis utbyggnad av platserna utomhus, vilket möjliggör anpassning efter det verkliga behovet.

Slutsatsen är därför att för att möta besökarnas behov av cykelparkering behöver cykelplatser på allmän platsmark tillskapas. Denna fråga kommer att utredas vidare i kommande arbeten.

## 6.2 Bil

Bilparkering föreslås i garage under fastigheterna, se Figur 8.



Figur 8 Föreslagen bilparkeringslösning (CF Möller, 2026-01-19)

I senaste förslag när denna utredning gjorts finns plats för totalt 230 bilparkeringsplatser i föreslagen utformning av parkeringsanläggning. Detta kommer innebära att underskott på platser. Platser för boende prioriteras inom Luna, vilket innebär att platser för kontor och övriga verksamheter föreslås lokaliseras utanför Lunas plangräns, med så kallat parkeringsköp. Avtal om parkeringsköp ska vara signerat innan antagandet av detaljplanen. Slutlig lokalisering av platser kommer utredas vidare under granskningskedet av detaljplanen.

Parkering för rörelsehindrade ska anordnas inom 25 meter från alla tillgängliga och användbara entréer till bostadshus, arbetslokaler och publika lokaler.