TRAFIK- OCH MOBILITETSUTREDNING
LAMELLEN 1-2, samt dörren 4

Heimstaden

SWECO

TRAFIK- OCH MOBILITETSUTREDNING, LAMELLEN 1-2, SAMT DÖRREN 4
Version 2025-05-21

BESTÄLLARE	Heimstaden AB
KONTAKTPERSON	Jenny Henge
UPPDRAG	30083266
KONSULT	Sweco Sverige AB
ANSVARIG	Ali Esmaili
MEDVERKANDE	Joel Kyläkorpi
GRANSKARE	Sofia Holmqvist

SWECO

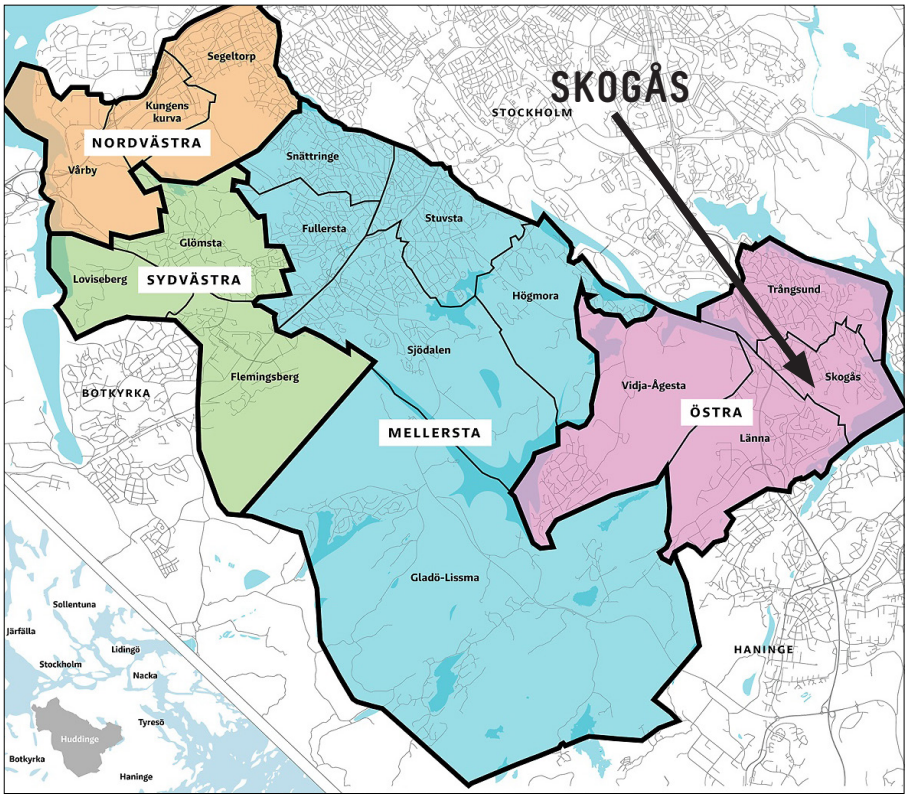
TRAFIK PM
LAMELLEN 1-2

1.	INLEDNING	4
2.	NULÄGESBESKRIVNING	5
2.1	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	5
2.2	KOLLEKTIVTRAFIK	7
2.3	MOTORFORDONSTRAFIK	8
2.3.1	Österleden	8
2.3.2	Vallhornsvägen	8
2.3.3	Kvartersgator	8
2.4	PARKERING OCH MOBILITET	9
2.4.1	Bilparkering	9
2.4.2	Cykelparkering	10
2.4.3	Mobilitetstjänster	10
3.	PLANFÖRSLAGET	11
4.	FRAMTIDA TRAFIKSITUATION	12
4.1	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	13
4.2	KOLLEKTIVTRAFIK	14
4.3	MOTORFORDONSTRAFIK	14
5.	PARKERING OCH MOBILITET	17
5.1	BILPARKERING BEFINTLIGT BOSTADSBESTÅND	17
5.2	BILPARKERING TILLKOMMANDE BOSTADSBESTÅND	19
5.3	CYKELPARKERING BEFINTLIGT BOSTADSBESTÅND	20
5.4	CYKELPARKERING TILLKOMMANDE BOSTADSBESTÅND	22
5.5	SKEDESPLANERING AV CYKELPARKERING	24
5.6	SAMMANSTÄLLNING PARKERING	25
5.7	MOBILITETSÅTGÄRDER	26
5.7.1	Cykelpool	26
5.7.2	Bilpool	27
5.7.3	Parkering i större anläggning	27
5.7.4	Verkliga kostnader för parkering	27
5.7.5	Startpaket för nyinflyttade (inkl. SL-kort)	28
5.7.6	Marknadsföring	28
5.7.7	Cykelservice	28
5.7.8	Leveransskåp	28
5.7.9	Subventionerad hemleverans av matvaror	28
5.7.10	årlig resvaneundersökning	28
6.	SAMLAD BEDÖMNING	29

1. INLEDNING

Heimstaden planerar en förtätning inom fastigheterna Lamellen 1 och 2, belägna i stadsdelen Skogås i Huddinge kommun. Förtätningen innebär i huvudsak att befintliga markparkeringar ersätts med ny bebyggelse i form av flerbostadshus.

Detta trafik-PM syftar till att redogöra för den nuvarande och framtida trafiksituationen samt utreda behovet av mobilitetslösningar för befintliga och nytillkomna bostäder inom utredningsområdet.



FIGUR 1. Skogås ligger i kommunens östra delar och gränsar till Länna och Trångsund.

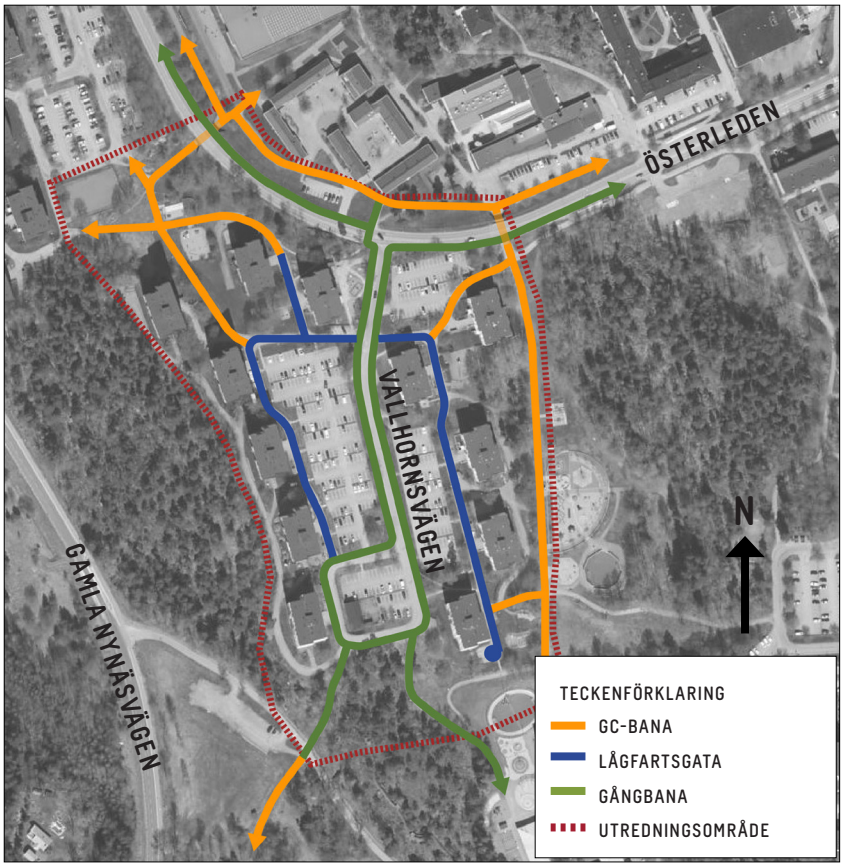
2. NULÄGESBESKRIVNING

2.1 Gång- och cykeltrafik

Längs Vallhornsvägen finns idag cirka 1,5 meter breda gångbanor som ansluter till ett mer trafikseparerat nät av gång- och cykelbanor. Öster om planområdet löper en gång- och cykelbana genom ett parkstråk, vilket i norr korsar Österleden via en planskild passage. Väster om planområdet finns ytterligare en planskild passage under Österleden, vilken nås genom ett annat parkstråk. Dessa kopplingar möjliggör tillgänglighet till målpunkter såsom Skogås centrum med pendeltågsstationen, Skogås Racketcenter, Östra grundskolan.

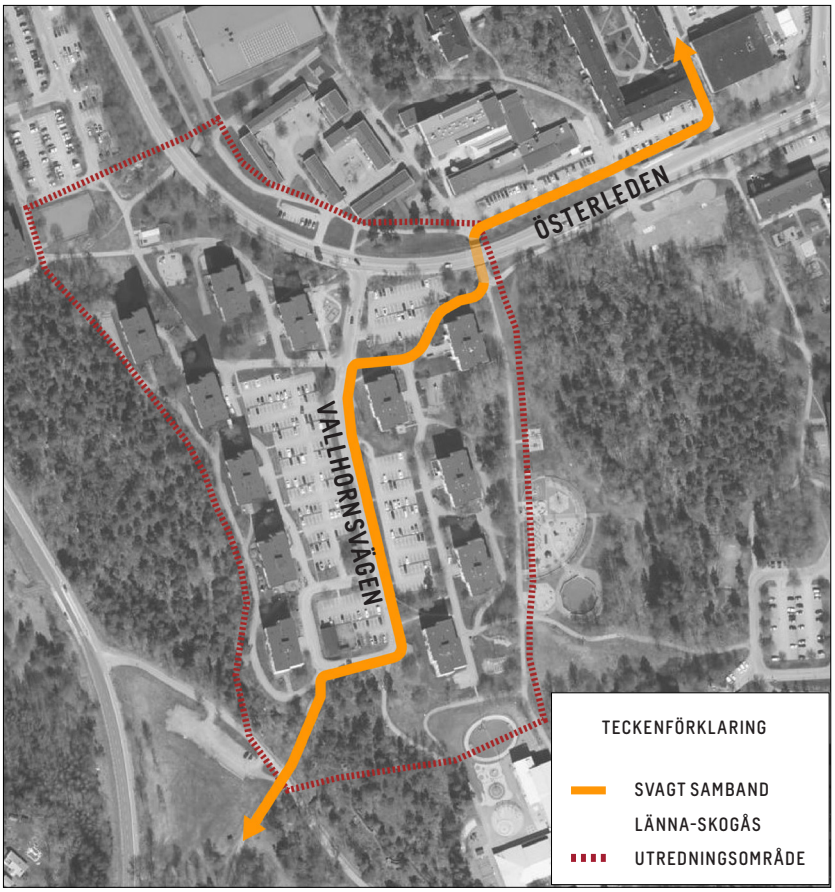
Längs Vallhornsvägen finns avgreningar där gående rör sig i blandtrafik för att nå bostadsentréer. Vissa av dessa avgreningar är reglerade med trafikmärket motorfordonstrafik förbjuden (C3), medan andra saknar skyltning eller reglering. Generellt fungerar avgreningarna som informella lågfartsgator.

