

Förstudie

Namn på förstudie: Mobilitetshus Norra
Tyresö Centrum

Författare: Ebba Larsson, Emelie Malaise,
Elanor Holm

Datum: 2024-03-08

Version: 1.5

Sida: 1 (23)

Förstudie

Mobilitetshus Norra Tyresö Centrum

Förstudie

Namn på förstudie: Mobilitetshus Norra
Tyresö Centrum

Författare: Ebba Larsson, Emelie Malaise,
Elanor Holm

Datum: 2024-03-08

Version: 1.5

Sida: 2 (23)

Version

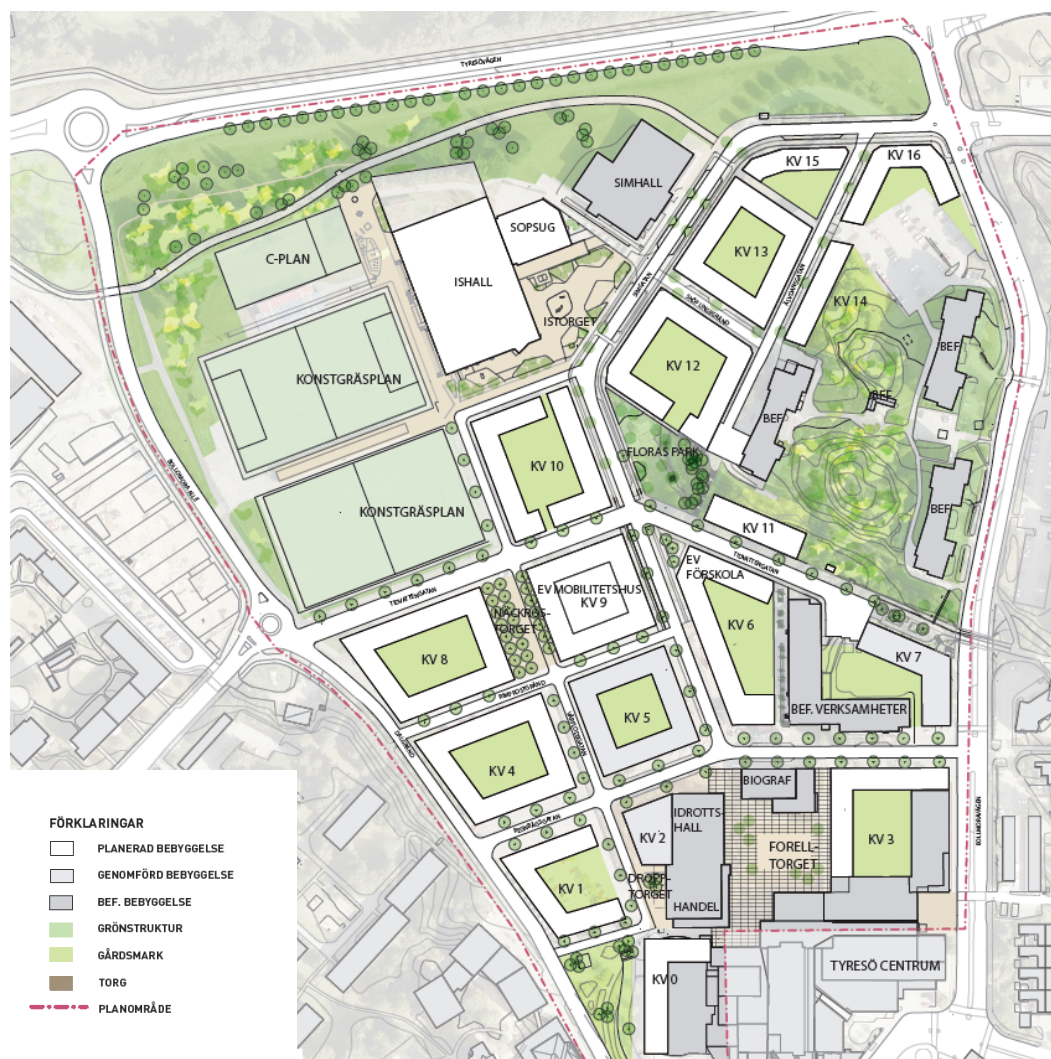
Datum	Författare	Version	Ändring
240205	Ebba Larsson	1.0	
240226	Elanor Holm/Ebba Larsson	1.5	
240308	Emelie Malaise		Mindre revideringar och tillägg

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	4
2	Nulägesanalys	5
	2.1 Dagens bilinnehav för bostäder och parkeringssituation	5
	2.2 Intressenter	7
3	Önskat nyläge	7
4	Omvärldsbevakning	9
	4.1 Mobilitetshus och mobilitetstjänster	10
	4.2 Affärsmodell	11
5	Alternativa lösningsförslag	12
	5.1 Markanvisa kvarter 9 för bostäder med parkering inom egen fastighet.....	12
	5.1.1 För- och nackdelar med parkering inom respektive kvarter.....	13
	5.2 Markanvisa kvarter 9 för bostäder och mobilitetshus	14
	5.2.1 Lokalisering och utformning av mobilitetshus i kvarter 9	14
	5.2.2 Finansiering av mobilitetshus	17
	5.2.2.1 Parkeringsköp	17
	5.2.2.2 Mobilitetsköp	18
	5.2.3 Tidsaspekter för genomförande	18
	5.2.4 Fördelar och nackdelar med mobilitetshus inom kvarter 9	19
6	Konsekvensanalys	19
	6.1 Övergripande risker	20
	6.2 Ekonomiska konsekvenser för kommunen	20
7	Rekommenderad lösning	21
	7.1 Slutsats och rekommendation	21
	7.2 Nyttokalkyl	21
	7.2.1 Förväntade nyttor.....	22
	7.3 Projektupplägg.....	22
8	Källförteckning	23

1 Bakgrund

Tyresö kommun planerar att exploatera området norr om Tyresö centrum till en ny stadsdel, Norra Tyresö centrum (NTC). Området ska vara funktionsblandat och inrymma i storleksordningen 1000 bostäder med inslag av kontor, handel samt publika verksamheter såsom befintliga och planerade idrottsanläggningar.



Figur 1. Framtida föreslagen stadsstruktur för Norra Tyresö Centrum.

Under hösten 2022 gjordes en översyn av parkeringsfrågan inom paraplyprojektet Norra Tyresö Centrum, NTC. En övergripande mobilitetsutredning togs fram som uppdaterade och kompletterade den parkeringsutredning som fanns från 2018. Uppdaterade p-tal presenterades, förslag på samnyttjande sågs över och förslag på mobilitetshus samt placering av ett sådant lyftes. Utredningen beskrev också vikten av att de åtgärder och tjänster som introduceras är samlade, ligger centralt och på kort avstånd från majoriteten av bostäderna i området. För att uppnå de reducerade parkeringstalen är det viktigt att kommunen, kommande exploatörer och fastighetsägare aktivt arbetar med de föreslagna mobilitetsåtgärderna och tjänsterna.

Under hösten 2022 deltog också kommunen i ett crowd funding-projekt drivet av Trivector där ämnen som definition av begreppet mobilitetshus, planering- och byggprocessen, tjänster och service, affärsmodell och finansiering samt lokalisering, trygghet och flexibilitet lyftes. Även erfarenheter från ett antal fallstudier presenterades. Arbetet resulterade i rapporten "Kunskapsöversikt mobilitetshus".

Under 2023 har sedan en intern projektgrupp arbetat vidare med en förstudie för att utreda förutsättningarna för att kunna tillskapa ett mobilitetshus inom NTC. Ett eventuellt mobilitetshus i Norra Tyresö centrum skulle behöva ägas och förvaltas av en (eller flera) externa aktörer och ett upplägg med parkerings- och mobilitetsköp behöver anpassas utifrån detta.

2 Nulägesanalys

Området NTC ska exploateras och nya detaljplaner för flertalet kvarter tas fram. Utgångspunkten vid planering av området har hittills varit att parkering ska lösas genom underjordiska garage under respektive kvarter. Den nuvarande markparkeringen i området (kvarter 1, 4 och 8) kommer att försvinna, oavsett hur parkeringsfrågan för den tillkommande bebyggelsen löses.

