Tilläggsavtal till exploateringsavtal

Låset 1 inom kommundelen Skogås

Följande avtal är ett tillägg till Exploateringsavtalet (dnr KS-2021/742) undertecknat 2021-08-25 av Kommunen, se bilaga 1 till detta avtal. Detta tilläggsavtal, har ingåtts mellan Kommunen och Exploatören.

Kommunen
Huddinge kommun
141 85 Huddinge
Org. nr 212000-0068

Exploatören
Bonava Skogås Park AB
c/o Bonava Sverige AB
Box 12064
102 22 Stockholm
Org. nr 559531–6604

§ 1. Bakgrund

Den 16 juni 2021 godkände kommunstyrelsen exploateringsavtalet och den 25 augusti 2021 undertecknade Kommunen ett exploateringsavtal med Exploatören där förutsättningarna för framtagandet av en ny detaljplan för fastigheten Låset 1 regleras, framtida överlåtelse av mark mellan parterna samt förutsättningarna för genomförandet av detaljplanen.

Detaljplanen vann laga kraft 9 februari 2022.

Den 26 juni 2026 godkände Kommunen överlåtelse av exploateringsavtalet till det nya bolaget Heimstaden Låset AB (numera Bonava Skogås Park AB), org. nr. 559531–6604 avseende fastigheten Låset 1.

§ 2. Syfte

Syftet med detta tilläggsavtal är att ge möjlighet till införande av mobilitetsåtgärder för att uppnå reduktion av antalet erforderliga bilparkeringsplatser med 9 platser (25%). Reduktionen omfattar inte besöksparkering, RHP-parkering (parkering för funktionshindrade) och bilpoolsparkering. Totalt erforderligt antal bilparkeringsplatser blir enligt nedan (tabell 6 ur bilaga 2, *Mobilitetsutredning Låset 1 underlag till bygglov, inkl. bilaga, 2026-09-04, reviderad 2026-10-06*):

Bilparkeringsbehov, reducerat: 27
Besöksparkeringar: 6
RHP-parkeringar: 2
Bilpoolsparkering: 1
Total summa erforderligt antal bilparkeringsplatser: 36 st

Parterna är överens om att § 4 nedan i detta tilläggsavtal tillsammans med bilaga 2 till detta avtal, kompletterar *§ 17 Parkeringstal* i exploateringsavtalet avseende möjligheten att införa

mobilitetsåtgärder för reduktion av parkeringstalet för bil. I övrigt fortsätter *§ 17 Parkeringstal* och exploateringsavtalet med dess bilagor att gälla i sin helhet.

§ 3. Giltighet av detta tilläggsavtal

Detta avtal blir för parterna bindande endast under förutsättning
– att Huddinge kommunstyrelse godkänner detsamma senast 2027-01-31 och att beslutet får laga kraft.

Skulle ovanstående förutsättning inte uppfyllas är avtalet förfallet i sin helhet utan ersättningsskyldighet för någondera parten.

Undanröjs kommunstyrelsens beslut att godkänna detta avtal efter överklagande och har avtalet dessförinnan helt eller delvis verkställts ska verkställigheten rättas i den utsträckning detta är möjligt. Oberoende av om rättelse kan ske har ingendera parten rätt till skadestånd av den andra parten med anledning av det inträffade.

§ 4. Flexibla parkeringstal (mobilitetsåtgärder)

Genom mobilitetsåtgärder har reducering av parkeringstalet för bil medgetts, se bilaga 2. Uppföljning och utvärdering av föreslagna mobilitetsåtgärder, ska genomföras i enlighet med bilaga 2.

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Huddinge 2026-	Stockholm 2026-
För Huddinge kommun	För Bonava Skogås Park AB
…….	…….
Charlotta Thureson-Giberg Mark- och exploateringschef	Gustaf Ljungh Affärschef
…….	…….
Petra Nicander Exploateringsingenjör	Josefin Elf Chefsjurist

Dnr: KS-2026/1300.214

Bilagor:
Bilaga 1 Undertecknat exploateringsavtal, (dnr KS-2021/742)
Bilaga 2 Mobilitetsutredning Låset 1 underlag till bygglov, inkl. bilaga, 2026-09-04, reviderad 2026-10-06

Bilaga 1

HUDDINGE KOMMUN
Kommunstyrelsen
2021 -06- 02
Diarienr | Diarieplanbeteckn.

Exploateringsavtal

Låset 1 inom kommundelen Skogås

Följande avtal om exploatering av fastigheten Låset 1 i Skogås i Huddinge kommun har ingåtts mellan Huddinge kommun och **Akelius Lägenheter AB** nedan Parterna:

Kommunen
Huddinge kommun
141 85 Huddinge
Org. nr 212000–0068

Nedan kallad Kommunen.

Exploatören
Akelius Lägenheter AB
Box 38149
Rosenlundsgatan 50
100 64 Stockholm
Org. nr 556549–6360

Nedan kallad Exploatören.

Planområdets avgränsning har markerats med röd begränsningslinje på bifogad karta, bilaga 1.
Exploateringsområdets avgränsning har markerats med grön begränsningslinje på bifogad karta, bilaga 1. Exploateringsområdet utgörs av all kvartersmark som enligt förslaget till detaljplan för Låset 1 m.fl., (KS-2015/1273) ska ingå i Exploatörens fastighet Låset 1.

Överlåtelsesområdets avgränsning har markerats med gul begränsningslinje på bifogad karta, bilaga 1.

INLEDANDE BESTÄMMELSER

§1 Bakgrund

Till grund för detta avtal ligger riktlinjer för exploateringsavtal godkända av kommunfullmäktige den **2016-06-13** vilka Exploatören tagit del av, förslag till detaljplan för **Låset 1 m.fl., (KS-2015/1273)**, bilaga 2, samt ramavtal mellan parterna avseende exploatering för bostäder inom fastigheten Låset 1, undertecknat **2016-02-25** med förlängning undertecknad **2018-06-14.**

Detta avtal är en del av genomförandet av detaljplanen för Låset 1 m.fl. belägen inom kommundelen Skogås i Huddinge kommun. Detaljplanen syftar till att komplettera den befintliga bebyggelsen i Skogås med cirka 260 bostäder kring Sjötorpsparken och en ny förskola. Bostäderna uppförs framförallt som bostadsrätter och några hyresrätter samt med möjlighet till lokaler i bottenplan. Lägenhetsfördelningen inom planområdet föreslås enligt följande, 73 en rum och kök, 143 två rum och kök, 39 tre rum och kök, 1 fyra rum och kök

och 12 radhus. Två exploatörer planerar att uppföra bostäder inom Planområdet och en kommer att uppföra en ny förskola. Exploatörerna är förutom Exploatören, Twara Fastighets AB som ska uppföra bostäder med bostadsrätt och Huddinge Samhällsfastigheter AB som kommer uppföra en ny kommunal förskola, ersätta den tidigare förskolan Svalan.

Detaljplanen möjliggör även en upprustning av Sjötorpsparken där exploatörerna är med och bidrar till en ny multifunktionspark inom parkområdet. Anläggandet av multifunktionsparken (kallad Matteparken) slutfördes under våren 2020 och resterande åtgärder i parken kommer genomföras i samband med genomförandet av detaljplanen för Låset 1 m.fl.

§2 Exploatörens garantier

I och med undertecknandet av detta avtal garanterar Exploatören att:

1. Exploatören har erforderlig befogenhet och behörighet för att ingå detta avtal och att detta avtal och alla andra tillhörande dokument som ingås av Exploatören, vid verkställande av desamma kommer att utgöra giltiga och bindande förpliktelser för Exploatören i enlighet med varje avtalsvillkor och bestämmelse,
2. Verkställandet av Exploateringsavtalet och fullgörandet av Exploatörens förpliktelser under detta avtal inte kommer att strida mot Exploatörens bolagsordning eller något annat för Exploatören grundläggande dokument,
3. Exploatören har erforderligt kapital för att kunna genomföra exploateringen enligt detta avtal.

§3 Giltighet

Detta avtal blir för Parterna bindande endast under förutsättning
- att kommunstyrelsen i Huddinge godkänner detsamma senast **2021-10-31.**
- att förslag till detaljplan för **Låset 1 m.fl.**, **KS-2015/1273**, blir antagen i huvudsaklig överensstämmelse med bilagt förslag, bilaga 2, senast **2021-11-30** och att beslutet vinner laga kraft.

§4 Projektets utformning

Exploatören kommer inom Exploateringsområdet uppföra två punkthus om sju våningar med totalt cirka 62 lägenheter. Bostäderna kommer upplåtas med hyresrätt alternativt bostadsrätt.

Mellan husen kommer en gemensam gård anläggas och under den anläggs ett garage med infart från Storvretsvägen. Inom kvartersmarken kommer även två parkeringsplatser samt parkeringsplatser för funktionsnedsatta anläggas.

Exploatören förbinder sig att bebygga kvartersmarken inom Exploateringsområdet i enlighet med
- detaljplanen
- detta avtal
- i huvudsaklig överensstämmelse med till detaljplanen bilagd illustration

MARKÖVERLÅTELSER

§5 Marköverlåtelser

För genomförandet av detaljplanen är parterna överens om att följande fastighetsreglering ska ske.

Exploatören överför till Kommunen ett område om ca **15** m^2 av fastigheten **Låset 1** nedan kallat Överlåtelseområdet. Överlåtelseområdet ska överföras till fastigheten **Västra Skogås 1:10** Överlåtelseområdet är utlagt som **allmän plats** i detaljplanen och markerat med gul begränsningslinje på bifogad karta, bilaga 1.

Marköverföringen gäller med de smärre justeringar av gränsen för Överlåtelseområdet som eventuellt kan komma att vidtas i samband med lantmäterimyndighetens beslut om fastighetsreglering.

§6 Ersättning

Ingen ersättning ska utgå för marköverföringen av Överlåtelseområdet.

§7 Fastighetsbildning

Kommunen ansöker om fastighetsbildning för genomförandet av marköverlåtelse enligt detta avtal. Exploatören biträder i och med detta avtal ansökan om fastighetsbildning. Kommunen ska bekosta den del av förrättningen som avser överföring av Överlåtelseområdet till Kommunens fastighet.

Exploatören ska ansöka om och bekosta eventuella övriga fastighetsbildningsåtgärder (avstyckningar, ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar mm) som kan erfordras för genomförande av detaljplanen.

§8 Tillträde

Tillträde till Överlåtelseområdet sker två veckor efter det att erforderlig fastighetsbildning vunnit laga kraft.

§9 Inteckningar och övriga belastningar

Exploatören garanterar att Överlåtelseområdet inte besväras av inteckningar eller andra belastningar som kan inskränka möjligheten att förfoga över Överlåtelseområdet.

§10 Överlåtelseområdets skick

Överlåtelseområdet har besiktigats av Kommunen. Kommunen äger kännedom om rådande mark- och grundförhållanden. Kommunen godkänner dess skick samt förklarar sig med bindande verkan avstå från samtliga anspråk på fel eller brister i den förvärvade egendomen som Kommunen upptäckt eller bort upptäcka vid besiktning.

Markföroreningar
Inom Överlåtelseområdet finns inga av parterna kända markföroreningar.

Om Kommunen i samband med exploatering av Överlåtelseområdet påträffar markföroreningar ska Exploatören inom Överlåtelseområdet bekosta de efterbehandlingsåtgärder som på grund av föroreningar behövs för att förebygga, hindra eller motverka att skada eller olägenhet uppstår för människors hälsa eller miljö och för att marken ska kunna användas i enlighet med detaljplanens bestämmelser. Kommunen kommer att fakturera den totala slutkostnaden efter det att marksaneringen har godkänts och samtliga kostnader blivit kända för kommunen.

§11 Ledningar och rättigheter

Exploatören ska i samband med den exploatering som detaljplanen medger utan ersättning upplåta erforderliga utrymmen för befintliga och tillkommande ledningar inom Exploateringsområdet till förmån för respektive ledningshavare.

Det åligger Exploatören att hos respektive ledningsägare, i god tid förvissa sig om eventuella befintliga ledningars läge samt informera sig om eventuella flyttningskostnader. Exploatören ska bekosta eventuell flyttning av ledningar till följd av utbyggnad inom Exploateringsområdet.

Exploatören ska utan ersättning upplåta erforderligt utrymme inom Exploateringsområdet för arbetsområde i samband med gatuutbyggnad.

ANLÄGGNINGAR

§12 Utförande av områdesspecifika allmänna anläggningar

A. Allmänna anläggningar
Kommunen projekterar och utför ny- och ombyggnation av **två lokalgator inkl. vändplaner och gångbanor samt gång- och cykelväg samt flytt av busshållplats utmed Österleden inom Planområdet.** Den faktiska kostnaden fördelas mellan exploatörerna inom Planområdet baserat på byggrätt inom de två delområdena, södra respektive norra Låset. Förskolans andel som utgör 17 % av den totala faktiska kostnaden för de allmänna anläggningarna belastar enligt politiskt beslut kommunen.

