

Trafik- och mobilitetsutredning

Högdalen C
2024-11-04 Slutrapport version 1.3



Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av
1.0	2024-05-17	Slutrapport	Marcus Posada	Marika Södermark
1.1	2024-09-11	Uppdatering av parkeringsberäkning samt uppdaterad torglösning	Jonas Rydström/ Maria Lindelöf	Marika Södermark
1.2	2024-10-28	Justering efter granskning	Maria Lindelöf	Marika Södermark
1.3	2024-11-01	Justering efter granskning	Jonas Rydström	Marika Södermark

Sweco Sverige AB

Uppdrag

Uppdragsnummer

Kund

Datum

Upprättad av

Författare

RegNo 556767-9849

Högdalen C

30047406

Niam VII Stationsfastigheter

2024-11-04

Agnes Widing

Maria Lindelöf

Jonas Rydström

Marika Södermark

Mathias Högberg

Innehållsförteckning

1.	Inledning	4
1.1	Bakgrund och syfte	4
1.2	Planerad exploatering	5
2.	Nulägesanalys	6
2.1	Områdesbeskrivning	6
2.2	Gång och cykel.....	7
2.3	Kollektivtrafik	8
2.4	Gatustruktur och motorfordon	8
2.5	Parkering.....	9
3.	Trafikanalys	11
3.1	Metod	11
3.2	Resultat trafikprognos	13
3.2.1	Trafikalstring planområde	13
3.2.2	Framtida trafik med exploatering	14
3.3	Kapacitetsberäkning.....	15
4.	Parkeringsutredning	17
4.1	Grundläggande förutsättningar	17
4.2	Parkerings efterfrågan för bil	19
4.2.1	Grundläggande parkeringsefterfrågan.....	19
4.2.2	Reduktion genom mobilitetstjänster	20
4.2.3	Reduktion genom samnyttjande	22
4.3	Parkerings efterfrågan för cykel	23
5.	Framtida trafik- och parkeringslösning	25
5.1	Utformning.....	25
5.2	Dimensionerande fordon.....	26
5.3	Parkering, angöring och parkering för rörelsehindrade	27
5.4	Lastning och lossning.....	30
6.	Referenser	32

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Högdalen är en stadsdel i området Enskede-Årsta-Vantör i södra Stockholm och är en viktig nod med väletablerad handel som har ett snitt på 14 000 besökare per dag. Stockholms nya byggnadsordning betonar Högdalen som en del av "Tunnelbanestaden" där det i centrum, förutom handel, även finns ett stort utbud av offentlig service och kultur. Bland annat finns bibliotek, två kyrkor, barn- och mödravårdscentral, folk tandvård, vårdcentral och en sim- och idrottshall. (Stockholms stad, 2018)

Högdalen centrum är utpekad som ett stadsutvecklingsområde i Stockholms stads översiktsplan (Stockholms stad, 2018) där omfattande kompletteringar föreslås. Särskilt markparkeringar nära centrum lyfts fram som möjliga ytor för stadsutveckling. Utvecklingen är av stor vikt för invånare både i Högdalen och i närliggande stadsdelar, då centrumet är det största i Vantör.

Nu planerar fastighetsägaren Niam för en exploatering i området där tre nya kvarter planeras. En detaljplan tas fram innefattandes exploatering av nya bostäder och butikslokaler, samt ombyggnation av det lastfar som godstrafiken använder för frakt av varor samt sophantering i området. Planen är även att bygga över en del av den befintliga vägen Önskehemsgatan för att skapa ett mer attraktivt område kring Önskehemsplan.