Parkering för besökande till idrottsanläggningarna kommer att tillgodoses i garage under den nya ishallen.

Kvarter 8, 9, 10 och 12 inom Norra Tyresö centrum är de kvarter som är kommunägda och ännu inte markanvisade. Övriga kvarter inom området ägs helt eller delvis av privata aktörer. Kommunen kan anvisa mark genom markanvisningstävling, anbudsförfarande eller direktanvisning. Kommunen har större möjlighet att ställa krav i avtal när det gäller mark som kommunen säljer.

2.1 Dagens bilinnehav för bostäder och parkeringssituation

För att få en bättre översyn av bilinnehavet i dagens Tyresö centrum har en kartläggning av antal p-platser och antal personägda bilar gjorts för nyproducerade bostäder i området (med bygglov från 2012 och framåt). Den visar på p-tal (mellan 0,4 och 0,8) med ett genomsnitt på 0,54 bilar per hushåll och ett genomsnitt i beläggning på 73 %. Andel hushåll med minst en bil (förmånsbil ej inräknat) ligger på 39 %, vilket ger ett snitt på 0,43 bilar per hushåll av de granskade bostäderna.¹ Trots inte allt för höga parkeringstal är alltså inte alla parkeringsplatser nyttjade. Statistiken i tabellen nedan är en sammanställning av siffror från flera olika källor. Den visar inte heller leasingbilar vilket medför att antalet disponerade bilar i fastigheterna troligtvis är något högre än vad siffrorna visar. På grund av statistikens begränsningar bör resultatet läsas med viss försiktighet, men den kan ändå ge viss indikation om bilinnehavet.

¹ Antalet lägenheter och p-platser här hämtat från bygglovshandlingar. I de fall två fastigheter inkluderats på samma bygglov har antalet bostäder och p-platser slagits samman, detta då fastigheterna ofta delar garage. Forellen 20 och Forellen 21 (Tyresö view) tillhör samma bygglov. En uppskattning om 120 p-platser har gjorts. Antalet personägda bilar, antal personer med förmånsbil samt hushållsstatistik och hushållens bilinnehav är hämtat från Sysselsättningsdatabasen i Regiondatabasen (2020). Viss inflyttning har troligen skett efter 2020, vilket kan påverka statistiken. I Järnet 1-13 är 80 % av bostäderna 1-2 r.o.k. och här bor många unga vuxna. I Vårfloden 1 är bostäderna av blandade storlekar och här bor blandade hushåll. I Tyresö View bor många äldre hushåll, dessa verkar i högre utsträckning ha en bil.

Förstudie

Namn på förstudie: Mobilitetshus Norra Tyresö Centrum

Version: 1.5

Författare: Ebba Larsson, Emelie Malaise, Elanor Holm

Sida: 6 (23)

Datum: 2024-03-08

Nuvarande fastighet	Totalt antal lgh.	Antal p-platser	P-tal (p-platser/lgh.)	Antal person-ägda bilar	Antal personer med förmånsbil (antar =1 bil)	Totalt antal bilar (inkl. förmånsbil)	Bilar per p-plats	Totalt antal hushåll	Hushåll med minst 1 bil	Andel hushåll med minst en bil (förmånsbil ej inräknat)	Bilar per hushåll
Regnbågen 1 & 2 (bostadsrätt)	116	59	0,5	35	7	42	0,71	90	33	37 %	0,39
Vårfloden 1 (hyresrätt)	105	46	0,4	37	4	41	0,89	102	34	33 %	0,36
Forellen 20 (bostadsrätt, Tyresö view)	156	120	0,8	96	8	104	0,87	148	82	55 %	0,65
Forellen 21 (bostadsrätt)											
Järnet 1 (hyresrätt, Wallenstam)	300	181	0,6	114	13	127	0,70	280	103	37 %	0,41
Järnet 5 (bostadsrätt)											
Järnet 12 (hyresrätt)	275	110	0,4	47	5	52	0,47	134	41	31 %	0,35
Järnet 13 (hyresrätt)											
Genomsnitt			0,54				0,73			39 %	0,43

Några bostadsrättsföreningar och hyresvärdar annonserar öppet om att p-platser finns att hyra. Till exempel hyr Wallenstam ut p-platser på LM Ericssons väg 10 för 1000 kr/månaden.² Bostäder som byggts där är hyresrätter. I bostadsrättsföreningen Björkbacken kan p-platser hyras om man är innehavare av en bostad i föreningen. Då kan en markparkeringsplats hyras för 250 kronor/månad, en carport kostar 350 kronor/månad och en carport med laddplats kostar 550 kr/månad.³

Även Tyresö bostäder, som äger hyreshus i centrumområdet, hyr ut p-platser. Som exempel kostar en markplats med laddstolpe 900 kr/månad och en garageplats i p-hus 700 kr/månad, markplats 450 kr/månad.⁴

Befintliga markparkeringar för centrumbesökare, kommunanställda och allmänhet planeras i och med utvecklingen av Norra Tyresö centrum att omvandlas. Inom Norra Tyresö centrum

² Wallenstam, <https://www.wallenstam.se/sv/bostader/parkering/stockholm/5281-7025-lm-ericssons-veg-10/> (hämtad 2023-10-23)

³ Brf Björkbacken, <https://www.brfbjorkbacken.se/sidor/parkering>, (hämtad 2023-10-23)

⁴ Mitti Tyresö, TYBO, <https://www.mitti.se/nyheter/chockhojning-sa-dyra-blir-tybos-pplatser-6.3.72828.51ac11cb92>, (hämtad 2023-10-23)

planeras parkeringar för rörelsehindrade och besökande som tidsreglerad kantstensparkering inom allmän plats.

2.2 Intressenter

- Boende i NTCs nya kvarter
- Boende i närområdet
- Besökare i området
- Näringsidkare
- Föreningsliv
- Centrumägare
- Byggaktörer

3 Önskat nyläge

De övergripande målen för Norra Tyresö Centrum beskrivs i kvalitetsprogrammet för området. Målen är indelade i de tre faktorerna "Det attraktiva stadsrummet, funktionsblandning och orienterbarhet." Visionen är att tillskapa en stadsdel med hållbara förutsättningar. Enligt kommunens Trafikplan för mobilitet och parkering ska mobilitet och framkomlighet prioriteras framför stillastående fordon. Parkering för gång och cykel som yteffektiva och hälsofrämjande trafikslag ska också prioriteras samt placeras på nära, attraktiva och säkra platser. Andelen hårdgjorda ytor för parkeringsändamål ska minska till förmån för yta för vegetation och vattenhantering. Likaså ska kostnaden för parkering synliggöras och belastas den som nyttjar funktionen.

Norra Tyresö Centrum ligger inom en av kommunens utpekade mobilitetszoner som kännetecknas av faktorer som närhet till kollektivtrafik, närhet till service och handel, restauranger och nöje, närhet till skolor och förskolor samt platser med högre täthet och stadsstruktur. Närhet finns också till grönområden.