Exploatörens andel utgör ca **10** % av den totala faktiska kostnaden för de allmänna anläggningarna inom Planområdet. Den totala beräknade kostnaden är ca **10 100 000 kr** kronor, varav ca **1 000 000 kr** kronor åläggs Exploatören. Hälften av den beräknade kostnaden debiteras i samband med byggstart av de allmänna anläggningarna. Den faktiska slutkostnaden med undantag från de redan betalade kostnaderna debiteras efter godkänd slutbesiktning av de allmänna anläggningarna. Debiteringen sker genom att Kommunen fakturerar Exploatören kostnaden vilken förfaller till betalning trettio (30) dagar efter fakturadatum.

Översikt över de allmänna anläggningarna som ska byggas ut som ett led i genomförande av detaljplanen framgår av planhandlingarna hörande till detaljplanen för Låset 1 m.fl.

B. Anläggningar inom kvartersmark.

Exploatören projekterar, utför och bekostar:

B.1. Alla anläggningar inom kvartersmark.
B.2. Eventuella åtgärder på grund av fornlämningar.
B.3. Flyttning eller annan erforderlig åtgärd av eventuella befintliga anläggningar inom Exploateringsområdet.
B.4. Alla erforderliga åtgärder för bullerskydd.
B.5. Alla erforderliga åtgärder för dagvatten.

Exploatörens ansvar gentemot Kommunen får ej överföras på av Exploatören anlitad entreprenör.

§13 Bidrag till upprustning av Sjötorpsparken

Kommunen genomför parallellt med detaljplaneläggningen av Låset 1 m.fl. en upprustning av Sjötorpsparken. I upprustningen ingår att ersätta den befintliga fotbollsplanen med en multifunktionspark som planeras att innehålla lekplats, möjlighet till att utöva olika sporter samt ett utegym. Upprustningen av parken genomförs som ett separat investeringsprojekt av kommunen men exploatörerna inom Låset 1 m.fl. är med och bidrar ekonomiskt till multifunktionsparken enligt de ramavtal som tecknades i samband med planuppdrag för detaljplanen. Totalt är bidragen 1 500 000 kr som fördelas mellan exploatörerna (Twara Fastighets AB och Akelius Lägenheter AB) baserat på andel av total byggrätt (kvadratmeter ljus BTA) inom Planområdet.

Exploatörens del i ovanstående bidrag uppgår till totalt **TREHUNDRANITTIOTVÅTUSEN SEXHUNDRAFJORTON (392 614:-)** KRONOR och ska erläggas senast vid detta avtals undertecknande genom insättning på Kommunens bankgiro 5464-6831 med angivelse om vad summan avser.

Bidraget till upprustningen av parken ska omräknas med konsumentprisindex (totalindex) från mars 2016 Den ska justeras så att den följer indexändringarna fram till den tidpunkt då den förfaller till betalning. Den ska dock lägst uppgå till det belopp som anges ovan.

AVGIFTER

§14 Skatter mm

Exploatören ska betala räntor och andra kostnader för Överlåtelseområdet som avser tiden fram till tillträdesdagen.

§15 Plan- och bygglovsavgifter

Då Exploatören bekostar Planområdets detaljplaneläggning genom särskilt plankostnadsavtal ska Exploatören inte erlägga någon planavgift enligt Kommunens plan- och bygglovtaxa i samband med bygglovprövning.

Exploatören ska i samband med erhållande av bygglov erlägga bygglovavgift enligt Kommunens plan- och bygglovtaxa.

§16 Gatukostnadsersättning

Har Exploatören till alla delar fullgjort sina förpliktelser enligt detta avtal, ska Exploatören anses ha erlagt gatukostnader ålagda fastigheten enligt den i § 2 angivna detaljplanen. Med fastigheten avses alla fastigheter som vid detta avtals undertecknande ägs av Exploatören eller som övergår i exploatörens ägo i och med detta avtals undertecknade och är belägna inom Exploateringsområdet.

Vad som sägs i föregående stycke gäller inte kostnader för framtida förbättringar eller utbyggnader av nya områdesanläggningar eller områdesanknutna anläggningar avseende gator och allmänna platser vilka regleras enligt vid aktuell tidpunkt gällande lagar och regler.

BEBYGGELSE

§17 Parkeringstal

Exploatören har tagit del av Kommunens trafikstrategi, parkeringsprogram och mobility managementplan och ska beakta detta vid planering och genomförande av Exploateringsområdet.

MILJÖ- OCH ENERGI

§18 Miljöprogram

Kommunen har antagit ett Miljöprogram som ska vara vägledande för alla verksamheter och aktiviteter som bedrivs inom Huddinge kommun av enskilda, företag och föreningar. Huvudsyftet med miljöprogrammet är att peka ut riktningen för kommunens miljöarbete fram till år 2021. Exploatören ska beakta kommunens Miljöprogram.

§19 Miljöanpassat byggande

I enlighet med kommunens riktlinjer för Exploateringsavtal regleras nedan krav för miljöanpassat byggande.

Energieffektivitet

Varma utrymmen bör vara energieffektiva. Värmekällan bör tillgodoses genom ett miljöeffektivt system såsom exempelvis fjärrvärme.

Checklista för miljöanpassat byggande

För att främja att anläggandet av Exploateringsområdet utförs på ett ekologiskt hållbart sätt och med minsta möjliga miljöpåverkan har Exploatören arbetat med en checklista avseende miljöanpassat byggande. Checklistan utgör ett för parterna ett gemensamt verktyg där Exploatören redovisar val, metoder och arbetssätt avseende projektets påverkan på miljön. Checklistans kontrollpunkter berör miljöanpassat byggande vid projektering, produktion och förvaltning av anläggningar inom Planområdet.

Exploatören ansvarar för att kontrollpunkterna i checklistan redovisas i enlighet med Kommunens rutin för miljöanpassat byggande. Kommunen ansvarar för uppföljning av checklistan. Den slutgiltiga uppföljningen av checklistan ska genomföras inför bygglovsansökan.

§20 Dagvatten

I enlighet med Kommunens dagvattenstrategi, 2013-03-04 (diarienummer MN 2007-655) förbinder sig Exploatören att hantera dagvattnet på ett hållbart sätt. Detta innefattar primärt att minimera uppkomsten av dagvatten till ledning och att genom byggnadsmaterialval inte förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter. Utgångspunkten är att dagvattenflödena och föroreningshalterna från Planområdet inte ska påverka Magelungens och Drevvikens status negativt.

Placering av byggnader och höjdsättning inom Fastigheten respektive mot omgivande ytor, ska göras på ett sätt som minimerar skada vid extrem nederbörd.

Exploatören ska vidta åtgärder i enlighet med framtagen dagvattenutredning, bilaga 3, eller motsvarande åtgärder som godkänns av Kommunen. Enligt dagvattenutredning föreslås att dagvatten infiltreras i grönytor och andra genomsläppliga beläggningar. Anslutning sker i enlighet med Stockholm Vatten och Avfall AB:s anvisningar.

Dagvattensystemet bör utformas så att utsläpp vid eventuella olyckor lätt kan tas om hand genom avstängning av dagvattensystemet för området vid anslutningspunkten, för att förhindra spridning av föroreningar.

Handlingar vilka redovisar omhändertagande av dagvatten ska redovisas för Kommunen i samband med tekniskt samråd för bygglov. Handlingarna ska skriftligen godkännas av Kommunen.

Samtliga anläggningar för omhändertagande av dagvatten och skyfall inom kvartersmark ska utföras och bekostas av Exploatören. Åtgärderna ska vara utförda senast då berörda byggnader inom Exploateringsområdet tags i bruk.

§21 Buller

Bullerutredning har tagits fram och ska följas av Exploatören. Förslag på bulleråtgärder framgår av bifogat bullerutredning, bilaga 4.

Handlingar vilka redovisar bulleråtgärder ska redovisas för Kommunen i samband med tekniskt samråd för bygglov. Handlingarna ska skriftligen godkännas av Kommunen. Samtliga anläggningar för buller ska utföras och bekostas av Exploatören liksom skötsel av dessa. Åtgärderna ska vara utförda senast då någon byggnad inom Exploateringsområdet tas i bruk.

Exploatören ska tillse att befintlig återvinningstation tas bort när bostäder i anslutning till återvinningsstationen enligt ny detaljplan är inflyttningsklara med anledning av buller från återvinningsstationen.

GENOMFÖRANDE

§22 Tidplan

Parternas avsikt är att nedanstående överenskommen tidplan ska följas. Tidplanen är vägledande för kommande arbeten. Om någon av Parterna bryter mot tidplanen uppstår dock inga ersättnings- eller kostnadsskyldigheter för endera parten. Information om eventuella avvikelser från tidplanen ska snarast delges den andra parten.

- Antagande detaljplan kvartal 3 2021
- Fastighetsbildning laga kraft kvartal 2 2022
- Utbyggnad gata kvartal 2 2022 – kvartal 1 2023
- Bygglov för Exploateringsområdet kvartal 2 2022
- Första startbesked för Exploateringsområdet kvartal 3 2022
- Sista slutbevis för Exploateringsområdet kvartal 3 2024

§23 Samordning

Samordning med Exploatören ska ske genom en fortlöpande dialog avseende frågor som t ex byggtrafik, skedesplanering och kommunikation. Syftet med denna paragraf är att erhålla en bättre samordning i projektet och finna gemensamma lösningar för genomförandet.

Kommunen planerar att utföra gatuentreprenaden i två etapper. Först genomförs en groventreprenad inklusive ledningsarbeten och i senare skede en finplaneringsentreprenad. Kommunen kommer att besluta om tid för finentreprenadens utförande. Dialog ska ske med Exploatören om lämplig tid för utförande, men Kommunen äger rätt att bestämma när entreprenaden utförs.

Om Exploatören väljer att utföra sina arbeten på kvartersmark parallellt med Kommunens eller ledningsägarnas arbeten på allmän platsmark är alltid kommunens arbeten prioriterade före Exploatörens arbeten.

Kommunen ska svara för samordning mellan Exploatören och de ledningsdragande bolagen så att erforderliga arbeten inom och intill Exploateringsområdet kan bedrivas utan inbördes hinder. Exploatören ansvarar för samordningen av servisanslutningar och att dessa finns vid inflyttning. Exploatören svarar med kontakten med ledningshavarna angående påkopplingsavgifter och servisers läge med mera Exploatören ska till Kommunen och de ledningsdragande bolagen tillhandahålla erforderliga plankartor, ritningar och tidsplan för ledningsnätens utbyggnad.

§24 Etableringsplan

Innan byggnadsarbeten påbörjas ska Exploatören upprätta en etableringsplan, som skriftligen ska godkännas av Kommunen. Denna ska behandla eventuellt nyttjande av natur- eller gatumark för uppställning av arbetsbodar, upplag eller dylikt, återställningsarbeten efter nyttjandet, skyddande av träd och natur samt stängsel runt byggarbetsplatsen. Uppställning av bodar, upplag och dylikt ska i första hand ske på Exploatörens kvartersmark.

Eventuellt nyttjande av Kommunens mark kräver Kommunens medgivande och regleras genom särskilt avtal. Nyttjande av allmän platsmark kräver alltid polistillstånd även om inte bygglov erfordras.

§25 Trafikanordningsplan

Innan byggnadsarbeten påbörjas ska Exploatören upprätta en trafikanordningsplan, som skriftligen ska godkännas av Kommunen. Exploatören ansöker om godkännande av trafikanordningsplanen via e-tjänst på kommunens hemsida. Denna ska redovisa placering av stängsel runt byggarbetsplatsen, in- och utfartsvägar från arbetsplatsen, byggtrafikvägar till och från arbetsplatsen samt var och hur avlastning av gods kommer att ske. Planen ska även redovisa åtgärder för framkomlighet och säkerhet för fordons-, gång- och cykeltrafik.

Parterna ska före byggstart gemensamt besiktiga vägnätet och naturmarken runt Exploateringsområdet. Över besiktningen ska upprättas ett protokoll. Exploatören bekostar återställande av eventuella skador på omgivande vägnät som förorsakats av exploateringen inom Exploateringsområdet.

Om det inte går att bedöma vilken exploatör som orsakat uppkommen skada ska kostnaden fördelas på exploatörerna inom Planområdet.

§26 Skyltar

Exploatören ska sätta upp minst en skylt i syfte att informera allmänheten senast när byggområdet hägnas in. Informationen ska levereras med ett personligt tilltal och på så sätt bidra till områdets identitet. Informationen ska innehålla en beskrivning om vad som byggs, namn på det som byggs, byggperiod och när arbetet beräknas avlutas, om möjligt ska även ev. inflyttning anges. Skylten ska ha Huddinge kommuns och Exploatörens logotyp samt hänvisa till en webbadress.

Parterna ska gemensamt bedöma behovet om planskiss och/eller faktaruta på skylten. Skylten bör vara klottersäkrad och bestå av flera tygvepor eller skyltar bredvid varandra.

ALLMÄNNA AVTALSBESTÄMMELSER

§27 Säkerhet

För det rätta fullgörandet av Exploatörens skyldigheter enligt detta avtal ska Exploatören i samband med avtalets undertecknande ställa säkerhet till ett värde av **1 000 000** kr i form av **(bankgaranti, pantbrev med bästa rätt i fastigheten, försäkringsgaranti, moderbolagsborgen eller annan säkerhet som kan prövas likvärdigt)**. Denna säkerhet får nedsättas i motsvarande mån som Exploatören erlagt betalning för allmänna anläggningar enligt punkt A i § 12 om Anläggningars utförande.