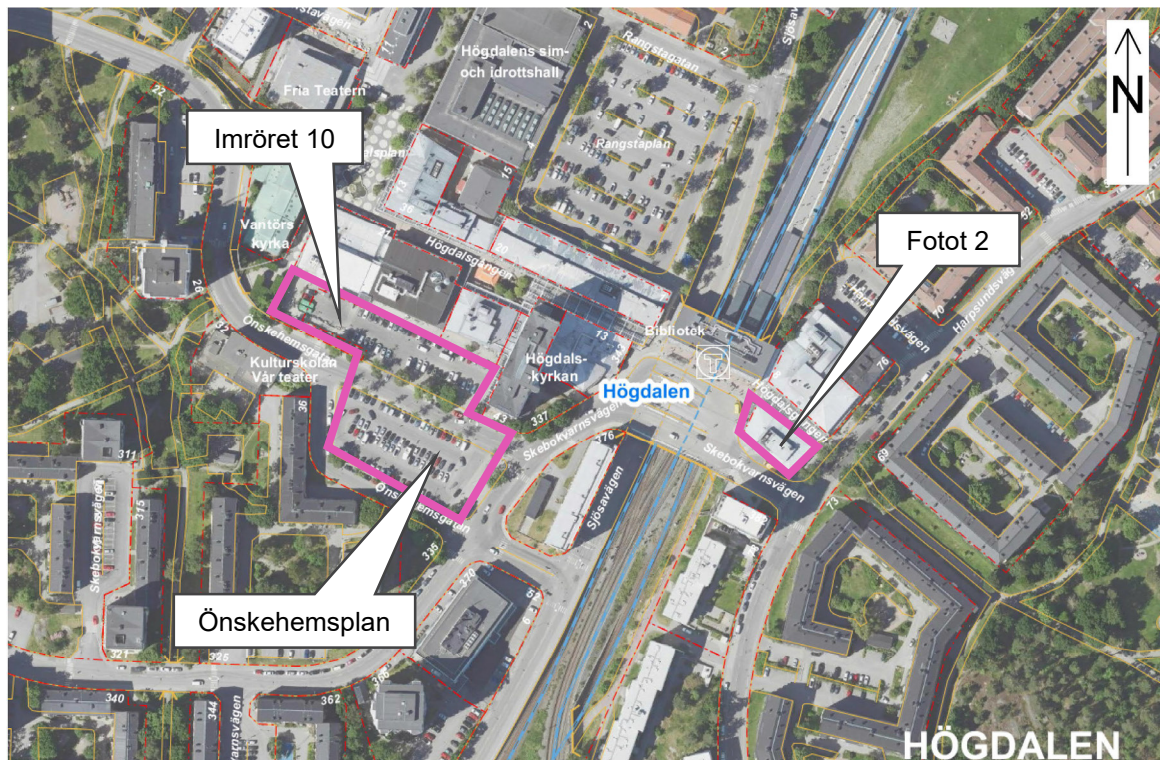
Syftet med denna PM är att utreda trafikfunktioner som behövs och ta fram parkeringsefterfrågan för området i samband med den planerade exploateringen. Fokus är att utreda hur trafikflödena kan förväntas bli med tillkommande exploatering, för att säkerställa att trafikmiljön blir säker och effektiv i området. PM syftar vidare till att fördjupa arbetet med mobilitet och hållbart resande i området för att skapa en bra lösning som är lämplig för Högdalen.



Figur 1-1 Översiktsbild. Kartkälla: (Lantmäteriet, 2024)

1.2 Planerad exploatering

Planområdet består av tre kvarter; Imröret 10, Önskehemsplan och Fotot 2, se Figur 1-2. Exploateringen består av bostäder och handel.



Figur 1-2 Översiktsbild planerade kvarter. Kartkälla: (Stockholms stad, 2022) redigerad av Sweco

Kvarter Imröret består av ett 15 våningar högt punkthus med totalt 88 bostadsrättslägenheter och handel i markplan. Kvarter Önskehemsplan består av ett 14 våningar högt punkthus med totalt 84 hyreslägenheter samt ett 3 våningar högt lamellhus om 50 hyreslägenheter. Kvarteret Fotot 2 består av ett 10 våningar högt punkthus med plats för totalt 50 hyreslägenheter. Planerad exploatering för kvarteren sammanfattas i Tabell 1-1.

Tabell 1-1. Sammanställning av Niams framtida exploatering vid Högdalen centrum. Volym 2024-04-24.