Förstudie

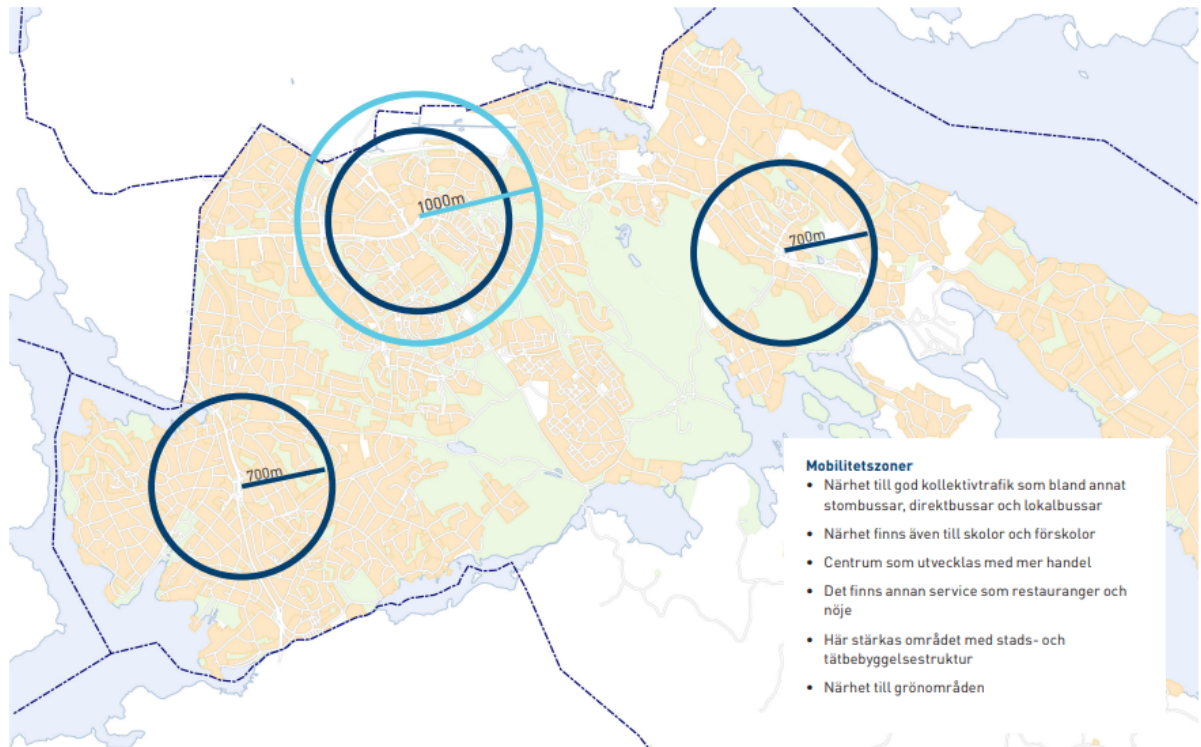
Namn på förstudie: Mobilitetshus Norra Tyresö Centrum

Författare: Ebba Larsson, Emelie Malaise, Elanor Holm

Datum: 2024-03-08

Version: 1.5

Sida: 8 (23)



Figur 2. Utpekade mobilitetszoner i Tyresö kommun, från Trafikplan för mobilitet och parkering (2021).

Inom detta område är utgångspunkten att arbeta med låga och flexibla parkeringstal och hitta smarta sätt att kombinera behovet av transporter med en ökad stadsmässighet och tillkommande bebyggelse. Vidare behöver dagvatten- och skyfallsfrågan hanteras på ett klokt sätt inom området och för en del kvarter är det mer utmanande än andra. Därför utgör ett önskat nyläge en plats där de nya invånarna (besökare och boende) både kan få tillgång till en hög tillgänglighet och mobilitet samtidigt som kommande exploatering görs på ett hållbart sätt ekonomiskt, miljömässigt och socialt.

Vad gäller parkeringstal är ett önskat nyläge att kommunen tar hänsyn till de parkeringstal som beslutats i trafikplan för mobilitet och parkering. En sammanställning för de specifika kvarteren i NTC utgår från uppskattat antal BTA. Underlaget har en del osäkerheter, men syftar till att ge en bild av möjligt antal parkeringsköp utifrån kommunens gällande parkeringsnorm 2-4 platser per 1000 kvm BOA.

Kvarter	Markägare	Status	P-tal (min)	P-tal (max)	Total BOA ⁵	BTA
1	Skandia	Planuppdrag	15	30	7354	8825
3	Skandia	Inför granskning	9	18	4060	7900
4	Skandia	Planuppdrag	15	30	7500	9000

⁵ Tidig uppskattning av areor. BOA har konverterats från BTA utifrån formeln $BOA=BTA/1,2$. BTA för projekten ej beslutade, vilket kan påverka p-talen. Kvarter 9 förutsätts bli mobilitetshus kombinerat med bostäder. Hänsyn ej tagen till p-tal för ev. lokaler i kvarteren.

Förstudie

Namn på förstudie: Mobilitetshus Norra Tyresö Centrum

Version: 1.5

Författare: Ebba Larsson, Emelie Malaise, Elanor Holm

Sida: 9 (23)

Datum: 2024-03-08

6	Hemsö/ kommunen	Inför antagande	14	28	7083	8500
8	Kommunen	Ej påbörjad	16	32	8083	9700
9	Kommunen	Ej påbörjad	10	20	5000	-
10	Kommunen	Ej påbörjad	16	32	8083	9700
12	Kommunen	Ej påbörjad	20	40	10208	12250
13	Riksbyggen	Inför granskning	22	44	11166	13400
14	TyBo	Inför granskning	11	22	5417	6500
15	Riksbyggen	Inför granskning	13	26	6833	8200
16	Kommunen	Inför granskning	8	16	4178	5250
ICA-garaget	Skandia	Planuppdrag	13	26	6250	7500
Summa			182	364		

Figur 3. Parkeringstal för respektive kvarter enligt angivet spann i Trafikplan för mobilitet och parkering.

Inom de kvarter som kommunen planerar att markanvisa finns möjlighet att ställa krav på att parkering ska lösas genom parkeringsköp i mobilitetshus. För övriga kvarter behöver överenskommelse tecknas mellan en mobilitetshusaktör och respektive fastighetsägare. Maximalt kan kommunen genom markanvisningar därmed säkerställa maximalt i storleksordningen 70 platser. Byggaktörerna får reducerade p-tal om de ansluter sig till ett eventuellt mobilitetshus samt utför vissa mobilitetsåtgärder inom respektive kvarter/byggnad. I annat fall gäller de högre p-talen i intervallet.

4 Omvärldsbevakning

Omvärldsbevakning har gjorts genom bland annat information från den övergripande mobilitetsutredningen för NTC från 2021, rapporten Kunskapsöversikt mobilitetshus från 2022, informationsinhämtning från andra kommuner som Sollentuna och Lund samt material och intervjuer med bl.a. Uppsala kommun och företaget HubPark. Informationen har utgjort underlag för att svara på om det är lämpligt med ett mobilitetshus inom kvarter 9 i NTC, samt hur det kan finansieras, utformas, byggas och förvaltas.

Utredningar och erfarenheter från fallstudier har visat att parkering i stadsbyggnadsprojekt hanteras på nya sätt. Det är dyrt och utrymmeskrävande att anordna bilparkering under mark eller på varje enskild fastighet. Det är också svårt att tillskapa ett högt nyttjande och lönsamhet i mobilitetstjänster när de är utspridda och svåråtkomliga. Hur parkeringsbehovet och bilägandet ser ut i framtiden kommer att förändras. Det innebär att de parkeringslösningar som byggs bör vara flexibla för att snabbt kunna möta nya behov. Att samordna både parkering och mobilitetstjänster är fördelaktigt, men ställer andra krav på kommunen och byggaktörer för att det ska kunna genomföras.

4.1 Mobilitetshus och mobilitetstjänster

Mobilitetshus är ett parkeringshus som erbjuder flera former av parkerings- och mobilitetstjänster. Syftet är att erbjuda parkering och samtidigt möjliggöra ett mer hållbart resande för boende, verksamma och besökare i ett kvarter eller en stadsdel. Tjänster som ökar attraktiviteten i området och som kan minska behovet av att resa inkluderas med fördel också i huset. Ett mobilitetshus skapar ökade flöden av människor till huset vilket förbättrar tryggheten och attraktiviteten i byggnaden, jämfört med ett vanligt parkeringshus. Ett mobilitetshus skapar också möjlighet att styra trafikstringen genom lokalisering nära huvudvägnet.