§28 Skadeståndsansvar

Exploatören är gentemot Kommunen ansvarig för åtgärder som med avseende på detta avtal vidtas eller underlåts av Exploatören, anställda hos Exploatören samt av Exploatören anlitade entreprenörer och leverantörer.

§29 Dröjsmålsränta

Erläggs inte kapitalskuld på bestämd förfallodag ska dröjsmålsränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) utgå för tiden från förfallodagen på fordringen tills full betalning sker.

§30 Överlåtelse

Avtal
Detta avtal får inte överlåtas på annan utan att kommunstyrelsen i Huddinge kommun skriftligen godkänt detsamma.

Fastighet
Vid överlåtelse av fastighet eller del därav som omfattas av detta avtal förbinder sig Exploatören vid vite av **1 000 000** kr att förbinda den nye ägaren att iakttaga vad som åvilar Exploatören enligt detta avtal så att detta blir gällande mot varje kommande ägare av Exploateringsområdet eller del därav. Detta avtal ska bifogas i avskrift. Den nya ägaren ska då förbindas att ställa godtagbar säkerhet till Kommunen för åtagandena enligt detta avtal. Innan överlåtelse sker ska Exploatören skriftligen underrätta Kommunen. Ska också detta avtal överlåtas på den nya ägaren gäller första stycket likväl.

§31 Kontaktpersoner

Kontaktperson för Kommunen är:
Samhällsbyggnadsavdelningen - mark- och exploateringssektionen
Petra Nicander
08-535 310 26
petra.nicander@huddinge.se

Samhällsbyggnadsavdelningen -gatuprojektsektionen
Emma Weilenmann
08-535 36 557
emma.weilenmann@huddinge.se

Kontaktperson för Exploatören är:
Abel Örnkloo
08-580 20 754
abel.ornkloo@akelius.se

Om endera parten byter kontaktperson eller kontaktuppgifter ska den andra parten informeras om detta samt komplettera med nödvändig information motsvarande innehållet i denna paragraf.

§32 Ändringar

Ändringar eller tillägg till detta avtal ska vara skriftliga för att vara gällande.

§33 Tvist

Tvist rörande tolkningen eller tillämpningen av detta avtal ska avgöras av svensk allmän domstol.

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Huddinge
2021-08-04

För Huddinge kommun

.....
Charlotta Thureson Giberg
Mark- och exploateringschef

.....
Petra Nicander
Exploateringsingenjör

Ort: Stockholm
Datum: 2021-05-31

För Akelius Lägenheter AB

.....
Namnförtydligande
SOFIA AASVOLD

.....
Namnförtydligande
Eric Hansson

Bilaga 1 Kartbilaga med Planområdet, Exploateringsområdet och Överlåtelseområdet markerade.
Bilaga 2 Förslag till detaljplan för Låset 1 m.fl.
Bilaga 3 Dagvattenutredning för Låset 1 m.fl.
Bilaga 4 Bullerutredning för Låset 1 m.fl.

Dnr - KS-2021/742.214

PM

MOBILITETSUTREDNING LÅSET 1
UNDERLAG TILL BYGGLOV



Slutrapport

2026-09-04

Rev 2026-10-06

Uppdrag:	360240 Skogås Mobilitetsutredning
Titel på rapport:	MOBILITETSUTREDNING LÅSET 1 UNDERLAG TILL BYGGLOV
Status:	Slutrapport
Datum:	2026-09-04
Revideringsdatum:	2026-09-21
Revideringsdatum:	2026-10-03
Revideringsdatum:	2026-10-06

Medverkande

Beställare:	Bonava Sverige AB
Kontaktperson:	Therése Edén
Konsult:	Tyréns
Uppdragsansvarig:	Christine Schnabel
Handläggare:	Henrick Sundbom
Kvalitetsgranskare:	Mimmi Grybb

SAMMANFATTNING

Mobilitetsutredningen för Låset 1 i Skogås har tagits fram som underlag till bygglov och syftar till att beskriva behovet av bil- och cykelparkering, att visa hur mobilitetsåtgärder kan minska behovet av privata bilplatser, hur cykel- och bilparkering är tänkt att lösas samt angöring på kvartersmark. Utredningen ska även redovisa tillgängliga gångvägar, angöring för avfallsfordon samt siktförutsättningar vid ny lokalgata.

Bebyggelsen omfattar 109 lägenheter med en stor andel mindre lägenheter, vilket bidrar till en relativt låg efterfrågan på bilparkering. Enligt Huddinge kommuns parkeringsnorm för zon A beräknas behovet till 249 privata cykelplatser och 44 bilplatser (grundtal).

Genom ett omfattande mobilitetspaket med bland annat bilpool, cykelpool, attraktiv cykelparkering, kollektivtrafikkort, cykelservice och informationsinsatser bedöms bilparkeringsefterfrågan kunna reduceras med upp till 25 procent. Därmed kan behovet minska till cirka 36 bilplatser, inklusive besöksparkering och en plats för bilpool. I projektet anläggs 37 bilplatser på gården och i garaget.

För cykel planeras 252 cykelplatser, vilket uppfyller det beräknade behovet om 249 platser för privata cyklar samt behovet för cykelpoolens tre cyklar (två lastcyklar och en elcykel).

Sammanfattningsvis visar utredningen att projektet uppfyller det förväntade behovet av parkeringsplatser för både bil och cykel.

Angöring ordnas på kvartersmarken på ett trafiksäkert och tillgängligt sätt och har ingen påverkan på trafiken på allmän mark.

Innehållsförteckning

Sammanfattning **3**

1 Inledning och syfte **6**

2 Mål och riktlinjer **8**

3 Nulägesbeskrivning **10**
3.1 Planområdet och lokala målpunkter 10
3.2 Gång- och cykeltrafik 10
3.3 Kollektivtrafik 12

4 Bebyggelseförslag **13**

5 Efterfrågan på parkering **14**
5.1 Krav enligt parkeringsprogrammet 14
5.1.1 Parkering cykel 14
5.1.2 Parkering bil 14
5.1.3 Parkering för funktionsnedsatta 14
5.1.4 Mobility management 15
5.2 Parkeringsbehov 15
5.2.1 Cykel 15
5.2.2 Bil 16

6 Flexibla parkeringstal **17**
6.1 Steg 1 - Grundförutsättningar 17
6.2 Steg 2 - Mobilitetsåtgärder och lägesbaserad reduktion 18
6.2.1 Mobilitetsåtgärder och tjänster för bostäder 18
6.2.2 Ytterligare mobilitetsåtgärder och tjänster 20
6.2.3 Lägesbaserad reduktion 21
6.2.4 Utvärdering 22

7 Planerade parkeringslösningar **22**
7.1 Cykelparkering 22
7.1 In- och utfart till cykelparkering 28
7.2 Bilparkering 29

8 Trafik 30
8.1 Trafikföring och sikt 30
8.2 Siktkrav utfart från den nya lokalgatan 30
8.3 Avfallshämtning och påverkan på busstrafik 32
8.4 Gång, cykel och tillgänglighet 33
8.4.1 Gångförbindelser till busshållplats Storvretsvägen 33
8.4.2 Gång- och cykelförbindelser till pendeltågsstation 35

Bilaga Mobilitetsåtgärder 37

1 Inledning och syfte

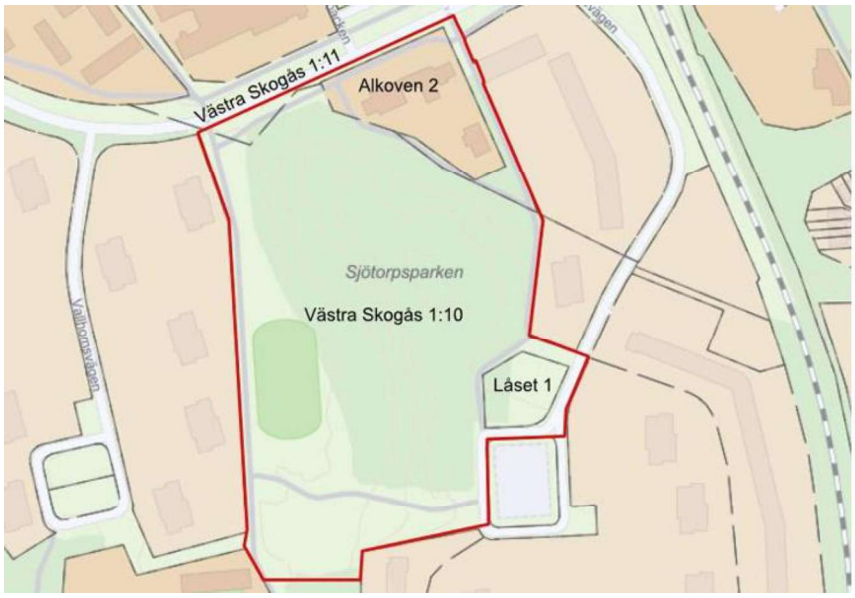
Bonava Bostad planerar att utveckla fastigheten Låset 1 inom detaljplaneområdet Låste 1 m.fl. Planområdet ligger i stadsdelen Skogås i Huddinge kommun. Detaljplanen syftar till att möjliggöra centrumnära förtätning. Inom området föreslås nya bostäder intill befintligt naturområde. Nya anslutningar för gång och cykel ska skapas och två nya lokalgator planeras för att angöra de nya bostäderna. Ny bebyggelse ska bidra med mer stadsmässiga värden för området.

Syftet med denna utredning är att utgöra ett underlag i samband med bygglovsansökan avseende förväntat behov av och lösningar för både bil- och cykelparkering, baserat på en reduktion utifrån ett föreslaget mobilitetspaket. Utredningen redovisar även tillgängliga gångvägar, angöring för avfallsfordon samt siktförutsättningar vid ny lokalgata.



Figur 1 Planområdets läge i kommunen. Källa: Planbeskrivning, Detaljplan för Låset 1 m.fl. i Skogås, 2021-05-03

Fastigheten Låset 1 ligger längs den östra sidan av planområdet.



Figur 2 Röd markering anger planområdet. Bilden visar de fastigheter som ingår i planområdet. Fastigheten Låset 1 ligger i den östra delen av planområdet Källa: Planbeskrivning, Detaljplan för Låset 1 m.fl. i Skogås, 2021-05-03

2 Mål och riktlinjer

I följande avsnitt sammanfattas globala, nationella och kommunala mål och riktlinjer i relation till mobilitetsåtgärder och resande. Målen och riktlinjerna bör fungera som en utgångspunkt för stadsplaneringen i Huddinge kommun generellt och därmed även det aktuella utredningsområdet.

Globala hållbarhetsmål

I FN:s globala hållbarhetsmål 11. Hållbara städer och samhällen (United Nations Development Programme, 2024) återfinns bland annat följande delmål:

- *11.1 Säkra bostäder till överkomlig kostnad.*
  Färre bilparkeringsplatser ger lägre anläggningskostnader vilket möjliggör lägre hyror och bostadspriser.
- *11.6 Minska städers miljöpåverkan.*
  Minskad bilanvändning ger minskade klimatutsläpp, bättre luftkvalitet och lägre bullernivåer. Mobilitetsåtgärder för minskad efterfrågan på bilparkering bidrar till en omställning mot mer hållbart resande vilket bedöms ligga i linje med samtliga ovanstående mål och delmål.

Nationella transportpolitiska mål

Regeringens transportpolitiska mål delas upp i övergripande mål, funktionsmål respektive hänsynsmål. (Regeringen, 2026)

- *Funktionsmål:*
  Bättre riktade och anpassade mobilitetsåtgärder ger förutsättningar för alla att ha en god mobilitet utan att äga egen bil. Mobiliteten blir därför mer tillgänglig och i förlängningen även mer jämställd, när fler alternativ än att äga och resa med bil blir möjliga.
- *Hänsynsmål:*
  Väl anpassade mobilitetsåtgärder ger lägre bilinnehav, minskad bilanvändning och ökad andel hållbart resande. Det bidrar till målet att minska utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Hållbart resande inkluderar även mer aktiv transport vilket ger tydliga hälsofördelar.

Kommunala mål

Huddinge kommun har en Trafikstrategi, antagen 13 maj 2013, som anger inriktningen för hur trafiken ska utvecklas i Huddinge kommun.

Följande strategiska huvudinriktning formulerades i trafikstrategin:

- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.
- Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering.
- Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad.

Kommunen har även ett parkeringsprogram, antagen 14 mars 2016, som anger följande inriktningsmål:

- Ytkrävande markparkering ska minska i omfattning i goda kollektivtrafiklägen för att marken ska kunna användas effektivare.
- Planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka.
- Bilparkering för bostäder och verksamheter i lägen med god kollektivtrafik ska bära sina egna kostnader.
- Det ska vara enkelt för besökare att hitta cykel- och bilparkering vid viktiga målpunkter.

Enligt kommunens önskemål följer denna utredning även den struktur och de förslagen för flexibla parkeringstal som har gjorts i Mobilitets- och parkeringsprogram Flemingsberg.