Väster om planområdet, längs Gamla Nynäsvägen, finns ett regionalt cykelstråk som sträcker sig från Västerhaninge i söder till Farsta i norr. Längs Österleden, på den norra sidan av planområdet, löper en gång- och cykelbana i öst-västlig riktning genom Skogås. Denna cykelväg ansluter även till det regionala cykelstråket. Inom planområdet sker cykling i blandtrafik på Vallhornsvägen.



FIGUR 2. Befintligt nät för gång- och cykeltrafik.

I Huddinge kommuns översiktsplan identifieras ett behov av att stärka sambandet mellan Skogås och Länna genom förbättrade förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det aktuella stråket, som föreslås förstärkas, löper genom utredningsområdet.

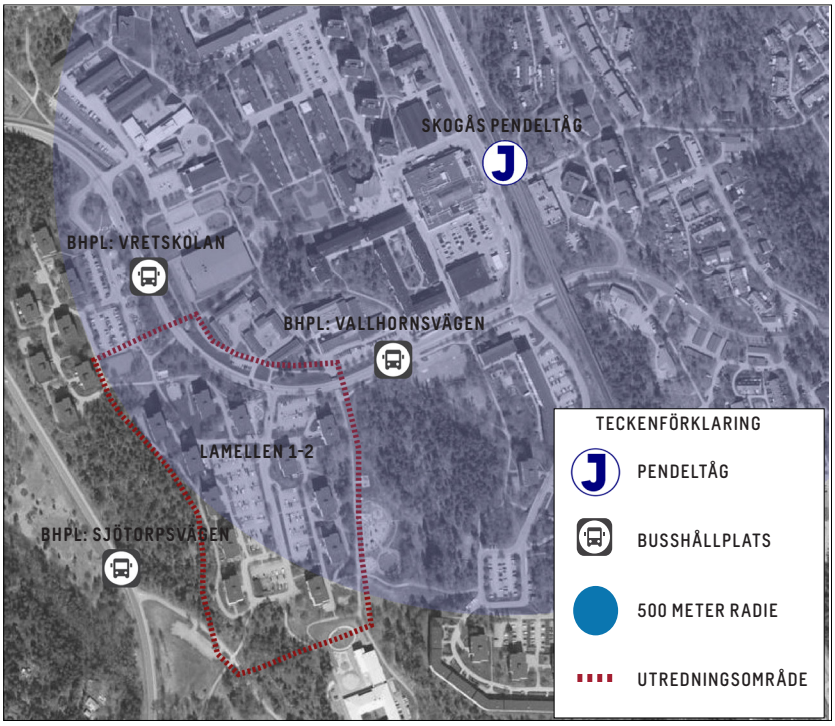


FIGUR 3. Samband Länna-Skogås som pekas ut i översiktsplanen.

2.2 Kollektivtrafik

Området har god tillgång till kollektivtrafik. Cirka 500 meter nordost om planområdet ligger Skogås pendeltågsstation, som trafikeras av pendeltågslinje 43 mellan Nynäshamn och Bålsta via bland annat Stockholm City. Resan till Stockholm City tar cirka 20 minuter, med avgångar var 15:e minut.

Utöver pendeltågstrafiken betjänas stationen även av flera busslinjer. I närområdet finns flera busshållplatser, varav de närmast belägna är Vallhornsvägen i nordost, Vretskolan i nordväst samt Sjötorpsvägen i sydväst. Dessa hållplatser trafikeras av busslinjerna 830 och 831 samt nattbusslinje 893. Från hållplatserna finns anslutningar till knutpunkter såsom Trångsund, Farsta centrum och Haninge centrum.



FIGUR 4. Pendeltågsstation i Skogås centrum med 500 meters radie utmarkerad samt busshållplatser utmed Österlden.

TABELL 1. Kollektivtrafik i anslutning till utredningsområdet.

LINJE	STRÄCKA	ÖVRIGT
PENDELTÅG 43	NYNÄSHAMN-BÅLSTA	15-minuterstrafik i högtrafik
BUSS 830	Farsta centrum - Handens station	15-minuterstrafik i högtrafik.
BUSS 831	Farsta centrum - Länna handelsplats	30-minuterstrafik i högtrafik
BUSS 893	Stockholm C - Tungelsta	Nattbuss

2.3 MOTORFORDONSTRAFIK

2.3.1 ÖSTERLEDEN

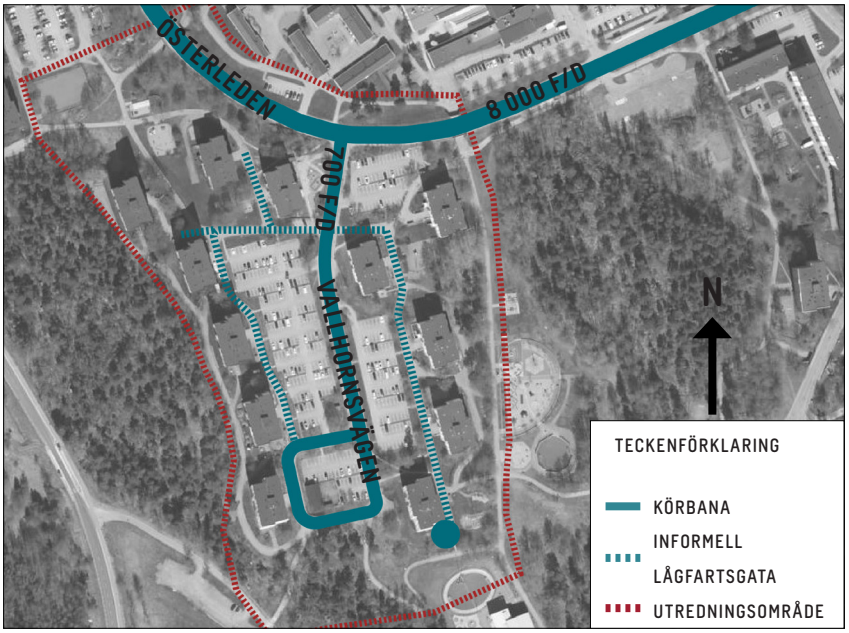
Norr om planområdet löper Österleden, som är en del av det kommunala huvudvägnätet och förbinder Skogås centrum med riksväg 73 (Nynäsvägen). Österleden är reglerad som huvudled och enligt trafikmätningar från 2019 uppgår årsvardagsdygnstrafiken (ÅVDT) till cirka 8 000 fordon per vardagsdygn. Andelen tung trafik på sträckan har uppmätts till 10 %. Den skyltade hastigheten på Österleden är 40 km/h, men trafikmätningarna visar en 85-percentil på 51 km/h, vilket innebär att 85 % av fordonen färdas i hastigheter upp till denna nivå.

2.3.2 VALLHORNSVÄGEN

Vallhornsvägen är en kommunal lokalgata som ansluter till Österleden via en T-korsning. Trafikmätningar visar att årsvardagsdygnstrafiken (ÅVDT) vid en mätpunkt öster om korsningen uppgår till cirka 7 700 fordon per vardagsdygn, medan flödet väster om korsningen är cirka 8 400 fordon per vardagsdygn. Eftersom Vallhornsvägen är den enda anslutande gatan mellan dessa mätpunkter, kan trafikflödet på Vallhornsvägen uppskattas till cirka 700 fordon ÅVDT. I den södra delen av Vallhornsvägen övergår gatan i en vändslinga med infartsförbud i medurs riktning. Slingan fungerar därmed som en enkelriktad trafiklösning, även om den formellt sett inte är reglerad som enkelriktad. Längs slingan finns idag en korttidsparkering som enligt uppgift används för hämtning och lämning vid Sjötorpsskolan. Detta bedöms som olämpligt, då skolan har en separat angöringsgata avsedd för detta ändamål och då Vallhornsvägen utgör en viktig skolväg med såväl gående som cyklande elever.

2.3.3 KVARTERSGATOR

Områdets kvartersgator ansluter till Vallhornsvägen och är belägna inom kvartersmark. Dessa gator fungerar som informella lågfartsgator och möjliggör tillgänglig angöring samt lastning och lossning i anslutning till entréer. Längs kvartersgatorna, samt i bottenvåningarna på befintliga kvarter, finns områdets sophantering. Denna placering innebär att avfallshanteringen sker från kvartersgatorna, och i vissa fall kräver angöringen backrörelser.



FIGUR 5. Vägnätet omkring planområdet med trafikflöden angivet i ÅDT (årsdygnstrafik).

2.4 Parkering och mobilitet

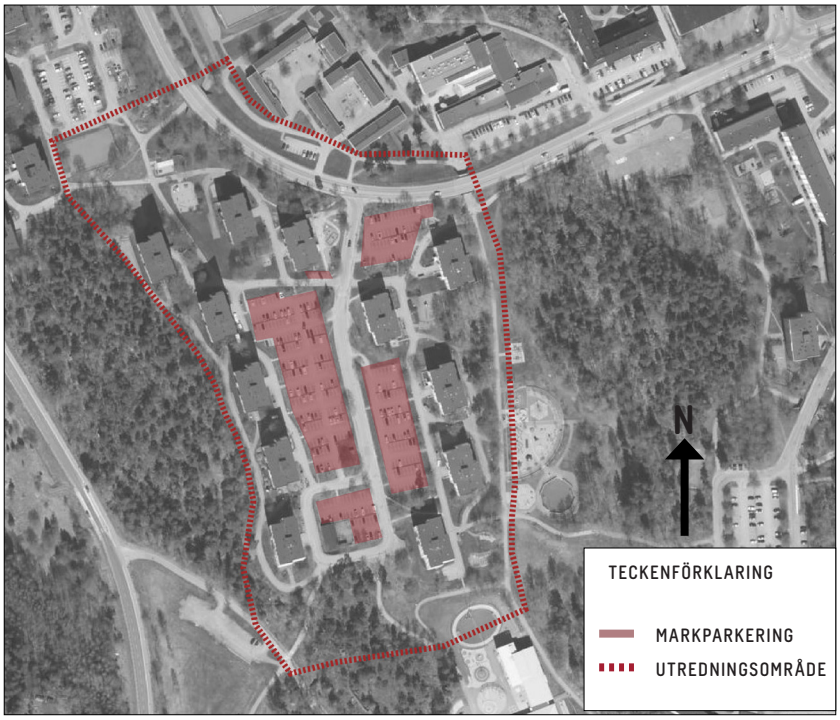
2.4.1 BILPARKERING

Inom planområdet för Lamellen 1 och 2 finns i dagsläget (januari 2025) totalt 347 parkeringsplatser, varav 33 är avsedda för besöksparkering. Av dessa besöksplatser är 27 avgiftsbelagda och 6 reglerade med p-skiva (kommunal gatuparkering). De resterande 320 parkeringsplatserna är förhyrda, varav 309 var uthyrda i maj 2024. Vid samma tidpunkt hyrde 66 % av samtliga hushåll i området en eller flera parkeringsplatser, motsvarande 257 hushåll, medan 134 hushåll inte hyrde någon plats. För de förhyrda platserna tas idag en avgift ut.