I en nyligen presenterad studie från konsultföretaget Tyréns "Effekter av mobilitetsåtgärder vid nyproduktion av bostäder" finansierad med medel från Vinnova, har också intressanta resultat hittats. I och med en tillämpning av så kallade flexibla parkeringstal, som Tyresö också har, så kan byggaktören reducera antalet dyra parkeringsplatser om man istället erbjuder mobilitetstjänster i huset. Det kan handla om allt från bilpooler till en delad cykelpark. Med resultat från fastigheter med och utan mobilitetsåtgärder i tre olika områden i Malmö: Hyllie, Limhamn och Västra Hamnen, så ser man att i de fastigheter där det fanns mobilitetsåtgärder var efterfrågan på parkeringsplatser mellan 25 och 50 procent mindre. I studien kunde man till exempel se att främst äldre människor som tidigare haft bil – men sällan använde den – vågade ta steget att slopa eget fordon om det fanns lättillgängliga alternativ. Tendensen var inte lika tydlig i fastigheterna utan mobilitetstjänster. Förutom ett lägre behov av egen bil öppnar också gemensamma mobilitetslösningar för större grönytor, rekreationsytor och en trevligare närmiljö med mindre buller och mindre luftföroreningar. Likaså gör det skillnad på fastighetsekonomi, då det i dagsläget är svårt att bygga hus med de vanliga parkeringsnormerna och få det att gå runt ekonomiskt.⁶

Den typ av mobilitetstjänster som har lyfts som möjliga i ett mobilitetshus Norra Tyresö Centrum är följande:

⁶ Dagens Industri, "Ny rapport: Då är boende villiga att slopa bilen" 24 januari 2024, <https://www.di.se/nyheter/ny-rapport-da-ar-boende-villiga-att-slopa-bilen/>, hämtad 2023-02-26.

<p>Tjänster i ett mobilitetshus kan vara:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkeringsplatser (inkl. elbilsaddning) • Bilpool (olika typer av bilar/storlekar) • Cykelparkering (cykelbox med hög låsbarhet) • Leveransboxar • Livsmedelsbutik/café • Mötesplatser • Vattenuttag för exempelvis påfyllnad av vattenflaska 	<p>Mobilitetshus i anslutning till bostäder kan även innehålla:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cykelpool (vanlig, lådcykel och elcykel) • Cykelverkstad (gör-det-själv/verkstad, cykeltvätt) • Barnvagnsrum • Biltvätt • Förråd med möjlig förvaring av exempelvis bilbarnstolar • Returcentral/Sopsugterminal
<p>Mobilitetshus i anslutning till arbetsplatser kan även innehålla:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cykelpool (vanlig, lådcykel och elcykel) • Tjänstebilspool (med möjlighet att låna hem bilen vissa dagar) • Biltvätt 	<p>Mobilitetshus i anslutning till bytespunkter kan även innehålla:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kollektivtrafikinfo i realtid • Info om biljettköp till kollektivtrafiken

Figur 4. Lista över mobilitetstjänster från "Övergripande Mobilitetsutredning för Norra Tyresö Centrum, 2022-11-25, Afry.

För att få exempel från tidigare projekt med mobilitetshus har en intervju gjorts med Uppsala kommun inom ramen för arbetet med denna rapport. I projekt Ulleråker planerar Uppsala kommun för att samla parkering och mobilitetstjänster i mobilitetshus i utkanten av området. Detta för att förändra trafikmönster, men också för att minska risken för påverkan på den grundvattentäkt som ligger i området. 95 % av parkeringen inom området planeras i mobilitetshus och för att få bygga i Ulleråker är parkeringsfriköp ett krav. Som en del i ett markanvisningsförfarande har en dialogbaserad anbudsprocess för mobilitetshus genomförts i tre steg: intresseutskick, intressentdialog och anbudsprocess. Ett fast markpris om 200 kr/kvm BTA ovan mark för parkeringsändamål var förbestämt i anbudsprocessen. Utifrån anbudsprocessen har sen optionsavtal tecknats, vilket innebär att aktören har ensamrätt att förhandla med kommunen om att köpa marken. I nästa steg, när förslaget och utformningen bearbetats vidare, tecknas markanvisningsavtal.

4.2 Affärsmodell

Enligt rapporten "Kunskapsöversyn Mobilitetshus" är affärsmodellen (på lång sikt) den kanske största utmaningen för att kunna etablera ett mobilitetshus som blir framgångsrikt. Ytterst är det byggaktörerna (som behöver parkering och mobilitetstjänster för sina hyresgäster), mobilitetshusaktören (som bygger, äger och förvaltar mobilitetshuset) och mobilitetstjänstleverantörerna som behöver arbeta fram en fungerande modell. De ekonomiska utmaningarna i termer av betalningsvilja och efterfrågan på olika typer av mobilitetstjänster,

inklusive parkering, är starkt beroende av skala, framför allt vad gäller det byggprojekt eller den stadsdel som ett tänkt mobilitetshus ska försörja. Ju större skala, desto bättre förutsättningar för ett stort kundunderlag och kostnadstäckning genom effektiv användning. Skalfaktorn är också kopplad till storleken på orten eftersom större orter generellt har en större betalningsvilja för parkering och en bättre reglerad parkeringsmarknad, vilket är en central ekonomisk förutsättning för samlade anläggningar för både parkering och andra mobilitetstjänster.

Ett förutsättningslöst möte har hållits med en av de största mobilitetshusaktörerna på marknaden, HubPark, utifrån ett antal fördefinierade frågor.⁷ Syftet var att testa om upplägget och storleken på projekt Norra Tyresö centrum är intressant ur ett affärsmässigt perspektiv, samt vilken samhällsnytta marknaden ser att det kan ge. Vidare ville vi från kommunens sida bland annat höra mer om möjligheten till samarbete med redan etablerade aktörer på plats och i detaljplaner som redan påbörjats.

Enligt HubPark skulle Norra Tyresö centrum kunna ha potential för ett mobilitetshus, lite beroende på hur många av kvarteren i området som ansluter sig. I storleksordningen cirka 200 bilparkeringsplatser är en rimlig volym för ett mobilitetshus, men en förutsättning är också att det är ungefär lika många parkeringsköp som antal platser som byggs. Inom Norra Tyresö centrum kan det eventuellt vara svårt att komma upp i den volymen om inte samtliga privata aktörer är med. Kombinationen av bostads- och mobilitetshus såg HubPark inte som något ovanligt, det finns flera tidigare exempel på sådana projekt med både hyres- och bostadsrätter.

På intervjun fördes ett resonemang om att avgiftsreglering av parkeringar inom omkringliggande gatumark utanför NTC inte finns idag. Frågan är nära kopplad till mobilitetshus på så sätt att incitamentet för att ansluta sig till mobilitetshuset ökar om utbudet av gratis och generöst reglerad parkering i närområdet är begränsat.

Kommunen har även haft viss dialog med några markägare i området, vilka har visat intresse för mobilitetshus och uttryckt att det skulle kunna underlätta för deras möjligheter att genomföra sina projekt.

5 Alternativa lösningsförslag

Inom ramen för denna förstudie har två alternativ studerats; dels att kvarter 9 markanvisas för bostäder med garage inom egen fastighet, och dels att kvarter 9 markanvisas för mobilitetshus i kombination med bostäder.

5.1 Markanvisa kvarter 9 för bostäder med parkering inom egen fastighet

Kvarter 9 inom Norra Tyresö Centrum är kommunägt och avsikten är att marken ska markanvisas till en privat aktör för byggnation av bostäder med lokaler i bottenvåning. Markanvisning är en överenskommelse mellan en kommun och en byggaktör som ger byggaktören ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om överlåtelse eller upplåtelse av ett visst av kommunen ägt markområde för bebyggande. Om kommunen och byggaktören under förhandlingsprocessen enas om formerna för en kommande exploatering, kommer markanvisningen att ligga till grund för ett marköverlåtelseavtal som tecknas mellan parterna. Kommunens riktlinjer för markanvisning beskriver när direktanvisning kan vara lämplig och när det istället lämpar sig med ett anbudsförfarande eller markanvisningstävling. I dagsläget finns inga avtal tecknade för anvisning av marken inom kvarter 9.

Som tidigare nämnts har avsikten hittills varit att parkering inom Norra Tyresö centrum ska lösas på traditionellt sätt inom respektive fastighet, antingen genom upphöjda eller nedgrävda

⁷ Intervju HubPark juni 2023. Frågor i bilaga 1.

garage. För kvarter som ägs av en privat exploatör som även äger befintliga parkeringsplatser i området finns möjlighet till p-köp i befintliga anläggningar ägda av samma aktör. Detta behöver dock inte innebära att de lägsta p-talen kan beviljas. Området har delvis dåliga grundläggningsförhållanden vilket kan försvåra för en lösning med underjordiska garage i kvarter 1, 4 och 8.