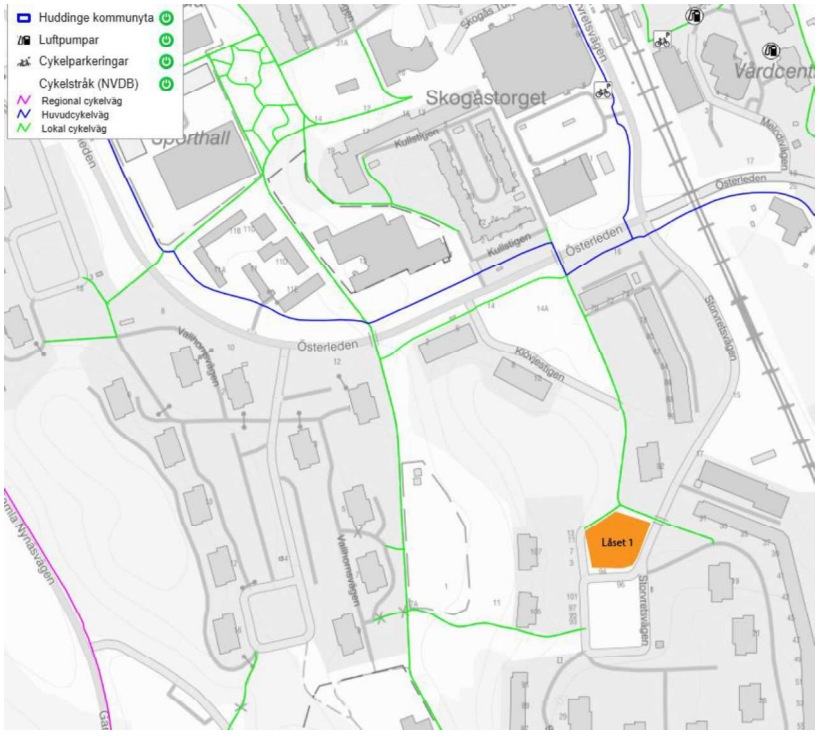
3 Nulägesbeskrivning

3.1 Planområdet och lokala målpunkter

Planområdet ligger på gångavstånd från Skogås centrum där pendeltågstation, handel och service finns. Angränsande bebyggelse utgörs främst av bostäder i flerbostadshus

3.2 Gång- och cykeltrafik

I den västra, södra och östra delen av planområdet finns tre separerade gång- och cykelbanor som ingår i det lokala cykelstråket. De lokala stråken ansluter till det regionala cykelstråket och huvudcykelstråket förbinder viktiga målpunkter. I dagsläget finns det ett väl utbyggt och separat cykelvägnät mellan det aktuella planområdet och Skogås centrum. Längs med Österledens norra sida finns en separerad gång- och cykelväg som ingår i kommunens huvudcykelstråk. Detta huvudcykelstråk ansluter till det regionala cykelstråket, utmed Gamla Nynäsvägen. Längs med Österleden på södra sidan finns en separerad gång- och cykelbana. Även mellan de planerade flerbostadshusen och förskolan i norra delen av planområdet finns det en utbyggd, separerad gång- och cykelväg.



Figur 3 Befintliga cykelvägnät är markerat med blå och gröna linjer. Fastigheten Låset 1 i orange. Källa: Huddinge kommun 2026



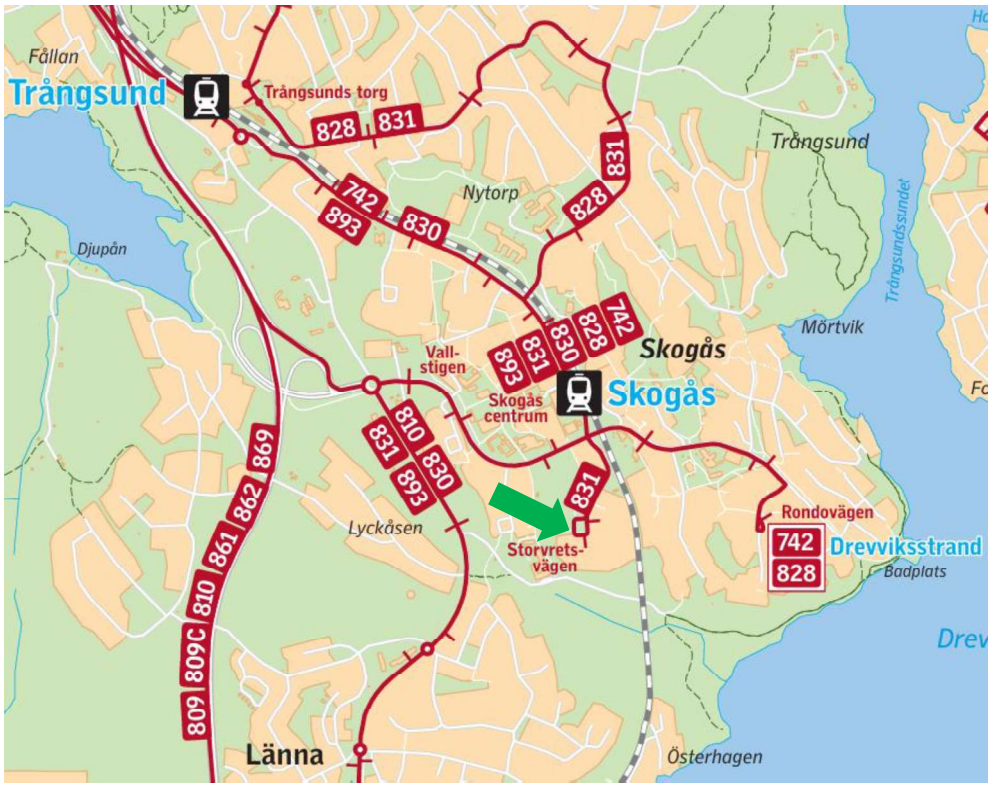
Figur 4 Huddinge kommuns planerade cykelvägnät enligt kommunens cykelplan (2016). Rött är regionalt cykelstråk och blått är huvudcykelstråk, gult är lokalt cykelstråk. Planområdet är streckat i grönt.

Enligt planprogrammet ska befintliga gång- och cykelvägar i södra delen av planområdet rustas upp och kopplas samman med de nya planerade gång- och cykelstråken. De planerade cykelbanorna kommer utgöra en del av det lokala cykelvägnätet och utformas som dubbelriktad gång- och cykelbana som är minst 3,0 m bred, varav 1,8 m utgör gångbana. Cykelbanan förses med vägmarkering i form av cykelsymboler med jämna mellanrum och vid korsningar. Längs vändslingan vid Storvretsvägen planeras cykling fortsatt ske i blandtrafik.

3.3 Kollektivtrafik

Planområdet ligger stationsnära och bedöms därmed bidra till en ökad kollektivtrafikandel, i enlighet med kommunens viljeinriktning för transportsystemet. Pendeltågstationen Skogås station ligger på 500 meters gångavstånd från Låset 1. Den trafikeras av pendeltåg på linjen mellan Bålsta och Nynäshamn via Stockholm city. Det tar cirka 20 minuter att åka med pendeltåg från Skogås till Stockholm city.

Busslinje 831 till bland annat Farsta och Länna industriområde har ett hållplatsläge strax sydöst om Låset 1. Närmaste hållplatsläge för busslinjerna 830 och 893 till bland annat Farsta centrum och Handen är Vallhornsvägen, på cirka 250 meter gångavstånd från Låset 1.



Figur 5 Kollektivtrafiknätet som ansluter planområdet. Ungefärligt läge för Låset 1 markerat med grön pil. Källa: Trafikförvaltningen SL 2026

4 Bebyggelseförslag

Den planerade bebyggelsen består av två punkthus som vilar på ett gemensamt underjordiskt garage. Totalt antal lägenheter är 109 och det preliminära antalet platser i garage är 35. Utomhus i markplan anläggas två platser för bil samt cykelparkering.



Figur 6 Situationsplan daterat 2026-09-03, Urbio.

Lägenheternas storleksfördelning anges i Tabell 1 nedan.

Tabell 1 Lägenhetsfördelning

Lägenhetens storlek	Antal
Liten (<45 kvm)	63
Mellan (45-70 kvm)	38
Stor (70 kvm och större)	8
Summa	**109**

5 Efterfrågan på parkering

5.1 Krav enligt parkeringsprogrammet

Parkering i området ska följa Huddinge kommuns parkeringsprogram. Programmet anger en parkeringsnorm för både cykel och bil. Detaljplaneområdet är beläget i parkeringsprogrammets utpekade zon A tack vare sitt goda kollektivtrafikläge.

5.1.1 Parkering cykel

Enligt planbeskrivningen ska cykelparkeringen utformas enligt riktlinjerna i Huddinge kommuns parkeringsprogram. Cykelparkeringen ska anordnas nära entrén på kvartersmark. Dessutom bör ett antal cykelparkeringar anordnas, förslagsvis i ett cykelrum som nås från markplan. Yta ska även reserveras för uppställning av barnvagnar. Cykelparkeringen bör utformas på ett sådant sätt att den kan nyttjas av både vanliga cyklar, lådcyklar och cyklar med cykelkärra. Den ska vara väderskyddad, stöldsäker, trygg och lättillgänglig. För besökare bör stöldsäker, trygg och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entréer. I inomhusparkeringen bör en viss yta avsättas för cykelkärror och lådcyklar (cirka 2 kvm per kärra eller lådcykel).

5.1.2 Parkering bil

Enligt planbeskrivningen ska bilparkeringen utformas på ett tryggt sätt enligt riktlinjerna i Huddinge kommuns parkeringsprogram. All bilparkering ska anordnas på kvartersmark. Flexibla parkeringstal tillämpas då området ligger mycket kollektivtrafiknära och möjlighet finns för exploatören att arbeta med beteendepåverkande åtgärder (Mobility management). Den tillkommande parkeringen ska främst ordnas i garage för att undvika markparkering. Kommunen anser dock, under förutsättning att denna utförs på redovisat sätt dolt från omgivande stråk, att markparkering kan tillämpas för delar av bebyggelsen i södra delen av planområdet.

5.1.3 Parkering för funktionsnedsatta

Enligt planbeskrivningen ska cirka fem procent av platserna utformas för funktionsnedsatta samt reserveras för detta ändamål. Minst en tillgänglig och användbar gångväg ska finnas mellan tillgängliga entréer till byggnader och parkeringsplatser för funktionsnedsatta.

5.1.4 Mobility management

Exempel på åtgärder som kommunen tillsammans med exploatören kan genomföra för att förändra attityder och beteenden är:

- anordnandet av bra cykelparkeringar med plats för lådcyklar och laddmöjlighet för elcyklar,
- information och marknadsföring till de boende i området,
- verklig investerings- och driftkostnad för parkering särskiljs från bostadshyran/avgiften;
- parkering i gemensamhetsanläggning;
- cykelpool samt startpaket till nyinflyttade.

5.2 Parkeringsbehov

Bygglovet avser endast bostäder.

5.2.1 Cykel

För zon A gäller för cykel de parkeringstal som anges i Tabell 2.

Tabell 2 P-tal cykel

Lägenhetens storlek	P-tal boende (per lägenhet)	P-tal besökande (per lägenhet)	Summa
Liten (<45 kvm)	1,5	0,5	2
Mellan (45-70 kvm)	2	0,5	2,5
Stor (70 kvm och större)	3	0,5	3,5

Kommunens riktlinje anger att vid flerbostadshus finns behov av att parkera lådcykel. Då det planeras en gemensam lådcykelpool anger parkeringsprogrammet att minst två lådcykelparkeringar ska anläggas per 50 lägenhet för fastigheten. Baserat på 109 lägenheter innebär detta att 2,18 platser behöver anläggas för privata cyklar, avrundat två cyklar. Tillkommer två lådcyklar och en elcykelplats för cykelpoolen.

Det beräknade parkeringsbehovet för privata cyklar summerar till 194,5 för boende och 54,5 för besökare, totalt 249 platser, se tabell 3. Cykelparkeringen bör utformas på ett sådant sätt att den kan nyttjas av både vanliga cyklar, lådcyklar (minst två) och cyklar med cykelkärra.

Tabell 3 Parkeringsbehov för privata cyklar

Lägenhetens storlek	P-behov boende	P-behov besökande	Summa
Liten (<45 kvm)	94,5	31,5	126
Mellan (45-70 kvm)	76	19	95
Stor (70 kvm och större)	24	4	28
Summa	**194,5**	**54,5**	**249**

5.2.2 Bil

För zon A gäller för bil parkeringstal som angivna i tabell 4.

Tabell 4 P-tal bil

Lägenhetens storlek	P-tal boende (per lägenhet)	P-tal besökande (per lägenhet)	Summa
Liten (<45 kvm)	0,25	0,05	0,3
Mellan (45-70 kvm)	0,45	0,05	0,5
Stor (70 kvm och större)	0,75	0,05	0,8

Den beräknade parkeringsefterfrågan för bil summerar till 38,9 för boende och 5,5 för besökare, totalt 44 platser, se tabell 5.

Tabell 5 Parkeringsefterfrågan bil

Lägenhetens storlek	P-behov boende	P-behov besökande	Summa
Liten (<45 kvm)	15,8	3,2	18,9
Mellan (45-70 kvm)	17,1	1,9	19
Stor (70 kvm och större)	6	0,4	6,4
Summa	**38,9**	**5,5**	**44,3**

I kapitel 6 nedan argumenteras för en reduktion med 25 procent från grundtalet.