Parkeringsplatserna är idag utspridda som markparkeringar samt längs kantstenen vid vändslingan i Vallhornsvägens södra del. Samtliga parkeringsplatser nås via Vallhornsvägen och dess avgreningar.

TABELL 2. Parkeringsutbud och antal uthyrda platser inom planområdet.

BESKRIVNING	
ANTAL PARKERINGSPLATSER	347 (0,89 BPL/BOSTAD)
VARAV BESÖKSPARKERING (AVGIFT)	27
VARAV BESÖKSPARKERING (P-SKIVA, KOMMUNAL GATUPARKERING)	6
VARAV BOENDEPARKERING (TILLSTÅND)	320
ANTAL UTHYRDA BOENDEPARKERINGAR	309
ANTAL HUSHÅLL SOM HYR P-PLATS	257 (66 %)
ANTAL HUSHÅLL SOM HYR FLER ÄN EN P-PLATS	51 (13 %)
ANTAL HUSHÅLL SOM INTE HYR EN P-PLATS	134 (34 %)



FIGUR 6. Markparkeringar inom området.

Under våren 2024 genomfördes en beläggningsstudie av den befintliga parkeringen inom planområdet. Studien utfördes vid åtta olika tillfällen, spridda över dygnet och veckan, där både beläggningen av besöksparkering och förhyrda parkeringsplatser kartlades.

Resultaten visar att beläggningsgraden för de förhyrda platserna är som högst under natten, medan besöksparkeringarna har sin högsta beläggning under dagtid. Beläggningen för de förhyrda platserna översteg aldrig 80 %, och för besöksplatserna översteg den aldrig 60 %. När parkeringsbehovet var som störst uppgick efterfrågan på parkeringsplatser för boende till 252 platser, medan behovet av besöksparkering uppgick till 19 platser. Generellt bedöms parkeringsutbudet vara högre än efterfrågan då ingen av parkeringen var fullbelagd. Vidare är uthyrningsgraden av parkeringsplatserna mindre än 100 % och flera hushåll hyr fler än en plats.

TABELL 3. Beläggningsstudie av markparkering.

DAG OCH TID	BOENDEPARKERING (UPPTAGNA)		BESÖKSPARKERING (UPPTAGNA)	
	ANDEL	ANTAL	ANDEL	ANTAL
ONSDAG 09-10	41 %	132	12 %	4
ONSDAG 15-16	42 %	134	30 %	10
FREDAG 09-10	60 %	192	27 %	9
FREDAG 14-15	42 %	135	58 %	19
FREDAG 19-20	39 %	125	18 %	6
LÖRDAG 12-13	55 %	175	33 %	11
TISDAG 23-00	75 %	241	24 %	8
TORSDAG 01-02	79 %	252	24 %	8

2.4.2 CYKELPARKERING

Idag finns cirka 380 cykelparkeringsplatser inom den befintliga bebyggelsen. Av dessa är 245 belägna inomhus och 135 utomhus i anslutning till byggnaderna.

2.4.3 MOBILITETSTJÄNSTER

Leveransskåp finns på Vallhornsvägen 16. I området finns i skrivande stund ingen bil- eller cykelpool.



FIGUR 7. Befintlig cykelparkering.



FIGUR 8. Befintlig leveransbox.

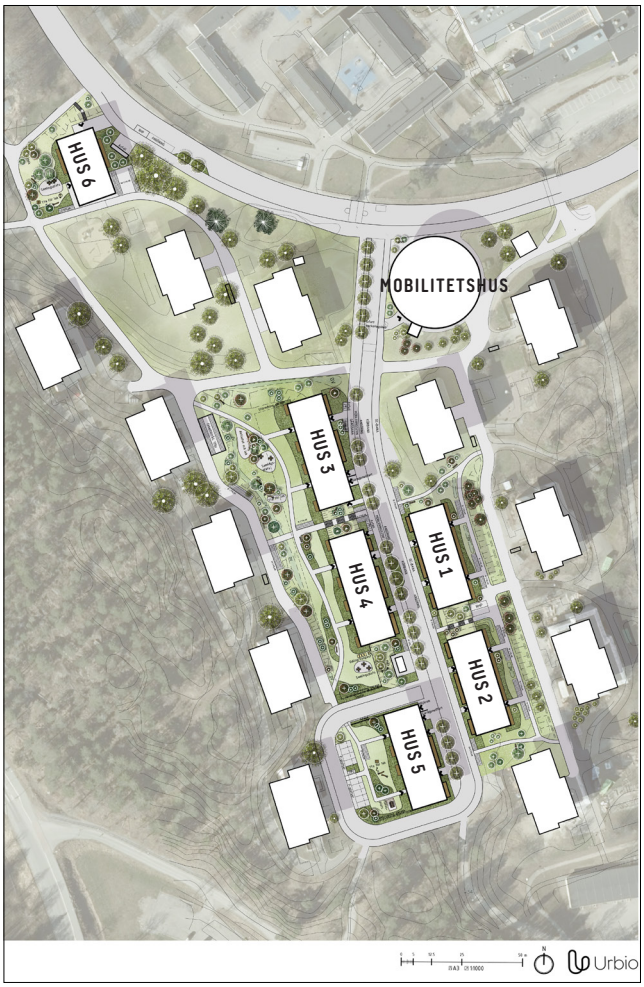
3. PLANFÖRSLAGET

Planförslaget omfattar totalt 362 bostäder i blandade upplåtelseformer. Bostäderna fördelas på sex flerbostadshus, vilka huvudsakligen placeras på befintliga markparkeringar. Parkering planeras i två nya garage under hus 3 och 4 samt hus 5, där även en ny, mindre markparkering skapas. Utöver detta planeras ett nytt mobilitetshus i anslutning till Österleden där en stor del av områdets parkering samlas. Utöver parkering samlas mobilitetslösningar och eventuellt andra funktioner så som återbruksrum i mobilitetshuset.

Vidare innefattar förslaget en upprustning av Vallhornsvägen, som kommer att få en ny sektion anpassad efter den tillkommande bebyggelsen. Utvecklingen av Vallhornsvägen syftar till att stärka sambandet mellan Länna och Skogås samt utformas för att hantera låga trafikflöden. Vägen utformas för låga hastigheter genom fysisk utformning samt med hastighetsreglering. Fotgängare och cyklister prioriteras och därmed förbättras även vägens funktion som en säker skolväg.

TABELL 4. Storleksfördelning för tillkommande bostadskvarter.

STORLEK	ANTAL	ANDEL
<45 M^2	251	69 %
45-70 M^2	79	22 %
>70 M^2	32	9 %
TOTALT	**362**	**100 %**

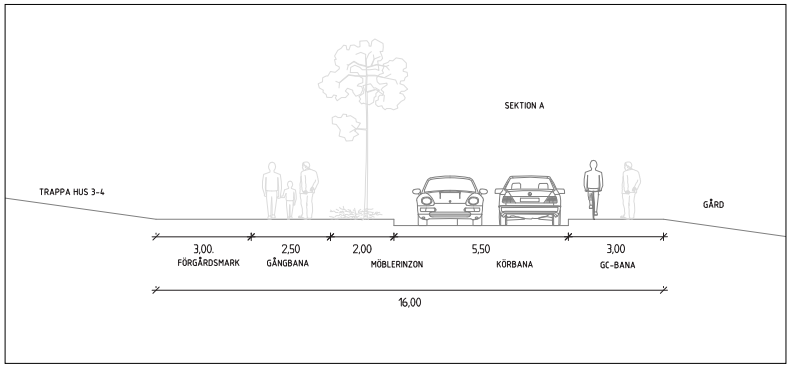


FIGUR 9. Illustrationsplan.

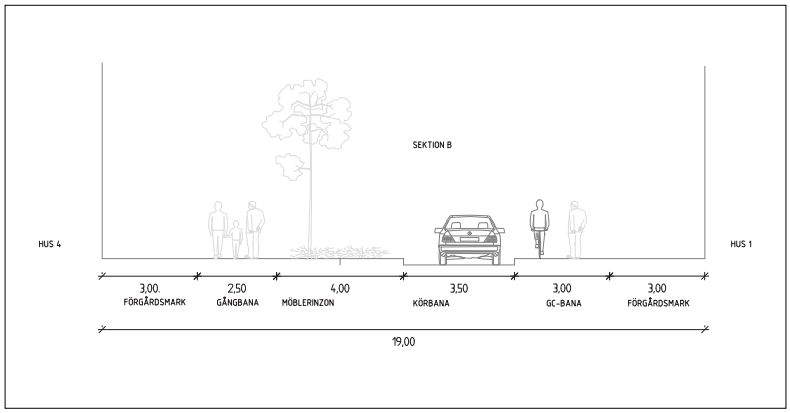
4. FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

Vallhornsvägen får en ny sektion med en avsmalnad körbana, ny gångbana på västra sidan samt en ny kombinerad gång- och cykelbana på östra sidan. Vidare skapas integrerade grönytor i gaturummet. Den tillkommande bebyggelsen får entréer mot Vallhornsvägen, vilket tillsammans med den förändrade gatumiljön skapar en mer stadslik karaktär.

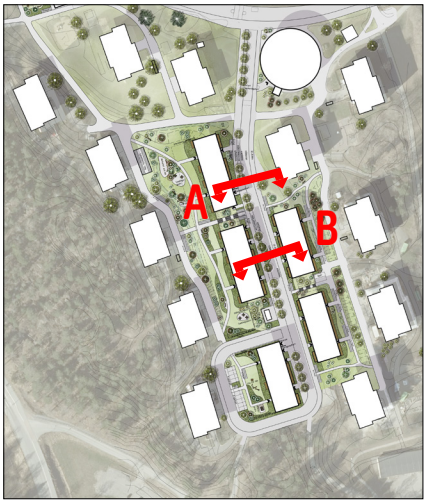
Vallhornsvägen prioriteras för fotgängare och cyklister där bilister tillåts köra i max 30 km/h. Körbanan kommer att ha avsmalningar, upphöjda korsningar, genomgående gång- och cykelbanor och angöringsytor i körbanan vilket kommer att dämpa hastigheten för motorfordon.



FIGUR 10. Sektion A, Vallhornsvägen utan avsmalning.



FIGUR 11. Sektion B, Vallhornsvägen med avsmalning.



FIGUR 12. Orienteringskarta med sektionsmarkering.