Att ordna parkering inom en respektive fastighet skapar utrymme för den enskilda fastighetsägaren att styra både byggnation, utbud och utformning på ett smidigt sätt utan hänsyn till och samordning med andra parter. En annan fördel med parkering inom respektive kvarter är att fastighetens tillgång till parkering styrs av fastighetsägaren själv och att denne inte är beroende av en extern part genom tidsbegränsade avtal. Det kan också ses som ett mervärde av köpare till bostadsrätter att det finns tillgång till parkeringar att hyra inom det egna huset.

Om kvarter 9 byggs som ett traditionellt kvarter med bostäder och endast parkeringar för de boende inom kvarteret skulle också att trafikmängderna i anslutning till just det kvarteret blir lägre än om kvarteret skulle innehålla ett mobilitetshus i kombination med bostäder enligt alternativ under avsnitt 5.2.

Fördelar och nackdelar med att parkering anordnas inom respektive kvarter/fastighet beskrivs i tabellen nedan.

5.1.1 För- och nackdelar med parkering inom respektive kvarter

Fördelar med parkering inom respektive kvarter	Nackdelar med parkering inom respektive kvarter
Utrymme för den enskilda fastighetsägaren att styra både byggnation, utbud och utformning utan hänsyn till andra parter.	Sämlre samnyttjade av mobilitetslösningar som riskerar att försvinna efter några år då de ska drivas av en bostadsrättsförening eller en hyresvärd.
Fastighetens tillgång till parkering styrs av fastighetsägaren och inte en extern part genom tidsbegränsade avtal.	Parkeringsstalet för respektive kvarter blir högre eftersom de möjliga mobilitetstjänsterna inte kan ersätta fördelarna med samnyttjade tjänster som drivs av en långsiktig aktör i ett mobilitetshus.
Markintäkter för kommunen är potentiellt högre än om ett kvarter markanvisas för mobilitetshus i kombination med bostäder.	Minskad möjlighet för byggaktörer att genomföra projekt eftersom underjordiska garage är kostnadsdrivande. Underjordiska garagekonstruktioner minskar också möjligheten att nå projektens miljömål avseende koldioxidutsläpp.
Ett enskilt kvarter behöver inte få den ökade trafikalstring som ett mobilitetshus medför.	Försämrad trafiksäkerhet i fler kvarter istället på grund av in- och utfarter med mer trafik i varje kvarter.

5.2 Markanvisa kvarter 9 för bostäder och mobilitetshus

I den övergripande mobilitetsutredningen för NTC från 2022⁸ framgår att det är möjligt att reducera p-talen för bil i NTC i enlighet med Trafikplan för mobilitet och parkering och det är möjligt att placera de parkeringsplatser för bil som behövs i ett mobilitetshus. Mobilitetstjänster

⁸ AFRY. Övergripande Mobilitetsutredning för Norra Tyresö Centrum. 2022-11-25.

och service behöver dock tillkomma för att den föreslagna reduktionen ska vara lämplig. I utredningen föreslås ett mobilitetshus inom kvarter 9. Samtidigt ska cykelparkering fortfarande finnas inom alla kvarter, liksom parkering för rörelsehindrade inom 25 meter från tillgänglig entré. Det är också viktigt att ta hänsyn till behovet av besöksparkering.

För att ett genomförande ska fungera bra behöver kommunen förbinda exploitörer att genomföra mobilitetsåtgärder och tjänster i kommande markanvisnings- och överlåtelseavtal. För privatägda fastigheter är kommunen hänvisad till förhandling via frivilliga överenskommelser.

Potentialen för samnyttjande av parkering mellan olika typer av verksamheter har förändrats efter pandemin. I takt med att allt fler arbetar hemifrån är samnyttjande mellan bostäder och kontor inte lika attraktivt. Potential finns dock mellan samnyttjande av idrottens verksamheter och kontor.

5.2.1 Lokalisering och utformning av mobilitetshus i kvarter 9

Det finns för- och nackdelar med de flesta lokaliseringar av ett mobilitetshus. En placering i utkanten av ett område driver inte lika mycket trafik in i området och lämnar istället yta för vistelse, rörelse och lek. Ett mobilitetshus i utkanten av ett område kan dock innebära en längre gångväg vilket gör att mobilitetstjänsterna inte blir lika lättillgängliga. Enligt Boverket är ett accepterat gångavstånd mellan bostad och bilparkering 400 meter och mellan arbetsplats och bilparkering 600 meter. Parkering för rörelsehindrade ska dock alltid finnas inom 25 meter från entré.

Den övergripande mobilitetsutredningen för NTC från 2022 föreslår en placering av ett mobilitetshus i kvarter 9, se bild nedan. Marken inom kvarteret är kommunägd.

Förstudie

Namn på förstudie: Mobilitetshus Norra Tyresö Centrum
Tyresö Centrum
Författare: Ebba Larsson, Emelie Malaise,
Elanor Holm
Datum: 2024-03-08

Version: 1.5

Sida: 15 (23)



Figur 5. Föreslagen placering av ett mobilitetshus inom området Norra Tyresö Centrum.

Det ligger då placerat inom en radie av 200 meter för de flesta användare i området, och för en del inom en 300 meters radie och maximerar på så sätt upptagningsområdet. Även om flera mobilitetshus inom området skulle möjliggöra kortare avstånd för användarna rekommenderas inte detta. Det är både mer kostsamt och leder också ofta till att en mindre mängd mobilitetsåtgärder erbjuds och nyttjas.

Trafikalstringen till och från mobilitetshuset kan styras genom väl placerad och utformad in- och utfart med eventuella kompletterande trafiksäkerhetsåtgärder på omkringliggande gator. Enligt kvalitetsprogrammet för Norra Tyresö centrum ska angöring till kvarteren framför allt ske mot de mindre lokalgatorna, vilket skulle vara Tidvattengatan eller Rimfrostgränd, men frågan behöver studeras närmare inom ramen för fortsatt arbete.

Förstudie

Namn på förstudie: Mobilitetshus Norra
Tyresö Centrum

Version: 1.5

Författare: Ebba Larsson, Emelie Malaise,
Elanor Holm

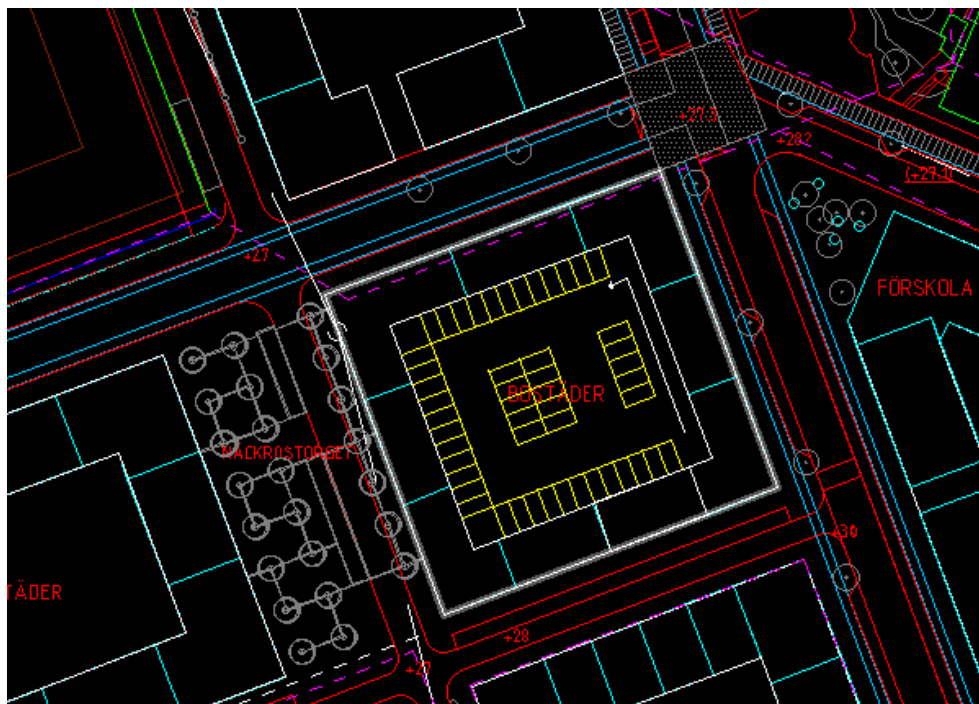
Sida: 16 (23)

Datum: 2024-03-08

En fördel med att ha bilparkering i mobilitetshus är att potentiella konfliktpunkter vid in- och utfarer till garage i varje fastighet kan tas bort och istället samlas till en plats som bättre kan uppmärksammas och hanteras i gaturummet.