Behovet av platser för funktionshindrade beräknas med fem procent av grundbehovet, vilket ger ett behov av 2,2 platser (1,9 för boende och 0,3 för besökare) som ingår i grundbehovet om 44,3 platser. Reduktionen av p-talet utgår från grundbehovet för boende minus behov av RHP, det vill säga från 36,9 platser. Efter reduktionen adderas återigen behovet av RHP till det reducerade behovet för boende, vilket ger ett nytt behov för boende på 29,6 platser. Summerat för boende och besökare är det reducerade behovet inkl RHP 35,1 platser, avrundat till 35 bilplatser. Platser för besökare berörs inte av reduktionen för mobilitetsåtgärder.

Tabell 6 Beräknat behov vid reduktion

	P-behov boende	P-behov besökande	Summa
Grundbehov	38,8	5,5	44,3
- varav RHP	1,9	0,3	2,2
Grundbehov utan RHP	36,9	5,2	42,1
Reduktion av grundbehov med 25 %	9,2		
Grundtal efter reduktion (utan RHP)	27,6		
Reducerat nivå inklusive RHP	29,6	5,5	35,1

6 Flexibla parkeringstal

Enligt kommunens önskemål följer denna utredning den struktur och de förslagen som har gjorts i Mobilitets- och parkeringsprogram Flemingsberg. Enligt denna görs reduktionen i två steg, där steg 1 omfattar grundförutsättningar som måste vara uppfyllda för att tillgodoräkna sig parkeringstalen som framgår i parkeringsprogrammet. I steg 2 väljs kompletterande mobilitetsåtgärder och tjänster som krävs för att uppnå önskad reduktionsnivå.

6.1 Steg 1 - Grundförutsättningar

Nedan beskrivs grundförutsättningarna och hur dessa uppfylls genom detta projekt:

1. Inomhus placeras cykelparkeringarna så att det blir enkelt att ta in och ut cykeln utan att behöva lyfta cykeln och med möjlighet att ställa upp dörren.
   - Cykelställ utomhus nås utan nivåskillnad
   - Cykelparkering inomhus i hus 1 nås utan nivåskillnad, dörrar kan ställas upp.
   - Cykelparkering i hus två nås via en ramp, dörrar kan ställas upp
2. Utomhus placeras cykelparkeringarna i närheten av entréerna.
   - Uppfylls, se Figur 14.
3. Parkeringarna ska vara väderskyddade, trygga, upplysta samt med möjlighet att låsa fast ramen.
   - 202 av 252 cykelplatser (dvs 80%) planeras inomhus och är därmed väderskyddade, upplysta samt har möjlighet att låsa fast i ramen.
   - Övriga 20% placeras utomhus nära entréer – de är upplysta och har möjlighet att låsa fast i ramen.
4. Både inomhus och utomhus finns plats för lådcyklar och cykelkärror.
   - Lådcyklar och kärror placeras principiellt inomhus, men kan även låsas fast i några av cykelpollarna utomhus.
5. Laddmöjligheter för bil och cykel
   - Uppfylls, se Figur 17.
   - 50 procent av bilplatserna har laddmöjlighet och för övriga platser förbereds för laddmöjlighet.
   - Möjlighet kommer att finnas att ladda elcykelbatterier.
6. Cykelparkering särskiljs från barnvagnsparkering
   - Barnvagnsplatser finns både i cykelrummet för hus 1 och för hus 2, vilket ger närhet till respektive entré, se Figur 8 och Figur 9.
   - Specifika barnvagnsplatser märks ut tydligt för att särskilja dem från cykelparkeringsplatser
7. Ett uppvärmt cykelrum med cykelpump och verktyg för mindre cykelreparationer.
   - Uppfylls, se Figur 9.

6.2 Steg 2 - Mobilitetsåtgärder och lägesbaserad reduktion

6.2.1 Mobilitetsåtgärder och tjänster för bostäder

Det föreslagna mobilitetspaketet säkerställer ett brett mobilitetserbjudande för de boende och stödjer mobilitetsbehoven för de tänkta målgrupperna.

6.2.1.1 Bilpool

Bilpool kommer att finnas tillgängligt för boende och i tillräcklig omfattning inom fastigheten, initialt minst 1 bil på gården. Boende erbjuds subventionerade resor via bilpool i minst fem år, genom att medlemskapet ingår i avgiften/hyran.

6.2.1.2 Cykelpool

Cykelpool kommer att finnas tillgängligt för boenden och i tillräcklig omfattning inom fastigheten. Initialt ska två lastcyklar och en elcykel i cykelpoolsrummet ordnas i hus 1. Boende erbjuds subventionerade resor via cykelpool i minst fem år, genom att medlemskapet ingår i avgiften/hyran. Årlig service och vinterdäck ingår.

6.2.1.3 Cykelparkering i markplan

Totalt 252 cykelplatser anläggs, varav 247 för vanliga cyklar, 2 för privata lådcyklar, 1 plats för elcykel i cykelpoolen och 2 platser för lådcyklar i cykelpoolen.

Huvuddelen av cykelparkeringen finns i markplan och är lättillgänglig med automatik på dörrar. Eventuella nivåskillnader hanteras genom ramper. Inomhus kommer cykelparkeringarna placeras så att det blir enkelt att ta in och ut cykeln bland annat genom möjlighet att ställa upp dörren. En viss andel av cykelställen kommer av utrymmesskäl behöva utformas som tvåvåningsställ och vissa som upphängda.

Laddmöjlighet för elcyklar ordnas, samt två platser för privata lådcyklar respektive cykelkärror ordnas. Utformningen tar hänsyn till att det finns olika typer av cyklar. Bredder och svängradier anpassas efter mer utrymmeskrävande cyklar såsom lådcyklar, vilket tas hänsyn till genom anpassning av dörrars bredd och friyta mellan cyklar.

Ett uppvärmt cykelrum med pump och verktyg ordnas.
Barnvagnsparkering får egna anvisade och uppmarkerade platser.

Utomhus placeras cykelparkeringarna, bland annat för besökare, i närheten av entréerna. Parkeringarna kommer att vara trygga, upplysta samt ha möjlighet att låsa fast ramen. Plats för lådcyklar och cykelkärror kommer att finnas även utomhus.

Antal, typ och placering av cykelparkeringen redovisas i avsnitt 7.1

6.2.1.4 Startpaket med SL-kort

Varje hushåll erbjuds vid inflytt ett gratis SL-kort som gäller en månad. Det finns forskningsunderlag som visar på sambandet mellan flytt till ny bostad och möjligheten att förändra resvanor. Genom att erbjuda ett kollektivtrafikkort till nya boende som hyr bilplats ges incitament att testa andra trafikslag än egen bil och att på sikt etablera nya resvanor; hushåll utan bil får genom månadskortet ett breddat mobilitetsutbud.

6.2.2 Ytterligare mobilitetsåtgärder och tjänster

Utöver föreslagen mobilitetspaket adderas ytterligare åtgärder i form av marknadsföring, information och nudging för att förstärka effekten av de föreslagna kompletterande åtgärderna.

6.2.2.1 Marknadsföring

För största möjliga effekt och nyttjande av mobilitetstjänsterna kommer dessa kommuniceras redan vid försäljningen av bostaden genom riktat informationsarbete i syfte att introducera och marknadsföra mobilitetsåtgärderna samt motivera till hållbart resande. De som flyttar in ska vara väl införstådda med att antalet bilplatser är begränsade. Syftet med arbetet är att alla ska känna till samtliga mobilitetsåtgärder innan de flyttar in och att de kort efter inflyttning ska känna till hur de fungerar. Åtgärden bör inkludera följande moment:

- Information om boendet och mobilitetsutbudet vid försäljning/uthyrning
- Vid inflyttning: Välkomstpaket med till exempel cykelkarta, information och tillgång/prova på av mobilitetsåtgärder och kollektivtrafikförbindelser.
- Efter inflyttning: För boende anordnas ett event där det är möjligt att ställa frågor och testa de mobilitetsåtgärder som erbjuds.
- Kontinuerlig information om aktuella mobilitetsåtgärder förmedlas via e-post, hemsida och informationstavla, både till nyinflyttade boende och till befintliga boende.

6.2.2.2 Digitala informationstavlor

Digitala informationsskyltar installeras i entréer. Skyltarna visar avgångstider i realtid för närliggande kollektivtrafikhållplatser. Denna typ av lösning kan utgöra ett komplement till information som kan erhållas digitalt via exempelvis mobiltelefon/internet. På så sätt kan informationen bli mer tillgänglig för olika typer av grupper.

6.2.2.3 Synliggjord kostnad för bilparkering

Hyra för bilparkering utgörs av en separat avgift och ska exempelvis i avier särskiljas från lägenhetens hyra/avgift från första upplåtelsen. Att skilja och tydliggöra kostnaden för bilparkering bidrar till en högre medvetenhet om den verkliga kostnaden för bilägandet.

6.2.3 Lägesbaserad reduktion

Den lägesbaserade reduktionen baseras på tillgången till spårbunden kollektivtrafik. Med bakgrund av att den planerade bebyggelsen har ett kollektivtrafiknära läge, med mindre än tio minuter gångväg till pendeltåg och bra anknytning till gång- och cykelvägnätet finns mycket goda förutsättningar för hållbart resande. Enligt parkeringsprogrammet är det möjligt att erhålla en maximal reduktion om 30 procent från grundbehovet, beroende på vilka mobilitetsåtgärder som ingår. Utredningen föreslår en reduktion på 25 procent, baserat på följande resonemang:

- I ett Vinnovafinansierat forskningsprojekt (Tyréns, Mobilitetsmodellen, juni 2022-november 2024) har effekten av mobilitetsåtgärder för vanliga bostadsprojekt studerats. Utvärderingarna omfattar byggda bostäder i Uppsala, Malmö och Vallentuna (ej pilot- eller flaggskeppsprojekt) och visar att bilägandet kan halveras i fastigheter med ett normalt utbud av mobilitetsåtgärder. Studien visar på mellan 25-50 procent lägre efterfrågan på bilparkering i fastigheter med mobilitetsåtgärder, jämfört med fastigheter utan mobilitetsåtgärder. Bilpool bedöms vara en av de bärande åtgärderna.
- Åtgärden Cykelpool kan ersätta bilen för att handla matvaror och transportera andra varor och är därmed ett komplement för hushåll som till vardags cyklar och reser kollektivt. Studier har visat att en cykelpool utgör ett bra komplement till bilpool.
- Åtgärder för en attraktiv och trygg cykelparkering leder till att öka attraktiviteten för cykel som transportmedel och främjar därmed användningen av cykel.
- Åtgärden Startpaket med SL-kort ger vanebilister och ovana kollektivtrafikresenärer möjligheten att utan kostnad kunna lära känna och prova på kollektivtrafiken. Detta sänker trösklar och studier har visat att många som har testat kollektivtrafiken ofta fortsätter resa kollektivt i framtiden.
- Åtgärden Marknadsföring stödjer vanebilister och andra ovana kollektivtrafikresenärer att bekanta sig och prova på andra

mobilitetstjänster än privat bil, vilket främjar en ökad användning av dessa.
- Åtgärden Informationstavlor har visat sig vara mycket uppskattat hos boende som upplever att det blir enklare att använda kollektivtrafiken när tiderna anges på tavlorna i huset entréer.

Sammantaget bedöms det här föreslagna paketet som omfattande och ambitiöst och bedömningen är därför att en reduktion med upp till 25 procent bör vara rimlig i kombination med att en övervägande andel av lägenheterna är små och riktar sig till ensamhushåll, som generellt sett har mycket lågt bilinnehav.

Reduktionen innebär att det krävs 29 bilplatser för privata fordon. Tillsammans med sex platser för besökare och en för bilpool uppgår det reducerade behovet till 36 platser.

6.2.4 Utvärdering

Fastighetsägaren ansvarar för att genomföra, finansiera och följa upp mobilitetsåtgärderna. De föreslagna mobilitetsåtgärderna är bindande och kan inte ändras utan avstämning med kommunen. Om en åtgärd behöver justeras eller bytas ut mot en annan behöver detta ske efter avstämning med kommunen. En eventuell ny lösning ska ge minst samma effekt som den ursprungliga.

Den årliga rapporten kommer att omfatta utvärdering av bilinnehav, parkeringsbeläggning, eventuell kö för att få en parkeringsplats samt bokning och användning av bilpool och cykelpool. Det redovisas också om övriga åtgärder har genomförts och fungerar. I bilagan till denna rapport specificeras uppföljningen för de enskilda åtgärderna. Denna inrapporteras till kommunen under minst fem år efter att samtliga lägenheter är inflyttade. Utifrån resultatet av utvärderingen kan mobilitetspaketet komma att justeras för att maximera effekten av åtgärderna. Detta sker i samråd mellan hyresvärden och kommunen.