4.1 Gång- och cykeltrafik

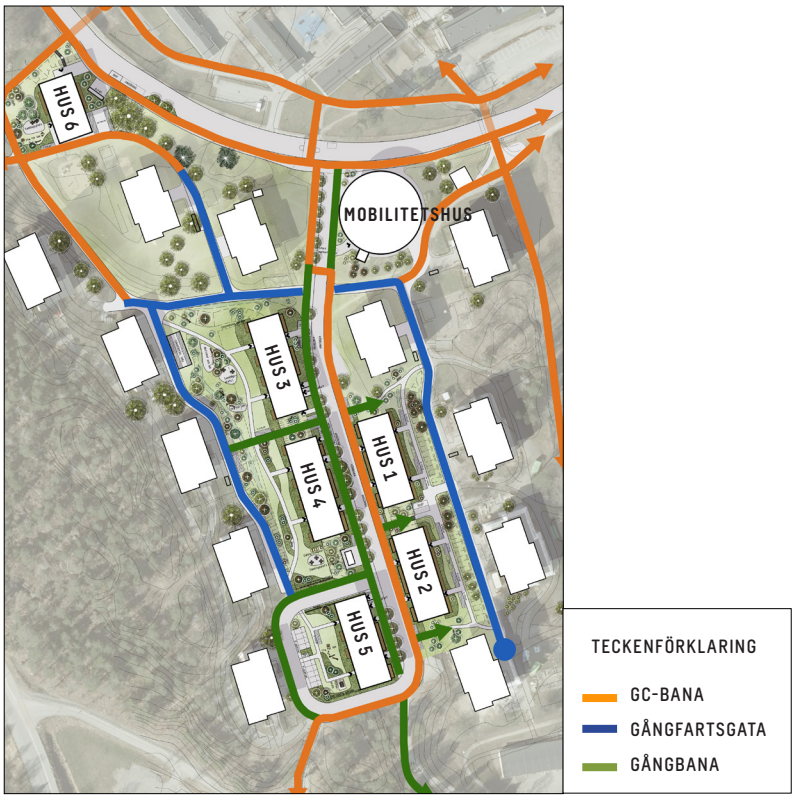
Standarden på gång- och cykelnätet i och omkring planområdet bedöms förbättras genom planförslaget. De nya gång- och cykelbanorna längs Vallhornsvägen kommer att bidra till en både säkrare och mer bekväm passage genom området. Den planerade gång- och cykelbanan på Vallhornsvägens östra sida förstärker sambandet mellan Länna och Skogås genom en högre standard och en förbättrad utformning av gaturummet.

Strax söder om mobilitetshuset byter gång- och cykelbanan längs Vallhornsvägen sida till den västra. Syftet med detta är dels att skapa en bättre koppling till gång- och cykelpassagen vid Österleden, dels att minska behovet av att oskyddade trafikanter korsar in- och utfarten till mobilitetshuset. Vid det nya övergångsstället över Vallhornsvägen skapas en upphöjning för att skapa bättre trafiksäkerhet.

Mellan hus 1–2 samt hus 3–4 skapas nya kopplingar mellan Vallhornsvägen och de gator som löper längs befintliga bostadshus. De befintliga gångbanorna, som idag fungerar som informella lågfartsgator regleras om till gångfartsgator för att tydliggöra trafikförhållandena.

Vid korsningarna där Vallhornsvägen ansluter till kvartersgatorna kommer gångbanorna att vara genomgående, vilket ger en tydlig prioritering av gående och cyklister. Vid Vallhornsvägens rundslinga runt hus 5 föreslås också en genomgående gångbana. På den södra sidan av Österleden planeras en 4 meter bred gång- och cykelbana som ansluter till hus 6 i den nordvästra delen av planområdet. Detta stråk ska även kopplas samman med det regionala cykelstråket längs Gamla Nynäsvägen.

I korsningen mellan Vallhornsvägen och Österleden skapas en genomgående gång- och cykelbana för att ytterligare tydliggöra prioriteringen av gång- och cykeltrafik längs Österleden.



FIGUR 13. Illustrationsplan med gång- och cykelstråk kring planområdet.

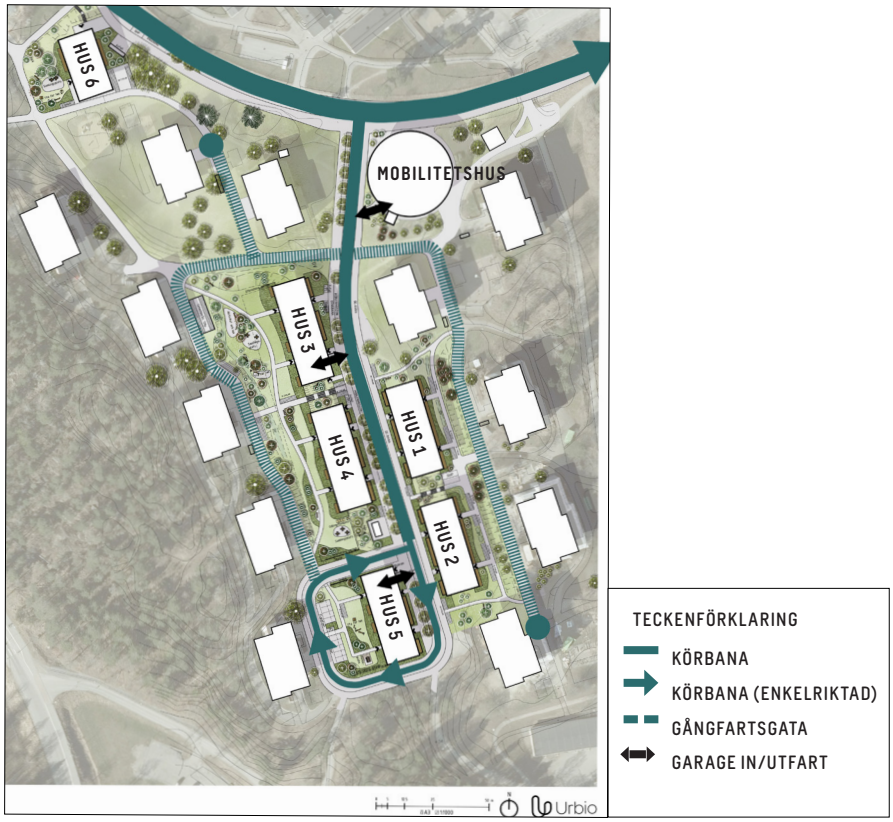
4.2 Kollektivtrafik

Tillgängligheten till de närliggande busshållplatserna förbättras genom de nya gångbanorna längs Vallhornsvägen. Dessa gångbanor skapar en direkt och säker förbindelse för boende i både de nya och befintliga bostadshusen till busshållplatserna längs Österleden samt vidare mot Skogås station. De nya bostadshusen kommer att vara belägna inom ett avstånd på cirka 200–300 meter från den närmaste busshållplatsen. Samtliga nya bostadshus kommer även att ligga inom en radie av cirka 500 meter från Skogås station, vilket säkerställer god kollektivtrafikförsörjning för de boende.

4.3 Motorfordonstrafik

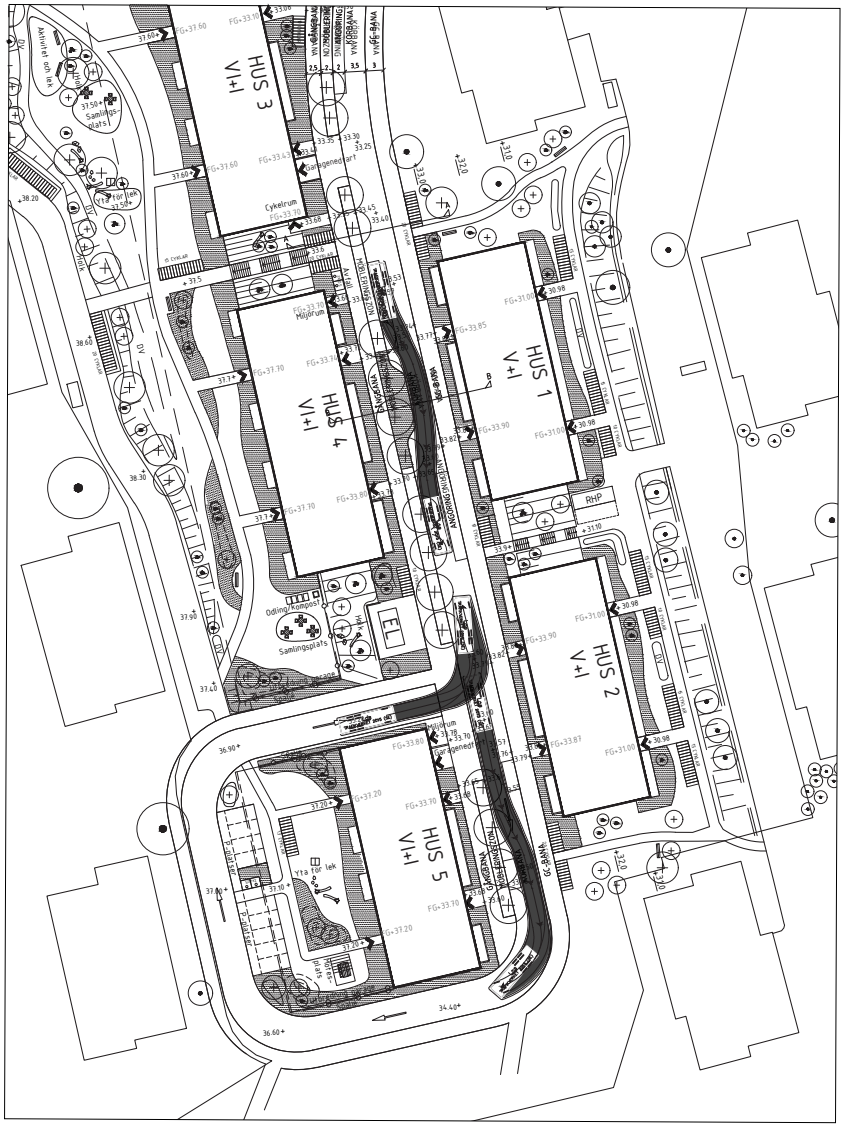
Den nya utformningen av Vallhornsvägen innebär en generell avsmalning av körbanan till 5,5 meter. Detta bedöms bidra till att motorfordonstrafiken framförs med större försiktighet, vilket i sin tur förväntas leda till lägre hastigheter.

I Vallhornsvägens södra del föreslås enkelriktning i medurs riktning runt hus 5 genom infartsförbud i motsatt riktning. Syftet är att effektivisera trafikflödet och minska behovet av trafikytor. Vidare utgår de befintliga korttidsparkeringarna, som idag används för hämtning och lämning vid Sjötorpsskolan. Genom att ersätta markparkeringen med ny bebyggelse koncentreras in- och utfarter till Vallhornsvägen till färre platser. Eftersom mobilitetshuset, som rymmer majoriteten av parkeringsplatserna, placeras nära infarten till Vallhornsvägen bedöms behovet av motorfordonstrafik inom området att minska. Sammantaget förväntas detta skapa en mer trivsam och trafiksäker miljö. De befintliga gångbanorna, som idag fungerar som informella lågfartsgator regleras om till gångfartsområden för att tydliggöra trafiksituationen. Vid behov kan utformningen av dessa behöva anpassas.