Ett parkeringshus/mobilitetshus upplevs ofta otrött och för att byggnaden ska smälta in i området finns ett behov av att samordna mobilitetshus med andra användningar. En byggnad med flera användningar kan tillföra flera kvaliteter till området. Det blir ett levande kvarter med kontakt mellan gatan och fasaden. Ett tidigt skissförslag nedan visar på möjligheten att kombinera kvarteret med bostäder i form av enkelsidiga lägenheter och med yta för parkering på insidan av kvarteret. Lokaler för andra verksamheter och mobilitetstjänster kan placeras i bottenvåningen för att skapa ett levande kvarter. Frågor som bör studeras i tidigt skede i samband med enkelsidiga lägenheter är hantering av bland annat buller och dagsljus. En förutsättning för att kombinera mobilitetshus med bostäder är att hela taket utgör en utemiljö för de boende. Där behöver också dagvatten hanteras. Hur olika användningsområden kan kombineras behöver studeras under planprocessen tillsammans med en byggaktör.

För att undgå att mobilitetshuset utgör en död fasad mitt i området finns ett antal åtgärder att vidta. Ett önskemål är att klä än delar av byggnaden med bostäder, vilket ställer särskilda krav på ventilation, trapphus, brandsäkerhet osv. Det går även att arbeta med vertikal grönska i utvalda delar. Ett mobilitetshus möjliggör för övriga kvarter att få bättre förutsättningar för växtlighet på gårdarna om inga underjordiska garage behöver byggas (växtdjup på gårdar t.ex.). En nackdel med detta kan vara dagsljus och skugga på gårdarna då de inte blir upphöjda.



Figur 6. Tidig planskiss över kvarter med enkelsidiga lägenheter och parkering med ramp invändigt.

Enligt skissen rymmer en byggnad med enkelsidiga lägenheter ca 50 platser per plan (ca 1500 kvm för garageutrymme per plan), och parkeringsplatser bedöms kunna inrymmas i 4 plan, totalt 200 platser. Resterande våning behövs för mobilitetstjänster, cyklar och lokaler för bl.a. näringsverksamhet på ca 3000 kvm. Viss yta behövs också för garageinfart.

Yta för lokaler, lägenheter och övriga utrymmen blir cirka 1500 kvm per plan. Cirka 100 små lägenheter är möjliga att bygga inom kvarter 9 och dessa behöver också tillgång till parkering.

Total yta för lägenheter (plus förråd, mörka ytor, korridor m.m.) är cirka 6000 kvm för 4 våningar och uppskattas till totalt cirka 5000 kvm BOA.

Hur parkeringsbehovet och bilägandet ser ut i framtiden kommer att förändras. Det innebär att de parkeringslösningar som byggs bör vara flexibla för att snabbt kunna möta nya behov. Det är fördelaktigt att byggnaden konstrueras så att den kan förändras över tid, alternativt monteras ner och att byggmaterialen kan återanvändas.

En detaljplan för ett mobilitetshus bör regleras med flera användningar som till exempel bostäder, centrum och parkering. Detaljplanen kan då möjliggöra 3D-fastighetsbildning så att utrymmet för mobilitetshus vid behov kan bilda en egen fastighet. Det kommer att finnas funktionella samband mellan de olika användningarna så lämpligast kan vara att byggnaden utgör en fastighet och att fastighetsägaren har en verksamhet som täcker de användningsområden som planeras.

Mobilitetshus ägs och förvaltas vanligen av kommunala parkeringsbolag eller privata aktörer. I Tyresö kommun finns inget kommunalt parkeringsbolag eller någon del av den kommunala organisationen som har möjlighet att förvalta ett mobilitetshus i dagsläget. Ett eventuellt mobilitetshus i Norra Tyresö centrum skulle därför behöva ägas och förvaltas av en (eller flera) externa aktörer och ett upplägg med parkerings- och mobilitetsköp behöver anpassas därefter.

För att etablera ett mobilitetshus inom Norra Tyresö centrum krävs ett intresse både från befintliga och nya fastighetsägare i området. I de pågående projekt som finns inom Norra Tyresö centrum har exploitörer visat ett positivt intresse för ett eventuellt mobilitetshus och uttryckt att det kan öka deras möjligheter att genomföra sina respektive projekt.

5.2.2 Finansiering av mobilitetshus

Byggnation av parkeringsplatser i mobilitetshus finansieras förslagsvis genom parkerings- och mobilitetsköp.

5.2.2.1 Parkeringsköp

Normalt förfarande är att fastighetsägaren för ett kvarter tecknar parkeringsköpsavtal med ägaren till mobilitetshuset för det antal platser som krävs enligt gällande parkeringsnorm. Ett parkeringsköp är tidsbegränsat och säkerställer rätten att hyra plats under en viss period. Avtal om parkeringsköp är i dessa fall att likställa med ett nyttjanderättsavtal och kan gälla som längst 25 år, men därefter förlängas om parterna är överens om det. Slutkunderna är dock inte tvingade att hyra platserna och om de inte används kan ägaren till mobilitetshuset hyra ut dem till andra. Specifika parkeringsplatser är inte reserverade för enskilda bilägare utan är "rörliga", vilket möjliggör samnyttjande av platserna. Eftersom kunderna inte får besittningsrätt kan tillfälliga kunder som inte gjort parkeringsköp lättare sägas upp vid behov.

Genom parkeringsköp kan byggaktören fullgöra sin skyldighet enligt 8 kap 9 § PBL att ordna parkeringsplatser utan att själv bygga dem inom sin fastighet. Parkeringsköpet brukar betalas in vid beviljat bygglov eller startbesked av byggaktören.

Även om parkeringsköp görs måste parkeringen fortfarande uppfylla samma kvalitativa krav som om den var belägen inom den egna fastigheten. Fastighetsägaren måste till exempel genom tecknat avtal kunna visa att utrymmet där parkering anordnas kommer att vara beläget i närheten av fastigheten. Storlek och läge kan då anges som en viss andel av en bestämd anläggning. I avtalet om parkeringsköp behöver fastighetsägaren också kunna visa att parkeringsutrymmet kommer att iordningställas inom rimlig tid. Frågan om den parkeringslösning som föreslås för fastigheten uppfyller lagkraven prövas i samband med bygglov. Vilka mobilitetsåtgärder som en fastighetsägare eller byggaktör ska uppfylla prövas inte i samband med bygglovet men kan säkerställas genom civilrättsliga avtal mellan

kommunen och byggaktören. Hur processen ska se ut för parkeringsköp i Tyresö kommun behöver formuleras tillsammans med bygglovsavdelningen.

Byggrättsvärdet för ett mobilitetshus är mycket beroende av vilket pris för parkeringsköpen som en mobilitetshusexploatör skulle räkna med. Om exploatören inte kan räkna med intäkter från parkeringsköp finns inget värde i byggrätten för mobilitetshuset, utan då uppstår ett underskott per byggd parkeringsplats.

Betalningsviljan för parkeringsköp i ett mobilitetshus hänger ihop med såväl förväntade hyror för parkeringsplatser som med byggkostnader. Att bygga underjordiska garage är kostsamt för exploatörer. För att parkeringsköp ska vara attraktivt bör priset för detta ligga något under kostnaden för att bygga eget garage.