7 Planerade parkeringslösningar

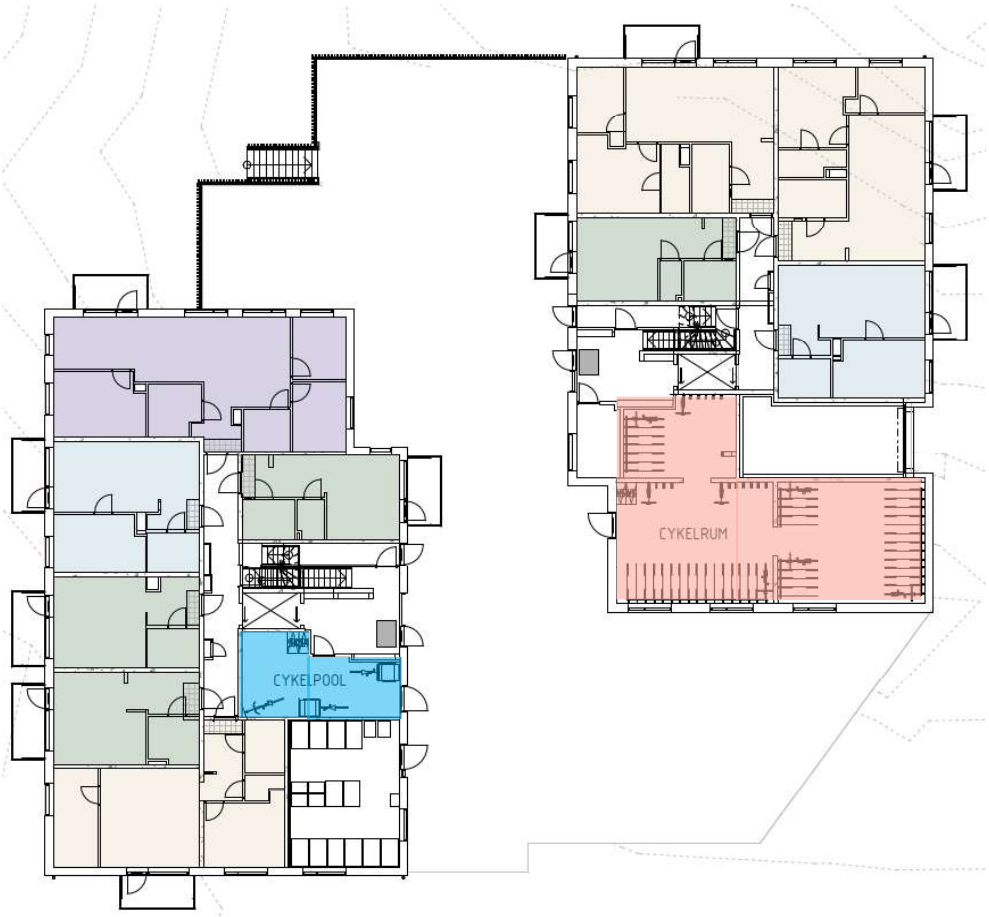
7.1 Cykelparkering

Cykelparkering placeras i entréplan av hus 1 och 2, på källarplanet och utomhus, se Figur 7 och Figur 11. Totalt planeras för 252 cykelplatser som fördelar sig på olika typer enligt tabellen nedan. Detta omfattar 249 platser

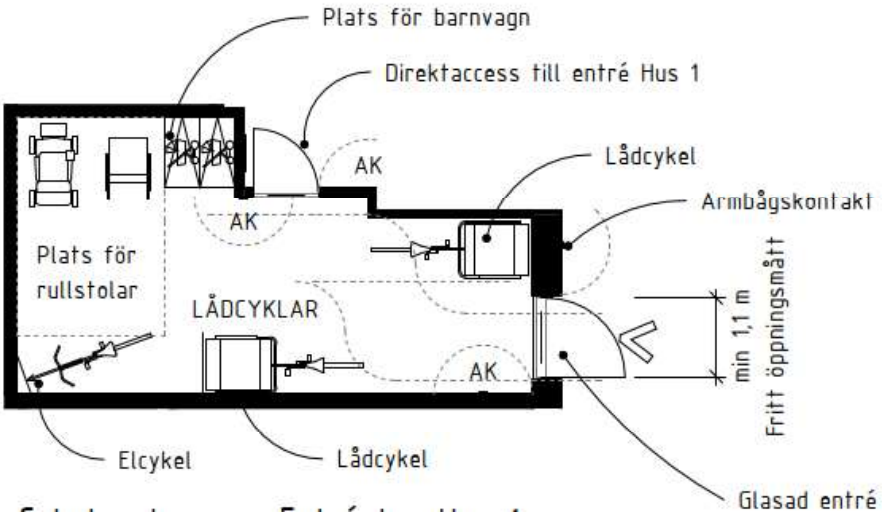
för privata cyklar, varav två för lådcyklar samt plats för tre cyklar till cykelpoolen (två lådcyklar och en elcykel).

Tabell 7 Antal cykelplatser och typ av ställ för privata cyklar och cyklar i cykelpool.

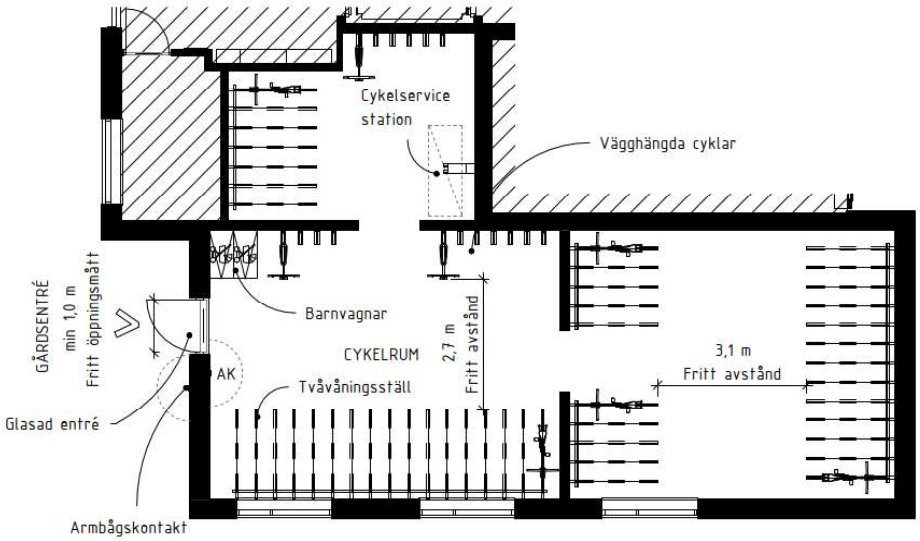
Typ	Placering	Hus 1	Hus 2	Summa
Cykelpollare	Utomhus	34	16	50
Vägghängda	Inomhus		27	27
Tvåvåningsställ	Inomhus		170	170
Lådcyklar (privat)	Inomhus	2		2
Elcykel (cykelpool)	Inomhus	1		1
Lådcyklar (cykelpool)	Inomhus	2		2
Summa		**39**	**213**	**252**



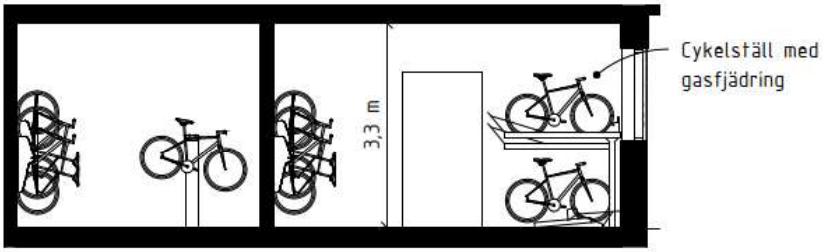
Figur 7 Placering av cykelpool (blått) och cykelrum med servicestation (rött), entréplan.
Källa: Källa: Murman Arkitekter och Bonava



Figur 8 Rum för cykelpool i entréplan hus 1 (blått i Figur 7). Källa: Murman Arkitekter och Bonava

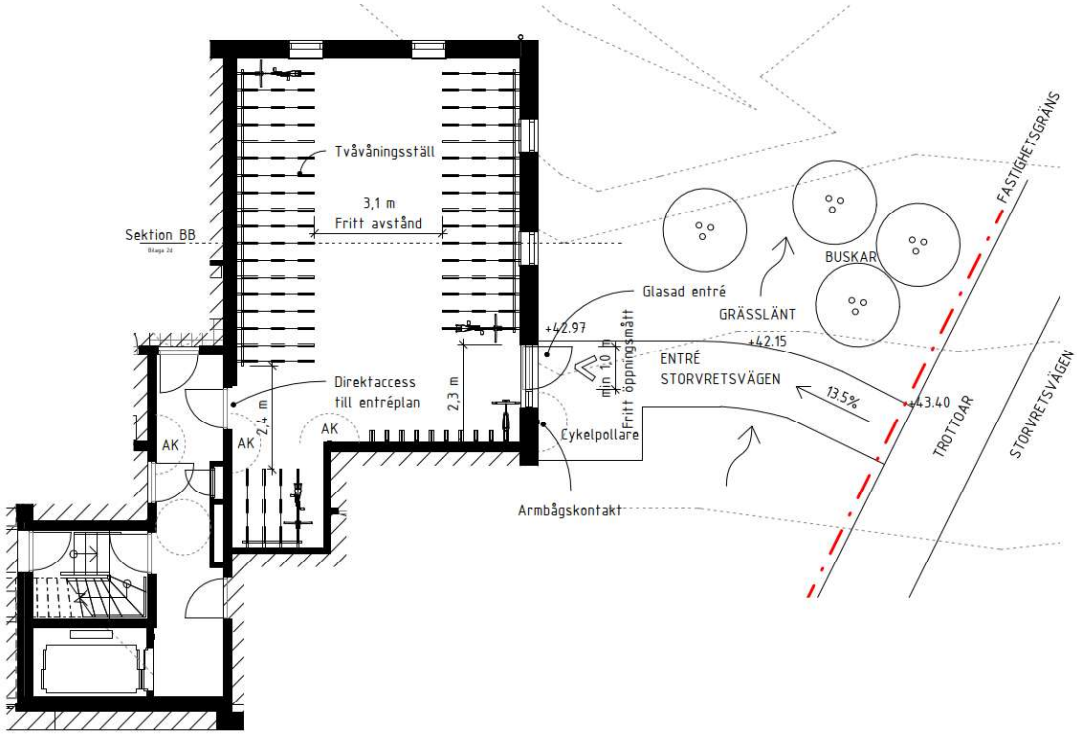


Figur 9 Cykelparkering och cykelservicestation entréplan för hus 2 (rött i Figur 7). Källa: Murman Arkitekter och Bonava.

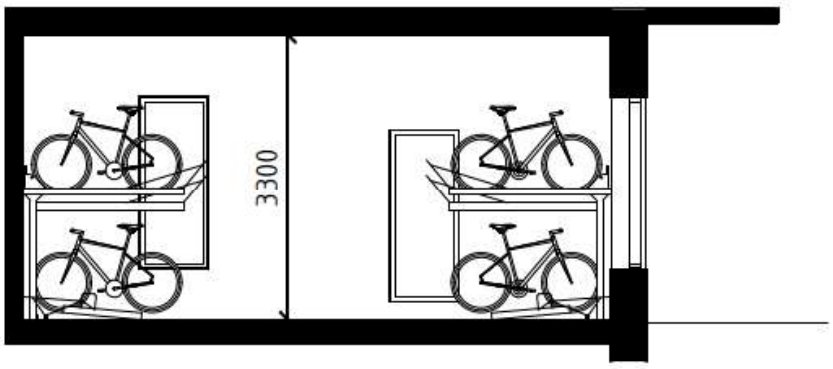


Figur 10 Cykelrum hus 2, entréplan. Sektion

Cykelrummet i källarplanet är placerat på ett sätt så att rummet nås via en entré via förgårdsmark från Storvretsvägen. Nivåskillnaden är 13,5 procent intill gångbanan och två procent vid dörren, se Figur 11 för detaljutformning och Figur 13 för lägesorientering.

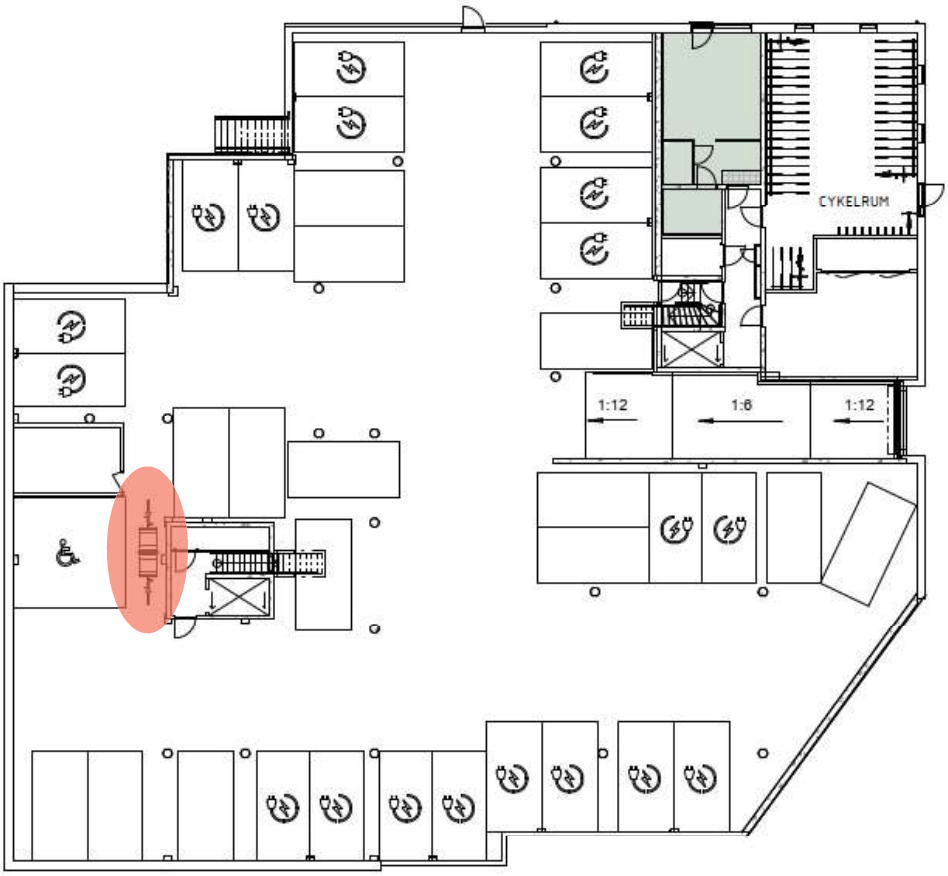


Figur 11 Cykelrum i garageplan, hus 2. Källa: Murman Arkitekter och Bonava



Figur 12 Cykelrum i garageplan, hus 2; sektion. Källa: Murman Arkitekter och Bonava

Plats för två (privata) lådcyklar finns på garageplan. Cyklarna kan ledas eller cyklas upp för rampen. Då cyklarna väntas ha elunderstöd bedöms ramplutningen inte utgöra något problem.