FIGUR 14. Illustrationsplan med gatunätet utmarkerat.

Vallhornsvägen utformas med en avsmalning av körbanan till 3,5 meter, vilket skapar en mötesfri sträcka på gatan. Syftet med avsmalningen är att säkerställa låga fordonshastigheter samt att frigöra utrymme för möblering och grönska i gaturummet. Vidare bedöms åtgärden innebära att hämtning/lämning till skolan blir mindre attraktiv längs Vallhornsvägen och trafiken till förskolan kan på så sätt styras till Sjötorpsvägen.

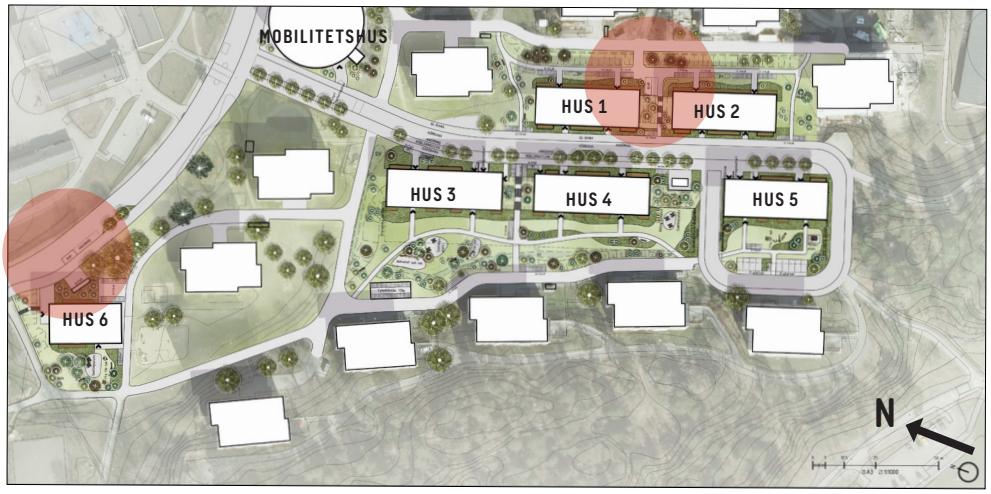


FIGUR 15. Körspår för typfordon LOS på Vallhornsvägen.

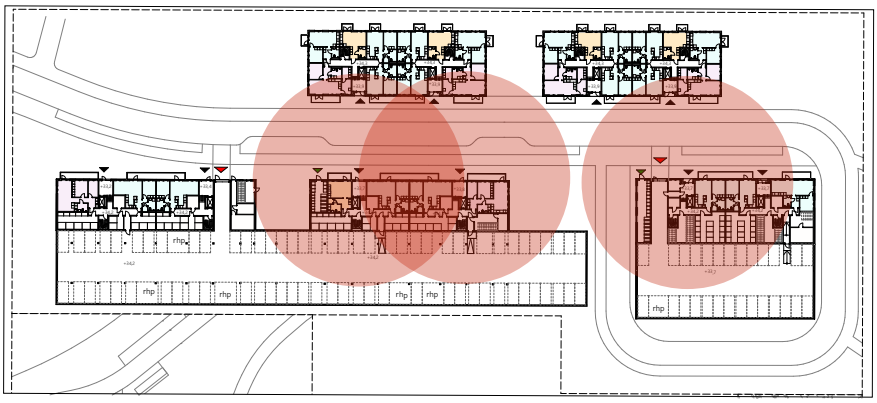
Tillgänglig angöring samt avfallshantering för de nya bostadshusen 1–5 sker från Vallhornsvägen. För att möjliggöra angöring och avfallshantering vid bostadshus 6 kommer en angöringsficka att anläggas längs Österleden. Anläggandet av angöringsfickan innebär att huvudledsregleringen utgår.

För den nya bebyggelsen har planförslaget säkerställt att tillgänglig parkering kan ordnas inom maximalt 25 meter från respektive entré. För hus 1, 3, 4 och 5 planeras rörelsehindrades parkeringsplatser (RHP) att anläggas i garage. För hus 2 ordnas tillgänglig parkering delvis genom garage och delvis som markparkering. Då RHP för hus 1-2 placeras i hus 3,4 och 5 behöver detaljutformningen av Vallhornsvägen ses över i kommande skeden för att säkerställa god tillgänglighet genom exempelvis kantstensfasningar. För hus 6 ordnas RHP som gatuparkering. Den 1 juli 2025 träder Boverkets nya byggregler i kraft, där det specifika 25-meterskravet ersätts med en mer generell formulering om att tillgänglig och användbar parkering ska tillhandahållas. För Lamellen innebär detta att samtliga RHP för hus 1–5 i framtiden skulle kunna ordnas i garage.

Tillgängligheten att nå den befintliga bostadshusen med bil påverkas inte av planen, och det kommer fortsatt att vara möjligt att nå samtliga hus via avgreningarna från Vallhornsvägen. På gårdar och utmed gångfartsgatorna finns möjlighet att tillgodose RHP för den befintliga bebyggelsen (idag finns inga RHP). Vidare utredning ska innefatta en översyn av avfallshanteringen för den befintliga bebyggelsen i syfte att förenkla och förbättra sopbilens körväg samt för att minimera de backrörelser som förekommer idag.



FIGUR 17. Redovisning av 25-meters radie från RHP som mark- och gatuparkering.



FIGUR 18. Redovisning av 25-meters radie från RHP i garage mätt från fasad.

5. PARKERING OCH MOBILITET

Eftersom de tillkommande flerbostadshusen placeras på befintliga markparkeringar påverkas parkeringssituationen för det befintliga bostadsbeståndet. För att hantera parkeringsbehovet för både den befintliga och den nya bebyggelsen tillämpas Huddinge kommuns parkeringsnorm. Parkeringstalen baseras på att utredningsområdet är beläget inom zon A.

TABELL 5. Huddinges gällande parkeringsnorm för flerbostadshus i zon A.

LÄGENHETSSTORLEK	P-TAL BIL (BPL/BOSTAD)	P-TAL CYKEL (CPL/BOSTAD)
<45 M^2	0,25	1,5
45-70 M^2	0,45	2
>70 M^2	0,75	3
BESÖKSPARKERING	0,05	0,5

5.1 Bilparkering befintligt bostadsbestånd

Eftersom den planerade exploateringen placeras på befintlig markparkering behöver parkeringsutbudet för det befintliga bostadsbeståndet ses över och ersättas.

Det befintliga bostadsbeståndet med 391 lägenheter har idag tillgång till 347 parkeringsplatser, vilket motsvarar ett parkeringstal på 0,89 bilplatser per bostad (inklusive besöksparkering). Genom att tillämpa Huddinge kommuns parkeringsnorm från 2016 på det befintliga bostadsbeståndet konstateras ett behov av 289 parkeringsplatser, motsvarande ett parkeringstal på 0,74 bilplatser per bostad (inklusive besöksparkering).

TABELL 6. Parkeringsbehov för befintligt bostadsbestånd enligt parkeringsnorm utan reduktion.

LÄGENHETSSTORLEK	P-TAL	PARKERINGSBEHOV
<45 M^2	0,25	1,5
45-70 M^2	0,45	31,5
>70 M^2	0,75	236,3
BESÖKSPARKERING	0,05	19,6
TOTALT		289

Med hänsyn till det begränsade utrymmet för att skapa ny parkering tillämpas ett flexibelt parkeringstal för det befintliga bostadsbeståndet. Genom mobilitetsåtgärder, som syftar till att minska behovet av bilägande och resande, i kombination med ett sänkt parkeringstal, bedöms efterfrågan på parkeringsplatser kunna reduceras med ytterligare cirka 30 %. De föreslagna mobilitetsåtgärderna redovisas i kapitel 5.6.

Det totala antalet parkeringsplatser för det befintliga bostadsbeståndet uppgår till 202 platser med reduktionen, vilket motsvarar ett parkeringstal på 0,52 parkeringsplatser per bostad. Utöver detta tillkommer 8 parkeringsplatser avsedda för bilpool. För projektet tillämpas nyckeltalet 1 bilpoolplats per 50 bostäder.

TABELL 7. Parkeringsbehov för befintlig bostadsbestånd med 30 % reduktion.

REDUKTION	ANTAL	P-TAL
30 %	202 P-PLATSER	0,52

Samtliga parkeringsplatser för det befintliga bostadsbeståndet placeras i det nya mobilitetshuset. Parkeringen blir därmed väderskyddad och kan nås med hjälp av hiss och trappor. Mobilitetshuset ligger cirka 200 meter inom 200 meter gångavstånd till all bebyggelse och bedöms vara ett acceptabelt gångavstånd. Enligt Huddinges parkeringsprogram är acceptabla gångavstånd 200 meter för besökare, 400 meter för boende och 600 meter för arbetande. Vidare har mobilitetshuset har ett svagt lutande golv med generös bredd på körbana och parkeringsplatser. I mobilitetshuset samlas även cykelparkering och mobilitetslösningar, i det vidare arbetet utreds möjligheten till att göra delar av anläggningen uppvärmd.

Inom området finns förskolan "Flygande mattan" som idag har fem parkeringsplatser intill sin verksamhet. Dessa platser behålls och förskolans parkeringssituation blir oförändrad. Vidare finns inom området mindre lokaler som idag inte har några särskilt anordnade parkeringsplatser. Om parkeringsbehov i framtiden uppstår samnyttjas dessa med besöksparkeringen till bostäder då behover uppstår olika tider på dygnet och veckan.

Reduktionen av parkeringstalet innebär en betydande förändring för de boende, då parkeringsutbudet kommer att minska avsevärt i förhållande till den nuvarande situationen. Det finns dock flera faktorer som talar för att denna omställning kan genomföras utan negativa konsekvenser för transportmöjligheterna i området. Den genomförda beläggningsstudien och parkeringsinventeringen visar att utbudet idag är högre än efterfrågan med generellt fler platser än vad de boende i dagsläget vill hyra.

De mobilitetsåtgärder som presenteras i kapitel 5.6 syftar till att underlätta för de boende att göra hållbara resval. Tillkommande bil- och cykelpooler, leveransskåp för varor samt höjda parkeringsavgifter bedöms bidra till ett minskat bilinnehav och därmed en lägre efterfrågan på bilparkering. För att möte de ändrade resvanorna utgör även cykelparkering ett viktigt verktyg för att minska bilbehovet.

Utöver dessa åtgärder finns även externa faktorer som på sikt förväntas leda till ett minskat behov av bilparkering. Trafikutvecklingen visar en ökad andel miljömedvetna transportval, vilket ligger i linje med Huddinge kommuns miljö- och klimatmål. Dessa mål syftar bland annat till att underlätta hållbara rörelsemönster för människor och gods samt att främja innovationer som minskar klimatavtrycket för boende, besökare och verksamheter i kommunen.