För hyresrätter bedöms marknadsvärdet på bostäderna inte påverkas i någon större grad av om parkering finns i den egna fastigheten eller i ett närliggande mobilitetshus. När det gäller bostadsrätter kan det dock finnas ett mervärde i möjligheten att hyra garageplats i det egna huset (även om hyran är högre än i det närliggande mobilitetshuset), vilket kan påverka betalningsviljan för parkeringsköp. Om parkeringsköp i mobilitetshus innebär att parkeringstalet halveras jämfört med om exploatören bygger platser i eget garage så bör det få stor påverkan på betalningsviljan från exploatörens sida.

5.2.2.2 Mobilitetsköp

Mobilitetsköp bygger på samma princip som parkeringsköp. Skillnaden ligger i att fastighetsägaren överlåter åt en extern part att ansvara för en helhetslösning för att ombesörja alla typer av resandebehov, och inte bara behovet av parkeringsplatser för privat bil. Mobilitetsköp ska användas till att minska bilinnehavet och därmed parkeringsbehovet genom åtgärder som långsiktigt förbättrar mobiliteten med gång/cykel/kollektivtrafik kring en fastighet som ska bebyggas. På så sätt tillskapas en alternativ lösning för att ersätta en mindre del av det totala bilparkeringsbehovet som finansieras gemensamt av fastighetsägare och byggaktörer inom området genom till exempel en mobilitetsfond. Förvaltare av fonden och samordnare för mobilitetstjänsterna förslås vara samma aktör som äger mobilitetshuset.

Det är viktigt att kommunen utreder vad avtal kring mobilitetsköp ska innehålla samt hur de ska följas upp för att kunna säkerställa att åtgärderna genomförs (även om kommunen inte är part i avtalen). I avtal mellan fastighetsägare och mobilitetshusaktör är det också viktigt att beakta hur avtalskonstruktionen ser ut gentemot leverantörerna av mobilitetstjänster så att det finns ett ekonomiskt incitament att fortsätta marknadsföra tjänsterna under hela avtalstiden, även efter tecknande av medlemskap i t.ex. en bilpool.

5.2.3 Tidsaspekter för genomförande

Norra Tyresö centrum är planerat för att planläggas och genomföras i etapper. Kommunen äger endast en del av marken. Av denna anledning krävs en omfattande samordning för att få ett eventuellt mobilitetshus att komma på plats i rätt tid.

Ett mobilitetshus brukar färdigställas efter att ett par kvarter som har avtal om parkerings- och mobilitetsköp är byggda. För att inte etablera ett felaktigt parkerings- och mobilitetsbeteende vid inflyttning bör mobilitetshuset komma till relativt tidigt. För att ändå säkerställa parkeringar under tiden innan mobilitetshuset står klart behöver tillfälliga lösningar med exempelvis markparkering i närheten kunna erbjudas. Där kan även laddinfrastruktur och bilpooler erbjudas från dag ett. Anläggningen förvaltas förslagsvis av mobilitetshusaktören, men kommunen kan tillfälligt

behöva erbjuda mark för ändamålet.⁹ En möjlig yta för ändamålet inom Norra Tyresö centrum är den nuvarande grusparkeringen söder om Tyresövallen, blivande kvarter 8, som idag används av allmänheten och kommunanställda.

5.2.4 Fördelar och nackdelar med mobilitetshus inom kvarter 9

Fördelar med mobilitetshus inom kvarter 9	Nackdelar med mobilitetshus inom kvarter 9
Skapar förutsättningar för en högre andel hållbart resande.	Stort behov av samordning mellan olika aktörer både avseende genomförande i tid och praktiskt, samt finansiering.
Högre samnyttjade av mobilitetslösningar med långsiktig förvaltning.	Fastighetens tillgång till parkering styrs av tidsbegränsade avtal.
Flexibelt utbud av mobilitetslösningar beroende på hur efterfrågan förändras över tid.	Byggrättsvärdet för mobilitetshus är sannolikt lägre än om kvarter 9 markanvisas för enbart bostäder, vilket kan innebära att kommunen får mindre intäkter totalt sett med detta alternativ.
Mobilitetshus i kombination med annat serviceutbud kan fungera som mötesplats som bidrar till social hållbarhet.	Högre trafikallsträng till kvarter 9.
Parkeringsstalet för respektive kvarter blir lägre eftersom parkeringsbehovet minskar med effektiva och samordnade mobilitetslösningar.	
Ökad möjlighet för byggaktörer att genomföra projekt eftersom kostnadsdrivande garage inte belastar projektet.	
Positivt intresse från befintliga fastighetsägare.	
Möjlighet att nå projektens miljömål avseende koldioxidutsläpp.	
Förbättrad trafiksäkerhet för hela området på grund av att trafikallsträng för bil koncentreras till kvarter 9.	
Kvarteret ligger strategiskt och maximerar upptagningsområdet.	

6 Konsekvensanalys

Utredningar och erfarenheter från fallstudier har visat att parkering i stadsbyggnadsprojekt hanteras på nya sätt. Det är dyrt och utrymmeskrävande att anordna bilparkering under mark eller på varje enskild fastighet. Det är också svårt att tillskapa ett högt nyttjande och lönsamhet i mobilitetstjänster när de är utspridda och svåråtkomliga. Hur parkeringsbehovet och bilägandet ser ut i framtiden kommer att förändras. Det innebär att de parkeringslösningar som byggs bör vara flexibla för att snabbt kunna möta nya behov. Att samordna både parkering och mobilitetstjänster är fördelaktigt, men ställer andra krav på kommunen och byggaktörer för att det ska kunna genomföras.

⁹ HubPark, mailkonversation september 2023.

Att tillskapa ett mobilitetshus kan ge förutsättningar för att nå målen i kvalitetsprogrammet för Norra Tyresö centrum som en hållbar stadsdel. Mobilitetshuset bidrar till ett ökat hållbart resande och skapa en stadsdel där gående prioriteras, medan att inte göra det leder till potentiellt högre bilinnehav, samt bidrar inte till kommunens mål i trafikstrategin "Tyresö styr mot hållbara transporter" om förändrade färdmedelsandelar till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik.

6.1 Övergripande risker

Parkeringsfrågan inom Norra Tyresö centrum behöver lösas och den befintliga markparkeringen för bil i NTC kommer att försvinna. I takt med att markparkeringen tas i anspråk så riskerar detta att påverka dagens nyttjare som kan komma att uppleva det svårare att ta bilen till Tyresö centrum. Det kan i förlängningen påverka antalet besökare till Tyresö centrum. En utgångspunkt i planeringen för NTC har alltid varit att markparkeringen ska försvinna och frågan är istället vilken typ av framtida parkeringslösning för främst bostäder som väljs. Dock kan ett mobilitetshus lättare utformas för att också möjliggöra parkering för besökare än om parkering för bostäderna enbart byggs inom respektive kvarter.

Det finns risk att det inte finns någon mobilitetshusaktör som är intresserad av en etablering i Norra Tyresö centrum, på grund av att en summering av parkeringstalen för bostäder inom området med reducering inte når upp till tillräckligt antal parkeringsköp inom området och att risken därmed blir för stor. De ekonomiska utmaningarna i termer av betalningsvilja och efterfrågan på olika typer av mobilitetstjänster, inklusive parkering, är starkt beroende av skala för att kunna ge ett tillräckligt stort kundunderlag och kostnadstäckning för mobilitetshuset. Samtidigt har några olika aktörer tidigare visat intresse för att etablera mobilitetshus just här. Möjligheterna att uppföra ett mobilitetshus är också beroende av andra fastighetsägare i området. Det innebär fler osäkerheter och risker för en eventuell aktör som ska uppföra och driva mobilitetshuset.