Figur 13 Plats för två lådcyklar i garageplan (markerat i rött). Källa: Murman arkitekter och Bonava.



Figur 14 Cykelställ utomhus, markerat i gult (50 platser).



Figur 15 Exempel på cykelpollare för cykelparkering utomhus. Källa: Vestre Urba

7.1 In- och utfart till cykelparkering

I Figur 16 illustreras in- och utfarter till cykelrum samt cykelparkering utomhus. Rosa streckade linjer leder till Storvretsvägen vid den södra fastighetsgränsen. Den blå streckade linjen visar vägen till cykelställ och cykelrummet på den östra sidan av fastigheten. Lutning vid in- och utfart till detta cykelrum är 13,5 procent intill gångbanan och två procent vid dörren. Fastighetsägaren ansvarar för att underhålla in- och utfart på kvartersmark.



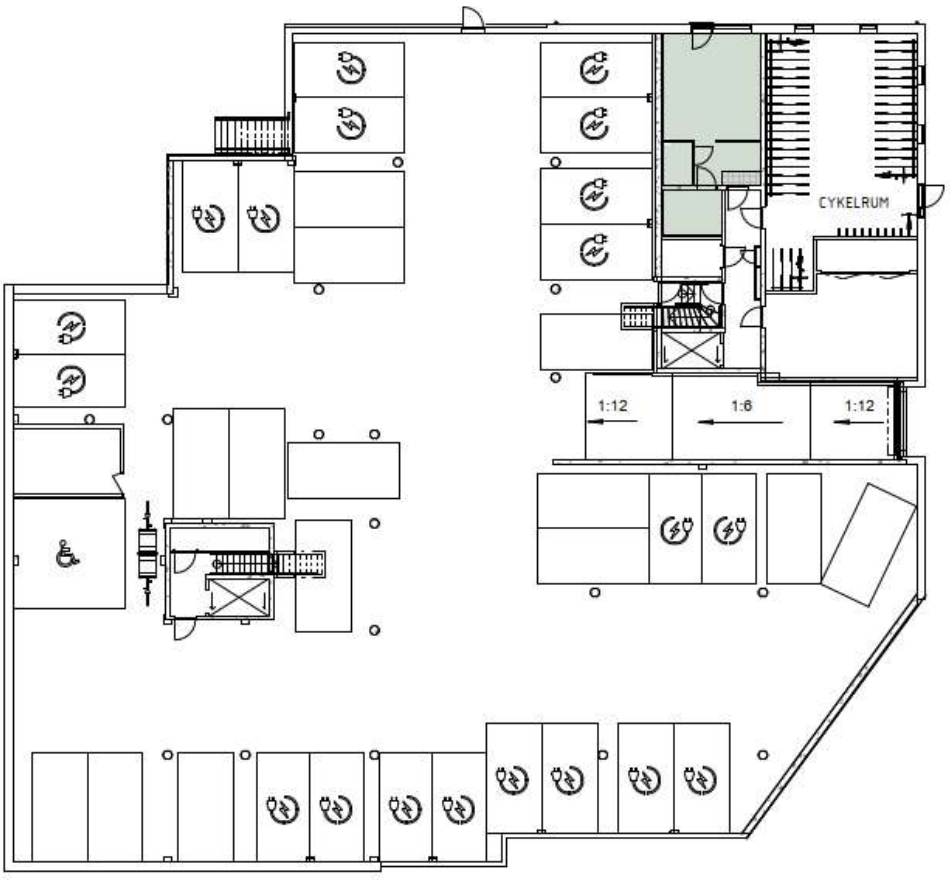
Figur 16 Angöring cykelrum och cykelställ utomhus.

7.2 Bilparkering

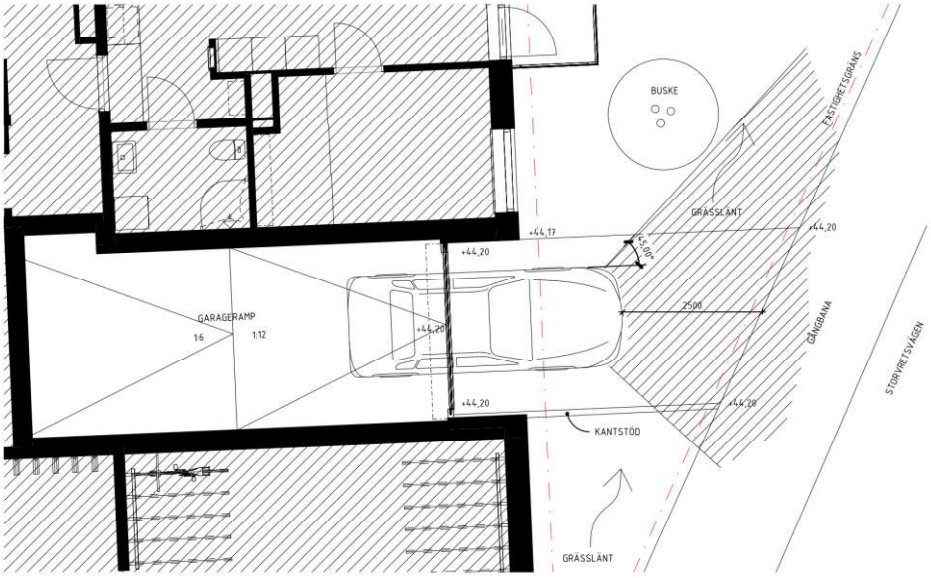
Bilparkering finns både i garaget i källarplanet och på gården. På gården finns två platser, varav en utformas för rörelsehindrade och en föreslås användas för bilpoolsbilen, se Figur 7.

Garaget nås via en ramp och rymmer 35 bilplatser som är avsedda för boende och besökare, se Figur 17. Laddmöjlighet för bil kommer att finnas för mer än hälften av platserna och kommer att förberedas för resterande platser. En av platserna är anpassad för rörelsehindrade och ligger direkt intill hissen.

Totalt ordnas 37 platser, vilket innebär att det beräknade behovet om 36 platser uppfylls med en plats marginal.



Figur 17 Skiss över garageplanet, plan 9. Källa: Murman arkitekter och Bonava



Figur 18 Siktlinjer garageramp. Källa: Murman Arkitekter och Bonava

8 Trafik

8.1 Trafikföring och sikt

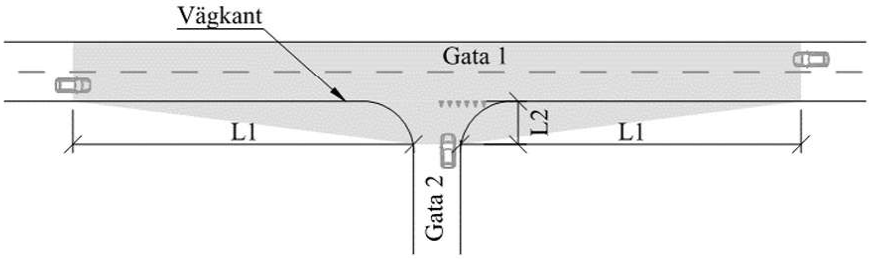
Utfart från angöring på gården sker med väjningsplikt enligt utfartsregeln och fri sikt, utan påverkan på framkomlighet för trafik på Storvretsvägen.

Utfart från bilparkeringsplats söder om Storvretsvägen påverkas ej av bebyggelseförslaget.

Väjningsplikt föreslås vid utfart från ny lokalgata väster om Låset 1.

8.2 Siktkrav utfart från den nya lokalgatan

Vid utfart från den nya lokalgatan väster om fastigheten föreslås reglering med väjningsplikt. Krav enligt Huddinge kommun teknisk handbok är en sikttriangel 30 x 5 meter.



Figur 15 Sikt i korsning med avseende på biltrafik.

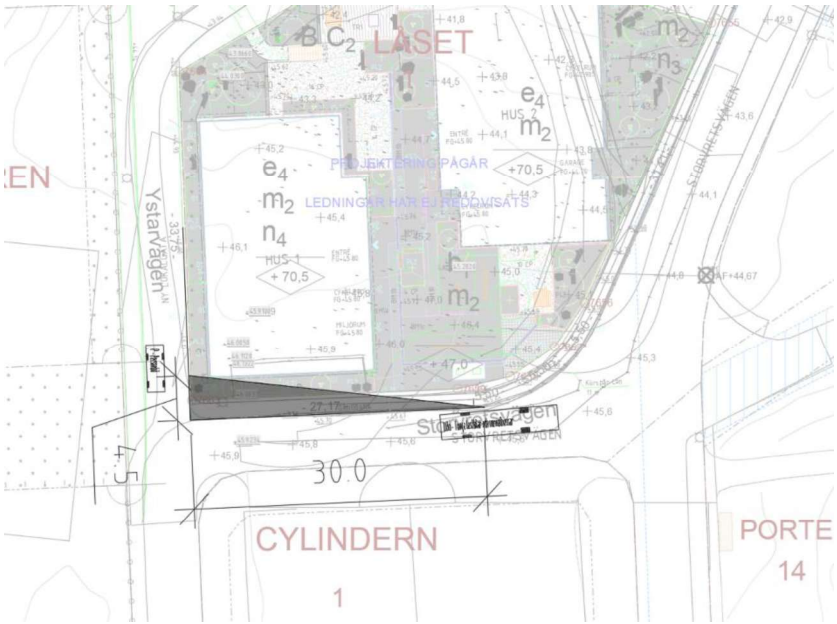
Gata1/Gata2	God standard		Låg standard	
	L2 (m)	L1 (m)	L2 (m)	L1 (m)
Huvudgata/huvudgata*	5	85	5	60
Huvudgata/lokalgata	5	40	3	30
Lokalgata/lokalgata	5	30	10	10
Cykelbana/gata	5	35	3	25
Cykelbana/cykelbana			10	10

*Tabell 14 Sträckorna L1 och L2 för att studera sikt i korsningar. *För industrigata gäller samma krav som för huvudgata.*

Figur 19. Skärmklipp från Huddinge kommun teknisk handbok. Krav på sikttriangel vid lokalgata/lokalgata är 30 x 5 meter.

Byggnadsplacering i förslaget medger sikttriangel på 30 x 4,5 meter vilket möjliggör att se ankommande buss från den nya lokalgatan utan att köra ut på Storvretsvägen, men innebär ett avsteg från kravet på 30 x 5 meter i Huddinge kommun teknisk handbok. Byggnadsplaceringen följer plankartan och har bedömts som lämplig i detaljplaneskedet.

Hörnavskärning är ej möjlig på grund av föreslagen funktion invändigt i byggnaden. Eftersom byggnadsplaceringen följer placeringen i plankartan har avsteg från kravet på fem meter sedan tidigare bedömts som lämpligt. Samma avsteg föreslås göras i detta skede.



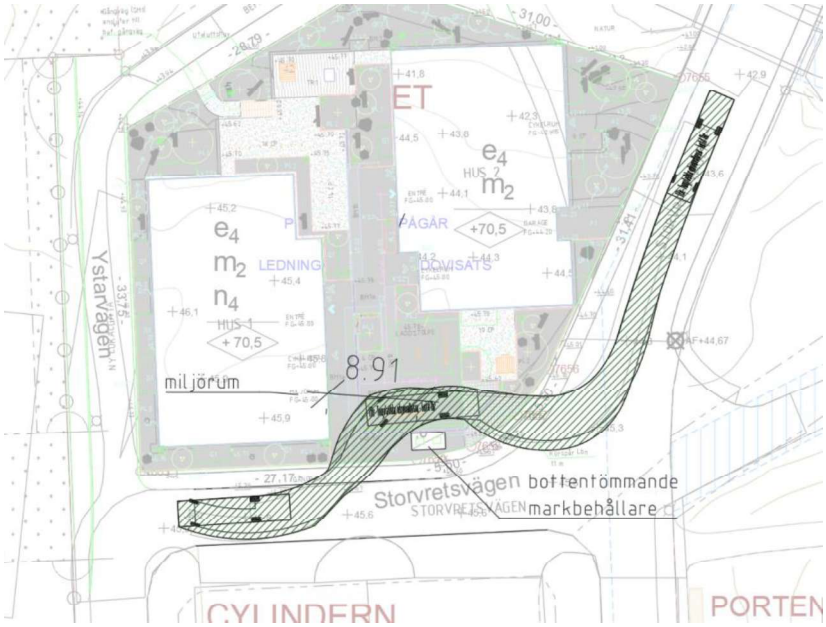
Figur 20. Sikttriangel vid korsning Storvretsvägen/ny lokalgata (30 x 4,5 meter). Illustrationsplan: Urbio.