En sammanvägning av dessa faktorer, i kombination med de föreslagna mobilitetsåtgärderna och i linje med Huddinge kommuns strategiska målsättningar samt den övergripande trafikutvecklingen, gör det rimligt att genomföra en sänkning av parkeringstalet enligt ovan.



FIGUR 19. Blå ring motsvarar en radie om 200 meter från mobilitetshuset..



FIGUR 20. Referensbild på Mobilitetshus i Nordhavn (Köpenhamn) som innehåller fler funktioner än parkering.

5.2 Bilparkering tillkommande bostadsbestånd

Med lägenhetsfördelningen för det tillkommande bostadsbeståndet, och i enlighet med Huddinge kommuns parkeringsnorm, är det beräknade parkeringsbehovet totalt 140 bilparkeringsplatser.

TABELL 8. Parkeringsbehov för tillkommande bostadsbestånd enligt parkeringsnorm utan reduktion.

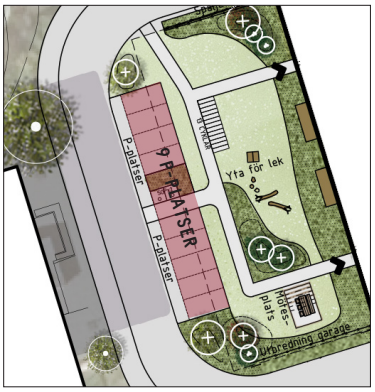
LÄGENHETSSTORLEK	P-TAL	PARKERINGSBEHOV
<45 M^2	0,25	62,8
45-70 M^2	0,45	35,6
>70 M^2	0,75	24
BESÖKSPARKERING	0,05	18,1
TOTALT		**140,4**

Även för det tillkommande bostadsbeståndet används ett flexibelt parkeringstal med en reduktion på 30 %. Det sänkta parkeringstalet motiveras av att fastighetsägaren avser att genomföra flera mobilitetsåtgärder för att underlätta och uppmuntra hållbara resval. De planerade mobilitetsåtgärderna redovisas i kapitel 5.6. Det beräknade parkeringsbehovet för det tillkommande bostadsbeståndet uppgår därmed till 98 parkeringsplatser, vilket motsvarar ett parkeringstal på 0,27 parkeringsplatser per bostad. Planförslaget innehåller 7 RHP vilket motsvarar 5 % av parkeringsbehovet utan reduktion.

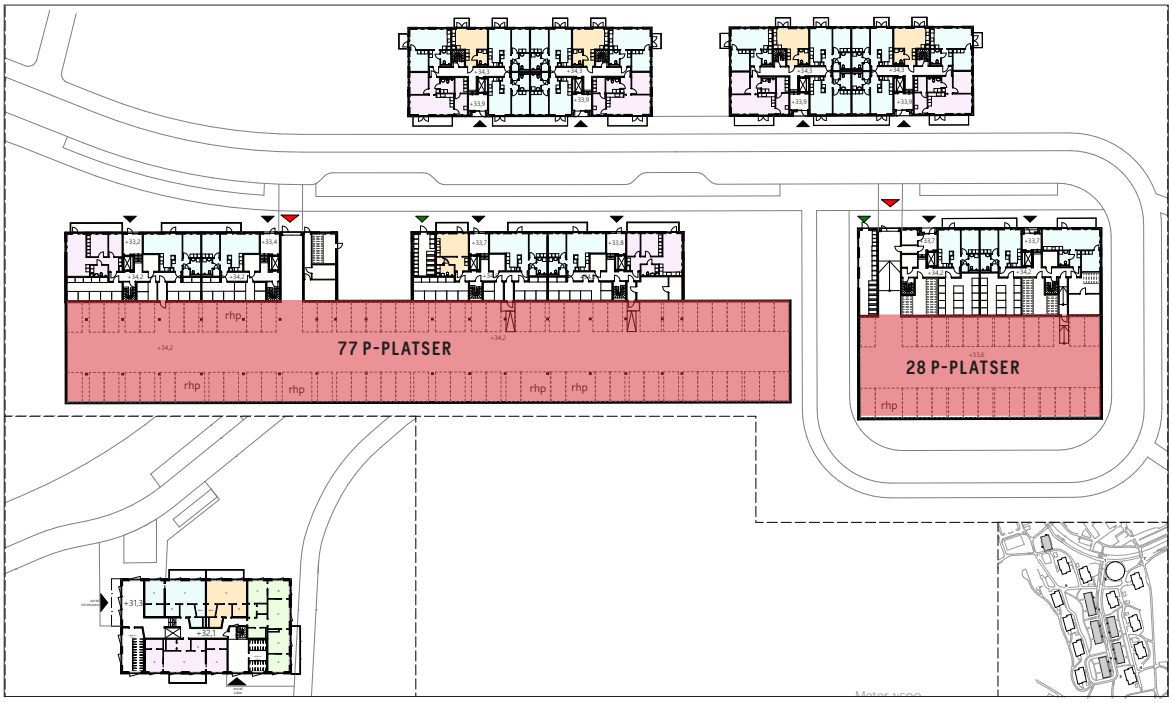
Utöver de 98 parkeringsplatserna tillkommer 8 platser för bilpool, baserat på en bilpoolsbil per 50 bostäder. Parkeringsplatserna anordnas i garage under hus 3, 4 och 5 samt på markparkering vid hus 5. Totalt inryms 114 p-platser vilket innebär ett överskott om 8 platser, i fortsatta arbetet utreds om exempelvis markparkering vid hus 5 kan nyttjas av befintliga boende.

TABELL 9. Parkeringsbehov för tillkommande bostadsbestånd med 30 % reduktion.

REDUKTION	ANTAL	P-TAL
30 %	98 P-PLATSER	0,27



FIGUR 21. Markparkering vid hus 5.



FIGUR 22. Garageplan i hus 3 och 4.

5.3 Cykelparkering befintligt bostadsbestånd

Eftersom reduktionen av bilparkeringen för det befintliga bostadsbeståndet medför begränsningar i möjligheten att äga en egen bil, krävs en motsvarande justering av cykelparkeringstalet för att möta en ökad andel cykelresor. I likhet med bilparkering tillämpas den gällande parkeringsnormen på den befintliga lägenhetsfördelningen.

TABELL 10. Parkeringsbehov för befintlig bostadsbestånd.

LÄGENHETSSTORLEK	P-TAL	PARKERINGSBEHOV
<45 M^2	1,5	9
45-70 M^2	2	140
>70 M^2	3	945
BESÖKSPARKERING	0,5	196
TOTALT		1290

För att cykelparkeringen ska utgöra ett fullvärdigt alternativ till bilparkering krävs en genomtänkt och funktionell utformning. Utomhusparkering bör placeras i närheten av bostadsentréer, vara väl synlig och alltid lokaliseras närmare entréerna än motsvarande bilparkering. Dessutom bör den vara försedd med väderskydd, ramlåsning och god belysning för att säkerställa trygghet och användarvänlighet.

Inomhusparkering placeras, i den mån som möjlig, i markplan för att undvika behovet av att lyfta eller bära cyklar. Cykelrum utformas så att så få dörrar som möjligt behöver passeras, och samtliga dörrar förses med automatisk öppning. För att optimera funktionalitet och tillgänglighet ska cykelrum vara separerade från barnvagnsparkering. I cykelrum inomhus ska cirka 5 % av platserna utformas för mer utrymmeskrävande cyklar som t.ex. lådcyklar eller cykelkärror, vidare ska möjlighet till laddning av cykelbatterier finnas.

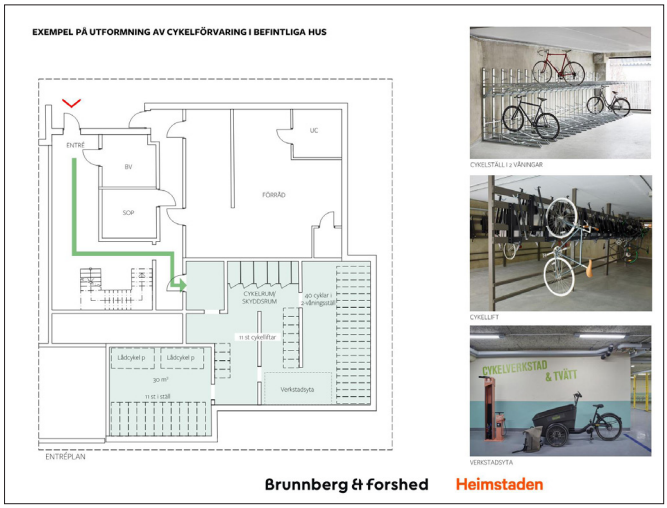
Inom det befintliga bostadsbeståndet finns idag totalt 380 cykelparkeringsplatser. Dessa kompletteras med ytterligare cykelparkeringar både inomhus och utomhus, enligt nedan och fördelas i största möjliga mån jämnt mellan samtliga hus.

- 120 platser inomhus i befintliga kvarter
- 320 platser i mobilitetshuset
- 470 platser utomhus

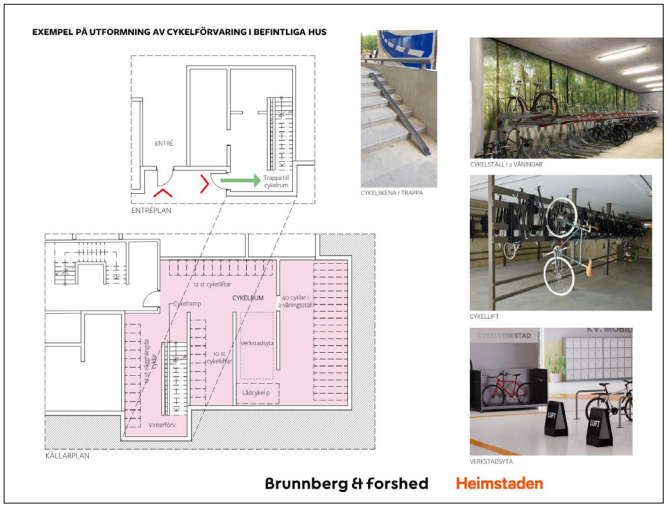
Dessa åtgärder syftar till att säkerställa en hög tillgänglighet och funktionalitet för cykelparkering i linje med kommunens parkeringsprogram. Kvaliteten på befintlig cykelparkering ska i det kommande utredningsarbetet ses över för att säkerställa likvärdig standard som den som anges i Huddinges parkeringsprogram. Ny cykelparkering i befintlig bebyggelse ska utformas för samma standard som anges i Huddinges parkeringsprogram.

TABELL 11. Parkeringsutbud fördelat på befintlig och ny samt inom- och utomhus (cykelparkering i mobilitetshuset ingår i utomhusparkering).