Beroenden mellan tidplaner för olika kvarter innebär också en risk. Om beslut om markanvisning av mobilitetshus dröjer och arbete med pågående kvarter fortgår så är en risk att det inte finns tillräckligt med kvarter som kan ansluta till ett mobilitetshus för att det ska vara värt för en aktör att driva ett mobilitetshus. Samtidigt finns också en risk för att tidplanerna för kommande kvarter drar ut på tiden och att det därför blir svårt att planera för mobilitetshuset. En risk är också att kvarteren blir beroende av att mobilitetshuset uppförs vid en viss tid för att bygglov ska kunna ges för bostadskvarteren. Om genomförande för mobilitetshuset inte blir av kan det därför försvåra genomförandet av övriga kvarter.

För att kunna driva ett mobilitetshus finns beroenden till parkeringsreglering för övrig bilparkering i närområdet. Om bland annat parkeringsreglering inte hanteras inom omkringliggande allmän plats ger det ett lägre incitament för boende och besökare i området att nyttja mobilitetshuset. Att inte se över parkeringsregleringen i närområdet kan också innebära svårigheter att hitta en mobilitetshusaktör.

6.2 Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Om en markanvisning av kvarter 9 görs med syftet att möjliggöra mobilitetshus i kombination med bostäder minskar kommunens möjliga intäkter från markförsäljning. Byggrättsvärdet för den del av kvarteret som skulle utgöras av parkering är mycket lågt och helt beroende av betalningsviljan för parkeringsköp. Andelen byggrätt för bostadsändamål inom kvarteret blir betydligt lägre än i övriga kvarter.

7 Rekommenderad lösning

För att kunna uppnå mål om låga p-tal, högre andel resenärer med gång, cykel och kollektivtrafik samt en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar trafiksituation i Norra Tyresö Centrum rekommenderar förstudien att arbeta vidare med en markanvisning av kvarter 9 för bostäder och mobilitetshus.

7.1 Slutsats och rekommendation

Kvarter 9 bedöms vara en bra placering för ett mobilitetshus, det ligger centralt i området och inom rimligt avstånd från kommande bostäder. Placeringen blir därför lämplig för bilpool och p-platser som kan vara tillgängliga för allmänheten exempelvis vid besök till idrottsområdet. Mobilitetshuset bör kombineras med bostäder mot gata och annan verksamhet som exempelvis livsmedelsbutik som levandegör kvarteret. Utemiljö bör anordnas på tak eftersom ingen gård möjliggörs. En lägsta nivå på antal p-platser i mobilitetshuset är troligen i storleksordningen 200 parkeringsplatser, baserat på marknadens bedömning. Utifrån framtagna skisser beräknas cirka 5000 kvm BOA kunna kombineras med parkeringsplatserna på 4 våningar. Bottenvåningen behövs för mobilitetstjänster, garageinfart, cyklar och lokaler för näringsverksamhet på ca 3000 kvm.

Markanvisningen av kvarter 9 bör ske så snart som möjligt för att ge förutsättningar för så många kvarter som möjligt att ansluta sig. Tillfällig markparkering behöver säkerställas för de aktörer som ansluter sig innan mobilitetshuset finns på plats. Detta kan lösas genom kommunens befintliga grusparkering inom kvarter 8.

Rekommendationen är att markanvisa till en aktör som har erfarenhet av mobilitetshus och kan driva processen och förhandlingen med övriga fastighetsägare i området.

7.2 Nyttokalkyl

Beslutet om att markanvisa kvarter 9 för bostäder i kombination med mobilitetshus innebär inga ökade kostnader för kommunen jämfört med alternativet att markanvisa för ett traditionellt bostadskvarter. Däremot innebär alternativet olika markintäkter. Om kvarter 9 planläggs och säljs för mobilitetshus blir marknadsvärdet av byggrätten som kommunen kan ta betalt för vid försäljning sannolikt lägre än om marken hade sålts för enbart bostäder. Därför är det troligt att kommunen får lägre markintäkter om ett mobilitetshus ska byggas inom Norra Tyresö centrum. Mobilitetshuset behöver därför vara motiverat av andra skäl än att maximera intäkterna från kommunens markförsäljning. Det finns andra nyttor med mobilitetshus som bland annat ökad genomförbarhet för respektive kvarter då byggaktörerna inte behöver bygga kostnadsdrivande parkeringslösningar, långsiktiga mobilitetslösningar och ett område som ger goda förutsättningar för ett hållbart resande. Det bidrar också till målen i kommunens trafikstrategi samt tillhörande trafikplaner.

P-talet för respektive kvarter är beroende av vilken typ av mobilitetslösning som föreslås. Om mobilitetstjänster kan samlas i ett mobilitetshus så blir p-talet lägre för respektive kvarter då samordningsvinsterna av att samla mobilitetstjänster är större än om tjänsterna erbjuds i respektive kvarter. Det innebär att de totala kostnaderna för parkering inom Norra Tyresö centrum skulle minska.

Förstudie

Namn på förstudie: Mobilitetshus Norra Tyresö Centrum

Författare: Ebba Larsson, Emelie Malaise, Elanor Holm

Datum: 2024-03-08

Version: 1.5

Sida: 22 (23)

7.2.1 Förväntade nyttor

Nytta	Typ av nytta E/K	För vem/vilka
Möjlighet att samla ett brett utbud av olika mobilitetstjänster på ett ställe, vilket kan öka möjligheten att hitta och välja det lämpligaste färdmedlet för varje tillfälle.	K	Boende och besökare
Möjliggör för öppna och delade mobilitetstjänster, samt integrering med verksamheter som ökar attraktiviteten i platsen.	K	Boende, besökare och lokala näringsidkare
Möjligheter till flexibilitet i mobiliteten över tid, t ex om mobilitetstjänster växer och efterfrågan på bilparkering minskar kan husets fördelning för olika funktioner justeras.	K	Boende och besökare
Ett mobilitetshus ovan jord är en yteffektiv lösning med stärkt samnyttjandepotential och lägre klimatavtryck i byggfasen jämfört med nedgrävda garage.	K/E	Byggaktörer, boende, besökare
Möjliga lägre anläggnings- och driftskostnader, vilket kan ge billigare bostäder.	E	Byggaktörer och bostadsköpare/hyresgäster
Ökade flöden av människor till huset vilket förbättrar tryggheten och attraktiviteten i byggnaden, jämfört med ett vanligt parkeringshus.	K	Boende och besökare
Minskad trafik i området.	K	Boende och besökare
Mer koncentrerad trafik till ett kvarter, vilket möjliggör högre trafiksäkerhet i övriga kvarter	K	Boende och besökare
Tillskapande av mötesplats med service för boende och besökare i området	K	Boende och besökare

7.3 Projektupplägg

Förslagsvis får projekt NTC i uppdrag att driva vidare ett delprojekt för kvarter 9. Delprojektet bör bemannas med exploateringsingenjör, trafikplanerare, projektledare och planarkitekt samt stöd av övriga resurser inom NTC.

Projektet är beroende av övriga etapper inom Norra Tyresö centrum och kräver viss samordning.

8 Källförteckning

AFRY. *Övergripande Mobilitetsutredning för Norra Tyresö Centrum*. 2022-11-25.

Brf Björkbacken, <https://www.brfbjorkbacken.se/sidor/parkering>. (Hämtad 2023-10-23).

Dagens Industri, "Ny rapport: Då är boende villiga att slopa bilen" 24 januari 2024. (Hämtad 2024-02-26).

HubPark, intervju juni 2023.

HubPark, mailkonversation september 2023.

SCB, Sysselsättningsdatabasen i Regiondatabasen. 2020.

Trivector. *Kunskapsöversyn mobilitetshus. Erfarenheter och lärdomar från genomförda och planerade mobilitetshus*. 2022-12-15.

TYBO/Mitti Tyresö, <https://www.mitti.se/nyheter/chockhojning-sa-dyra-blir-tybos-pplatser-6.3.72828.51ac11cb92>. (Hämtad 2023-10-23).

Tyresö kommun, bygglovsdata för fastigheterna Regnbågen 1 och 2, Vårfloden 1, Forellen 20 och 21, Järnet 1, 5, 12 och 13. (Hämtad februari 2023).

Wallenstam, <https://www.wallenstam.se/sv/bostader/parkering/stockholm/5281-7025-lm-ericssons-vag-10/>. (Hämtad 2023-10-23).