8.3 Avfallshämtning och påverkan på busstrafik

Avfallsfordon föreslås angöra på kvartersmark i enlighet med planbeskrivningen. Dragväg från miljörum till uppställningsplatsen understiger 10 meter och uppställning är möjlig i direkt anslutning till bottentömmande kärl för rest- och matavfall. Uppställningen har ingen påverkan på busstrafikens framkomlighet.

Körvägen inne på gården har undersökts med körspårsanalys med 9,4 meter avfallsfordon (Typfordon Los) samt 11 meter kranbil (enligt uppgift från SRV om deras största kranbil; analysen har utgått från Typfordon LBn men med 1 meter kortare överhäng längst fram; Figur 21).

Angöring är möjlig utan att backa med avfallsfordonet. Korsning med gångbana sker med körning framåt och god sikt. Utfart sker med väjningsplikt mot busstrafiken och påverkar ej bussens framkomlighet.



Figur 21. Avfallsfordon upp till 11 meter (Största fordonet enligt SRV) kan köra in på gården och angöra i direkt anslutning till bottentömmande markbehållare samt inom 10 meter från miljörum. Skrafferad yta visar karossens svep. Illustrationsplan: Urbio.

8.4 Gång, cykel och tillgänglighet

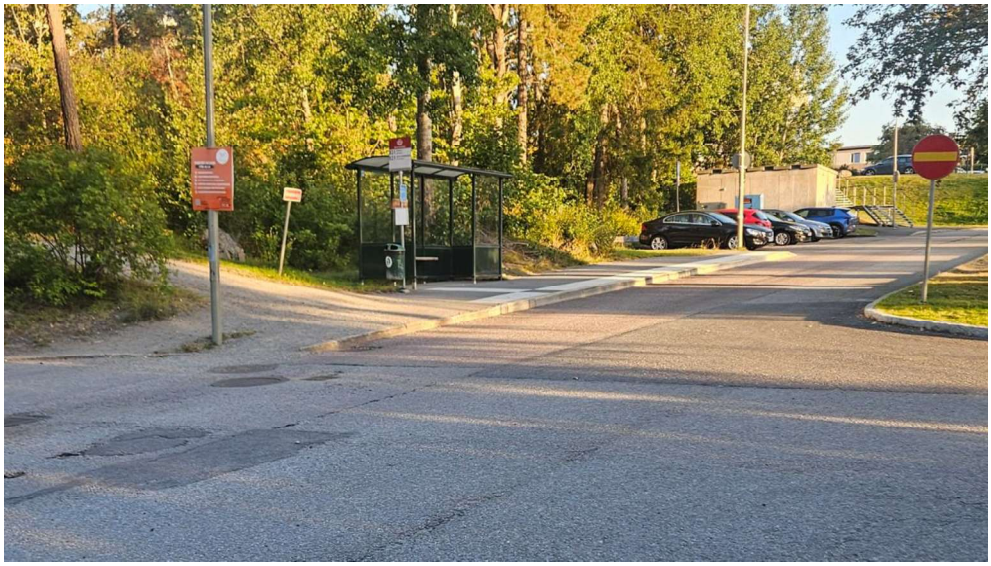
Nedan beskrivs gång- och cykelförbindelser till närmaste kollektivtrafik. Gångväg från RHP/angöringsplats till busshållplats är ej relevant då tillkommande parkeringsplatser ej har funktionen infartsparkering.

8.4.1 Gångförbindelser till busshållplats Storvretsvägen

Det bör noteras att busshållplatsens plattform har betydande lutning och är ej tillgänglighetsanpassad (Figur 22).

Busslinjen 831 som avgår från platsen är framför allt till nytta för att skapa tillgänglighet för den som har svårt att gå. Lokala målpunkter nås lika snabbt med cykel och gångavståndet till pendeltågsstation är kort.

Huddinge kommun ansvarar för vinterunderhåll av tillgänglig gångväg på allmän plats, fastighetsägaren på kvartersmark.



Figur 22. Plattformen vid busshållplats Storvretsvägen lutar och är därmed ej tillgänglig för vissa användare.

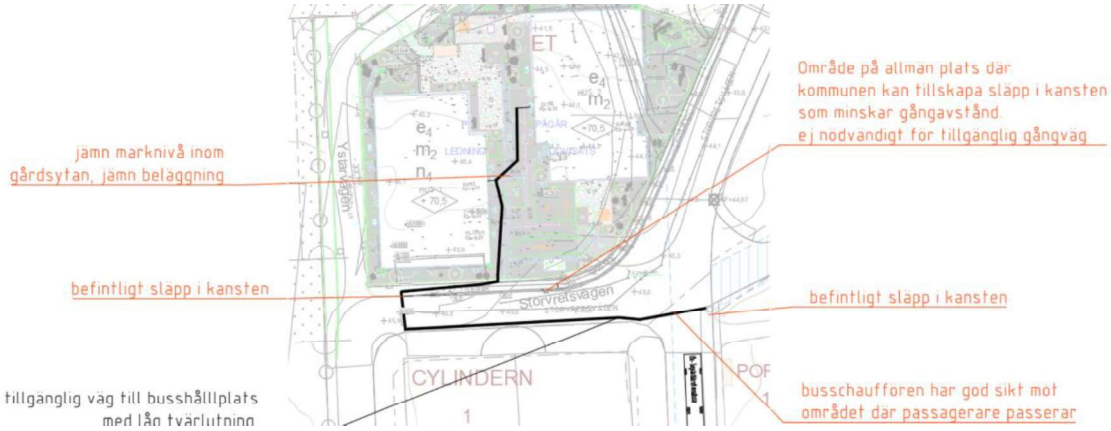
Ansats till tillgänglig gångväg från entréer till busshållplats finns i nuläget via övergångsställe med ramper på Storvretsvägen nordost om planområdet. På grund av tvärlutning på cirka fem procent är detta övergångställe dock ej lämpligt för vissa användare med till exempel rullstol (Figur 23).



Figur 23. Övergångsställe med tvärlutning på cirka 5% som ej är lämplig för rullstol.

Lämplig tillgänglig gångväg med befintlig utformning på allmän plats utnyttjar befintliga släpp men innebär viss omväg. Kommunen kan minska gångvägens längd genom att förse kantsten på gångbana vid Storvretsvägens norra sida med släpp. Gångvägen visas i Figur 24.

Befintlig belysning på allmän plats är tillräcklig.

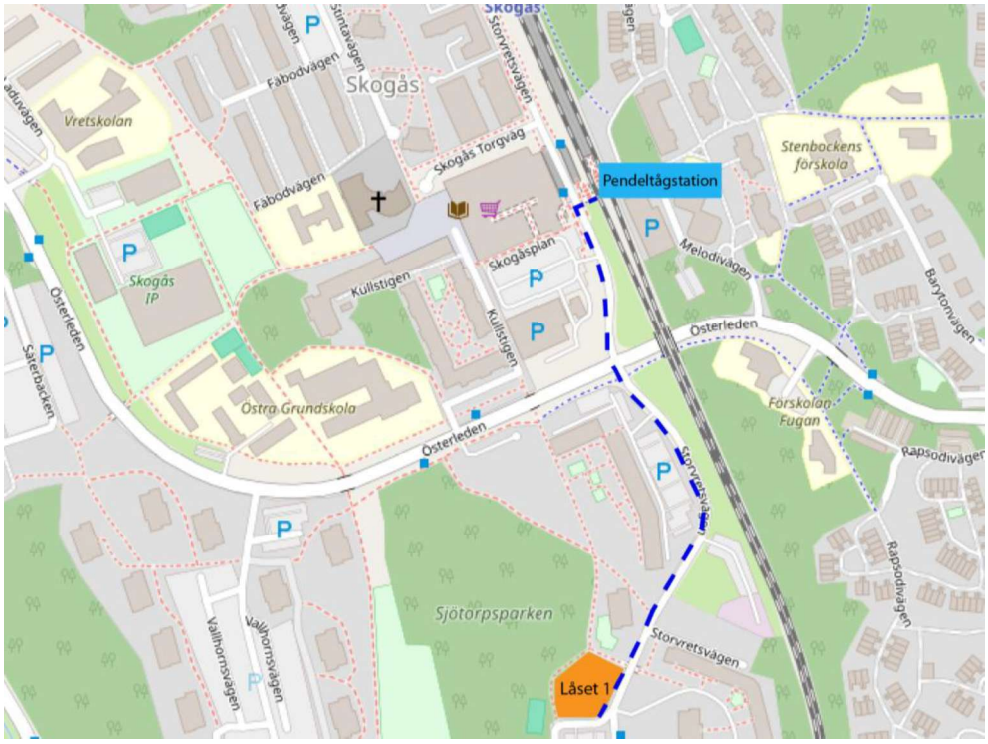


Figur 24. Föreslagen tillgänglig gångväg till busshållplats visas som svart linje. Illustrationsplan: Urbio.

8.4.2 Gång- och cykelförbindelser till pendeltågsstation

Tillgänglig gångförbindelse till centrum och pendeltågsstation med cirka åtta minuters gångtid finns (ca 550 meter; Figur 25). Österleden korsas i plan vid signalreglerat och tillgänglighetsanpassat övergångsställe. Infarten till Skogås centrum korsas i plan vid tillgänglighetsanpassat övergångsställe. För att komma fram till ingången till pendeltågstationen korsas Storvretsvägen i plan vid tillgänglighetsanpassat övergångsställe, alternativt gångtunnel vid Skogås centrum. Gångbanan innehåller sträckor med en längslutning på fem procent, men ingen tvärlutning. Förutsättningarna bedöms som acceptabla ur ett tillgänglighetsperspektiv.

Med cykling i blandtrafik på gatan längs med samma sträcka tar det cirka tre minuter mellan fastigheten och pendeltågstationen. Entrén till stationen är försedd med infartsparkering för cykel med skärmtak och ramlåsning, vilket bedöms som en viktig aspekt som främjar cykling samt kombinationsresor cykel/kollektivtrafik.



Figur 25 Tillgänglig gångväg till pendeltågstation och Skogås centrum. Kartbakgrund: Open street map.

Bilaga Mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärd	Omfattning	Ansvar	Tidpunkt/varaktighet	Uppföljning
Bilpool	Bilpool för de boende, initialt minst en bil. Medlemskapet ingår i avgiften/hyran. Se avsnitt 6.2.1.1	Fastighetsägaren ser till att tjänsten finns	Minst fem år från första inflyttningen	Bokningar och användning följs upp årligen
Cykelpool	Två lastcyklar och en elcykel, inklusive årlig service samt byte mellan sommar-/vinterdäck. Se avsnitt 6.2.1.2	Fastighetsägaren ser till att tjänsten finns; upphandlad leverantör säkerställer att cyklarna hålls tillgängliga och fungerande	Minst fem år från första inflyttningen	Bokningar, användning och utförd service följs upp årligen
Cykelparkering och cykelservice	Cykelplatser, laddning och enklare servicestation Se avsnitt 6.2.1.3	Bonava/fastighetsägaren	Klart före inflyttning	Kontrolleras mot ritning och färdig lösning
Kollektivtrafikkort	Ett SL-kort under en månad. Målgruppen är alla boende i huset.	Fastighetsägaren	Gäller hushåll som flyttar in under de första fem åren.	Antal erbjudna och utlämnade kort följs upp.

Mobilitetsåtgärd	Omfattning	Ansvar	Tidpunkt/varaktighet	Uppföljning
	Se avsnitt 6.2.1.4			
Marknadsföring och information till boende	Information före och vid inflyttning samt löpande information Se avsnitt 6.2.2.1	Bonava/fastighetsägaren	Före och efter inflyttning	Redovisas översiktligt i den årliga uppföljningen
Digitala informationstavlor	Information om kollektivtrafik i entréerna Se avsnitt 6.2.2.2	Fastighetsägaren ansvarar för att de fungerar och hålls uppdaterade.	Klart före inflyttning	Kontroll av att tavlorna finns och fungerar
Separat kostnad för bilparkering	Parkeringskostnaden redovisas separat från bostadens avgift eller hyra Se avsnitt 6.2.2.3	Fastighetsägaren	Från första upplåtelsen	Kontrolleras genom parkeringsavtal eller avisering
Laddmöjlighet	20 av bilplatserna i garaget har laddmöjlighet och övriga platser förbereds för laddmöjlighet. Möjlighet att ladda elcykelbatterier.	Fastighetsägaren	Klart före inflyttning	Kontrolleras mot ritning och färdig lösning

Mobilitetsåtgärd	Omfattning	Ansvar	Tidpunkt/varaktighet	Uppföljning
Årlig uppföljning	Omfattning enligt kolumnen ”Uppföljning” i denna tabell samt redovisning om övriga åtgärder har genomförts och fungerar.	Fastighetsägaren	Den första rapporten skickas första gången efter full inflyttning; därefter årligen i fem år.	Rapport lämnas till kommunen