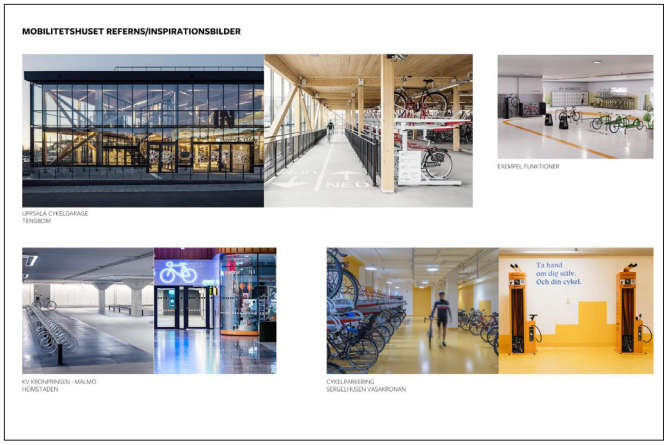
	BEFINTLIG CYKELPARKERING		NY CYKELPARKERING		TOTALT	
	INOMHUS	UTOMHUS	INOMHUS	UTOMHUS	INOMHUS	UTOMHUS
BEFINTLIG BEBYGGELSE	245	135	120	790	365	925



FIGUR 23. Exempel på utformning av cykelförvaring i befintliga hus med cykelrum i markplan.



FIGUR 24. Exempel på utformning av cykelförvaring i befintliga hus med cykelrum i källarplan.



FIGUR 25. Referens och inspirationsbilder för cykelparkering i mobilitetshus.

5.4 Cykelparkering tillkommande bostadsbestånd

För att de fastställda parkeringstalen för bil ska vara giltiga krävs en väl genomtänkt och ändamålsenlig utformning av cykelparkeringen. Cykelparkering för både boende och besökare ska anordnas både inomhus och utomhus, med hänsyn till tillgänglighet och säkerhet.

Utomhusparkering placeras i nära anslutning till bostadsentréer, vara väl synlig och alltid lokaliseras närmare entréerna än motsvarande bilparkering. För att säkerställa trygghet och funktionalitet föreslås den även vara utrustad med väderskydd, ramlåsning och belysning. Inomhusparkering ska, i den mån det är möjligt, placeras i markplan för att undvika behovet av att lyfta eller bära cyklar. Cykelrum ska utformas så att så få dörrar som möjligt behöver passeras, och samtliga dörrar ska förses med automatisk öppning. För att optimera funktionalitet och tillgänglighet ska cykelrum vara separerade från barnvagnsparkering. I cykelrum inomhus ska cirka 5 % av platserna utformas för mer utrymmeskrävande cyklar som t.ex. lådcyklar eller cykelkärror, vidare ska möjlighet till laddning av cykelbatterier finnas.

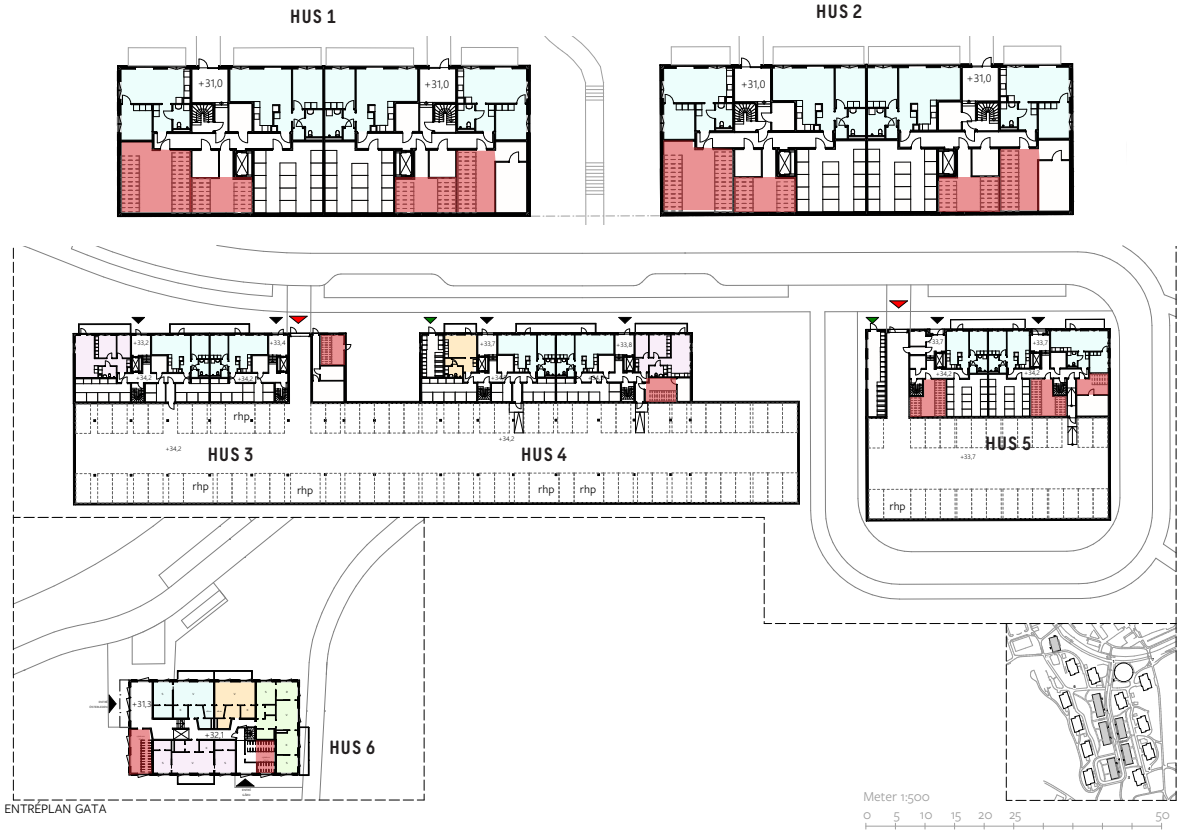
TABELL 12. Parkeringsbehov för tillkommande bostadsbestånd.

LÄGENHETSSTORLEK	P-TAL	PARKERINGSBEHOV
<45 M^2	1,5	377
45-70 M^2	2	158
>70 M^2	3	96
BESÖKSPARKERING	0,5	181
TOTALT		**812**

Cykelparkeringen för det tillkommande bostadsbeståndet tillskapas i cykelrum samt på gårdar. Totalt föreslås 448 platser inomhus och 384 platser utomhus.

TABELL 13. Parkeringsutbud fördelat på befintlig och ny samt inom- och utomhus.

	NY CYKELPARKERING	
	INOMHUS	UTOMHUS
TILLKOMMANDE BEBYGGELSE	448	364



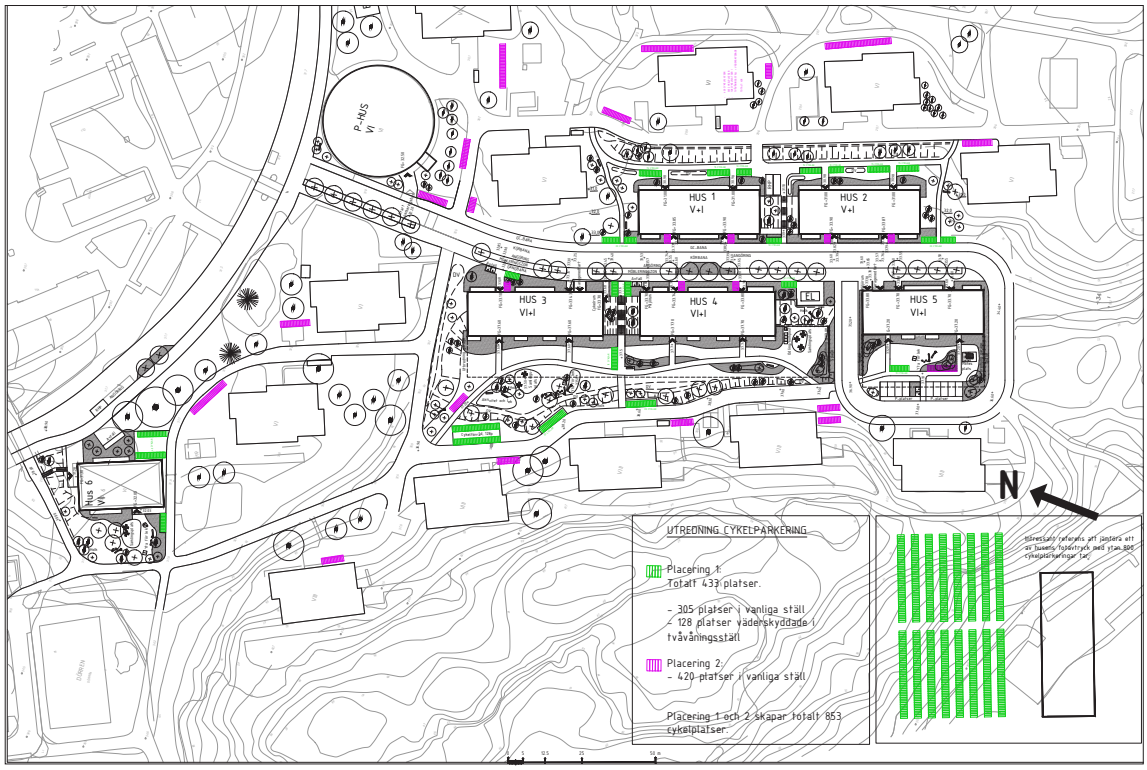
FIGUR 26. Markering av cykelrum i hus 1-6 med plats för totalt 448 cykelparkeringar.

5.5 Skedesplanering av cykelparkering

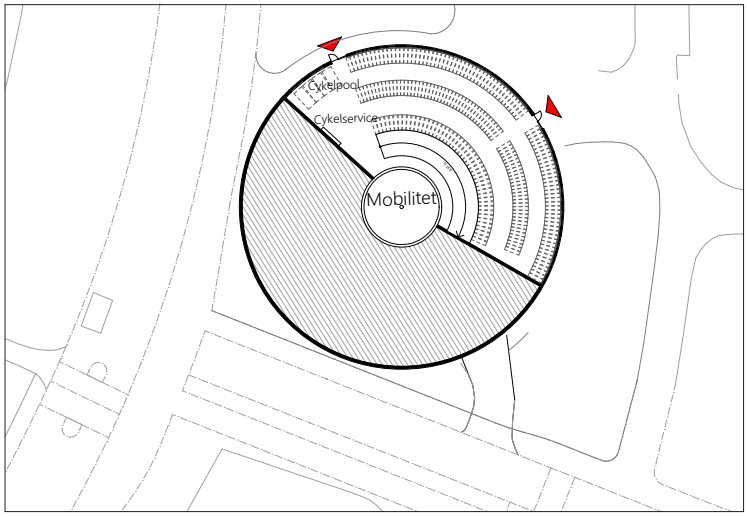
För att säkerställa en balans mellan kvantitet och kvalitet i cykelparkeringen, samt för att undvika att stora mängder cykelparkering upptar oönskad yta på gårdar, föreslås en succesiv utbyggnad av cykelparkeringen.

I ett första skede anläggs samtliga cykelparkeringsplatser inomhus samt cirka hälften av de utomhusplacerade cykelparkeringarna inklusive platser i mobilitetshuset. Om beläggningen av dessa platser visar sig vara hög, kommer resterande utomhusparkering att färdigställas vid behov.

I detaljplanen har utrymme säkerställts för att möjliggöra anläggning av samtliga cykelparkeringsplatser i enlighet med Huddinge kommuns parkeringsnorm.



FIGUR 27. Redovisning av skedesplanering för utbyggnaden av cykelparkering utomhus.



FIGUR 28. Cykelparkering i mobilitetshuset samt station för cykelmeck.



FIGUR 29. Referensbild från Nordhavn (Köpenhamn) där cykelparkering placerats i mobilitetshus.

5.6 Sammanställning parkering

BILPARKERING	BEFINTLIGA BOSTÄDER	TILLKOMMANDE BOSTÄDER
BEHOV	202 P-PLATSER (0,52 BPL/BOSTAD)	98 P-PLATSER (0,27 BPL/BOSTAD)
BILPOOL	8 P-PLATSER	8 P-PLATSER
TOTALT	**210 P-PLATSER**	**106 P-PLATSER**

CYKELPARLERING	BEFINTLIGA BOSTÄDER	TILLKOMMANDE BOSTÄDER
BEHOV	1290 P-PLATSER (3,3 CPL/BOSTAD)	812 P-PLATSER (2,25 CPL/BOSTAD)
EL ASSISTERAD LASTCYKELPOOL	8 P-PLATSER	7 P-PLATSER
TOTALT	**1298 P-PLATSER**	**819 P-PLATSER**

5.7 Mobilitetsåtgärder

Huddinge kommun erbjuder möjlighet till flexibla parkeringstal vid ny- och ombyggnation av bostäder och verksamheter. Ett flexibelt parkeringstal innebär att en sänkning av parkeringstalen kan tillämpas under förutsättning att fastighetsägaren åtar sig att genomföra åtgärder som minskar efterfrågan på bilparkering.

Fastighetsägaren avser att erbjuda de boende i området ett antal mobilitetsåtgärder för att minska behovet av bilägande, med fördel implementeras delar av åtgärderna redan innan byggsart för att främja beteendeförändring innan parkering utgår. Nedan följer en sammanställning av de mobilitetsåtgärder som fastighetsägaren har för avsikt att implementera. Beskrivningen av respektive åtgärd ska ses som förslag. Åtgärder ska kunna anpassas eller bytas ut för att uppnå bästa möjliga effekt. Vidare bör det fortsatta arbetet med mobilitetsåtgärderna inkludera de boende i området för att åtgärder ska kunna anpassas därefter.

- Cykelpool
- Bilpool
- Parkering i samlad större anläggning
- Verklig investerings- och driftkostnad för parkering särskiljs från bostadshyran/ avgiften
- Startpaket för nyinflyttade
- Kontinuerlig marknadsföring av de olika Mobility Management-åtgärderna som erbjuds, riktad till varje hushåll två gånger årligen.
- Cykelservice
- Leveransskåp
- Hemleverans av matvaror
- Resvaneundersökning

Genom dessa mobilitetsåtgärder bedöms efterfrågan på parkering minska, vilket motiverar en 30 % reduktion av parkeringstalet. Då reduktionen är högre än normalfallet har kommunen för avsikt att ta fram ett mobilitetsavtal eller motsvarande för att följa upp att åtgärderna genomförs.

5.7.1 CYKELPOOL

En cykelpool ger möjlighet att låna lådcyklar, cykelkärror och elcyklar. En riktlinje för storleken på cykelpoolen är 1 el-assisterad lastcykel per 50 lägenheter. För detta ändamål ska utrymme säkerställas för minst 15 el-assisterade lastcyklar. Antalet cyklar i cykelpoolen bör successivt utökas i takt med ökat behov och användning.

Initialt innefattar cykelpoolen fyra el-assisterade lastcyklar, och om efterfrågan visar sig vara hög ska antalet enkelt kunna utökas. Bedömningen av behovet bör primärt göras av cykelpoolsleverantören och i en eventuell uppföljning tillsammans med kommunen.

Årsavgiften för medlemskapet ska vara inkluderad i bostadshyran eller avgiften och begränsas till max 5 år. Den slutliga utformningen av cykelpoolen bör utredas vidare, där en möjlig lösning är att delar av cykelpoolen placeras inom respektive kvarter och delar i det gemensamma mobilitetshuset.

5.7.2 BILPOOL

Boende i området kommer att erbjudas medlemskap i en bilpool. Bilpoolen kommer att innehålla olika fordonstyper för att möta de boendes varierande behov, exempelvis kortare inköpsresor, dagsturer och transport av skrymmande varor.

För bilpoolen ska minst 16 parkeringsplatser säkerställas, baserat på 1 bilpoolsbil per 50 bostäder. Antalet fordon i bilpoolen ska öka successivt i takt med ökat behov och användning. Initialt ska bilpoolen bestå av fyra fordon, och om beläggningen visar sig vara hög ska antalet enkelt kunna utökas. Bedömningen av behovet bör primärt göras av bilpoolsleverantören och i en eventuell uppföljning tillsammans med kommunen.

Årsavgiften för medlemskapet ska vara inkluderad i bostadshyran eller avgiften och begränsas till max 5 år. Den slutliga utformningen och placeringen av bilpoolen bör utredas vidare. En möjlig lösning är att delar av bilpoolen placeras inom respektive kvarter med garage, medan andra delar lokaliseras till det gemensamma mobilitetshuset.

Oavsett placering har hänsyn tagits till dessa parkeringsplatser i den totala parkeringsberäkningen.

5.7.3 PARKERING I STÖRRE ANLÄGGNING

För att minska närheten till den egna bilen och därigenom även dess tillgänglighet, kommer majoriteten av parkeringsplatserna att lokaliseras i det gemensamma mobilitetshuset, som placeras i den norra delen av planområdet.

Denna placering syftar till att stärka de mer hållbara transportalternativ, såsom gång, cykel och kollektivtrafik, och därmed skapa bättre konkurrensmöjligheter gentemot bilresor, särskilt vid kortare resor.

5.7.4 VERKLIGA KOSTNADER FÖR PARKERING

Den verkliga investerings- och driftkostnaden för parkering kommer att särskiljas från bostadsavgiften eller hyran i betalningsaviseringen. Detta innebär att kostnaden för parkering blir tydligare för de boende som hyr en parkeringsplats, i jämförelse med när den ingår som en klumpsumma tillsammans med bostadshyran eller avgiften.

I detta projekt kommer parkeringsavgifterna att ligga närmare den faktiska anläggningskostnaden, i syfte att uppnå en högre grad av självfinansiering. Detta kommer att medföra något högre avgifter än i dagsläget för de som hyr parkering, vilket bedöms kunna minska efterfrågan på bilparkering bland de befintliga hyresgästerna.

Sammantaget bedöms denna åtgärd även bidra till en mer rättvis hyressättning, där de som utnyttjar parkeringsplatserna också står för de faktiska kostnader som dessa medför.

5.7.5 STARTPAKET FÖR NYINFLYTTADE (INKL. SL-KORT)

Nyinflyttade i området kommer att erhålla ett startpaket som inkluderar en cykelkarta samt ett SL-kort (alt. SL-app) laddat med minst en månads resande. Utöver detta kommer de nyinflyttade att få information om kommunens möjligheter för hållbart resande, såsom kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. De boende ska även informeras om de övriga mobilitetsåtgärder som erbjuds inom fastigheten, exempelvis bil- och cykelpoolstjänster.

5.7.6 MARKNADSFÖRING

Val av färdmedel är ofta vanebaserat, vilket innebär att många tenderar att välja det transportmedel de är vana vid utan att reflektera över alternativa möjligheter. Vid en flytt uppstår en möjlighet att bryta invanda mönster, då nya transportalternativ blir tillgängliga. För att underlätta valet av hållbara transportmedel kommer de boende vid inflyttning att få information om de mobilitetsåtgärder som erbjuds samt kollektivtrafikförbindelser i området. Efter inflyttning planeras ett evenemang där de boende ges möjlighet att prova på de mobilitetstjänster som erbjuds inom fastigheten. Vidare kommer en kommunikationsplan för Lamellen 1 och 2 att tas fram. Boende ska därefter erbjudas kontinuerlig information och marknadsföring av mobilitetsmöjligheterna genom regelbundna fysiska eller digitala anslagstavlor, e-postutskick eller liknande.

5.7.7 CYKELSERVICE

Två gånger per år, under vår och höst, ska fastighetsägaren anordna cykelservicedagar, där en extern cykelreparatör kommer till platsen och erbjuder service och reparation av cyklar. De boende står själva för kostnaderna av eventuella reparationer.

5.7.8 LEVERANSSKÅP

Inom området finns i dagsläget ett leveransskåp. I samband med den nya bebyggelsen bör minst ett ytterligare leveransskåp anläggas. Den exakta placeringen bör utredas vidare, men en lämplig lokalisering kan vara i det gemensamma mobilitetshuset.

5.7.9 SUBVENTIONERAD HEMLEVERANS AV MATVAROR

Hemleverans av matvaror kan utgöra en effektiv mobilitetsåtgärd för att minska bilresor, främja hållbara transportalternativ och samtidigt öka bekvämligheten för de boende. Genom att integrera denna tjänst i en bredare strategi för hållbar mobilitet kan fastighetsägaren både bidra till minskad miljöpåverkan och skapa ett mervärde för sina fastigheter och hyresgäster. Fastighetsägaren ska verka för rabbaterade leveransavgifter för de boende.

5.7.10 ÅRLIG RESVANEUNDERSÖKNING

För att följa upp bilinnehavet och resvanorna kommer regelbundna resvaneundersökning att genomföras under minst fem år efter att samtliga lägenheter är inflyttade. Resultaten från undersökningarna ska rapporteras till kommunen och fungera som underlag för framtida bostadsprojekt.

6. SAMLAD BEDÖMNING

Förslaget innebär en omfattande förändring av karaktären inom Lamellen 1 och 2, där stora hårdgjorda markparkeringar omvandlas till nya flerbostadshus med gröna gårdar. Den förändrade bebyggelsestrukturen bidrar till en mer trivsam och mer attraktiv boendemiljö för både befintliga och nya boende i området.

Genom en reducering av antalet parkeringsplatser minskar möjligheten att äga och ha tillgång till en egen bil i direkt anslutning till bostaden. Detta, i kombination med de föreslagna mobilitetsåtgärderna, förväntas leda till minskad motorfordonstrafik och därigenom bidra till att uppnå Huddinge kommuns övergripande miljö- och klimatmål.

Utvecklingen av Vallhornsvägen innebär att mer yta avsätts för grönska, gång- och cykeltrafik, medan andelen ytor för motorfordonstrafik minskar. Genom denna omgestaltning stärks sambandet mellan Länna och Skogås, samtidigt som standard och framkomlighet för gående och cyklister förbättras på lokal nivå.

SWECO