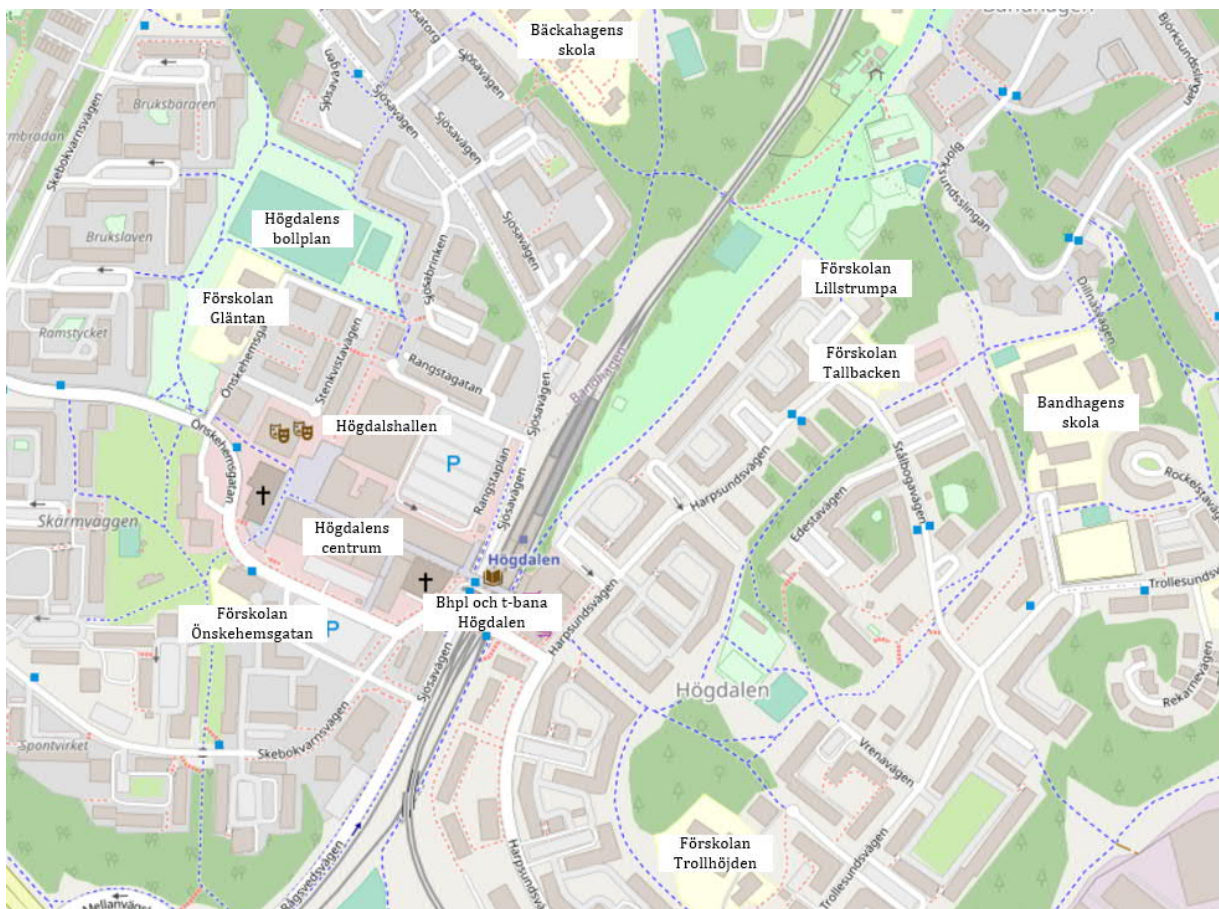
Fastighet	Handel (kvm BTA)	Bostäder (kvm BTA)	Antal lägenheter	Antal våningar
Önskehemsplan	4785	7774	134	14+3
Kv. Imröret 10	305	6225	88	15
Kv. Fotot 2	380	3550	50	10

2. Nulägesanalys

2.1 Områdesbeskrivning

År 2020 bodde drygt 10 000 personer i Högdalen. Genom Högdalen går tunnelbanans gröna linje parallellt med Rågsvedsvägen/Sjösavägen som delar upp området i en östlig och västlig del. Delarna knyts samman med viadukten vid Skebokvarnsvägen, som också innefattar en bussterminal. Utöver dessa två delar består Högdalen även av ett industriområde, Högdalens verksamhetsområde och Högdalsdepån, som ligger sydost om Högdalen centrum i riktning mot Farsta. Stockholms stad har för avsikt att utveckla industriområdet till ett hållbart industridistrikt med etablering av nya tjänster och arbetsplatser inom miljöteknik (Stockholms stad, 2018).

Högdalen centrum byggdes med avseende att bli ett regionalt centrum och idag är ungefär 70 näringsidkare verksamma i området. Centrumet innefattar även verksamheter med fokus på social hållbarhet och det finns ett lokalt kulturliv förankrat, med exempelvis två kyrkor som är tydliga samlingspunkter. I närheten finns även simhall (Högdalshallen), bibliotek, bowlinganläggning och teatrar. I övrigt består området till stor del av bostadsbebyggelse och det finns flertalet förskolor i närområdet kring Högdalen centrum. Bäckahagens skola och Bandhagens skola ligger på ungefär 10 minuters gångavstånd från centrum. Figur 2-1 visar en karta över Högdalen där vissa centrala målpunkter är markerade.

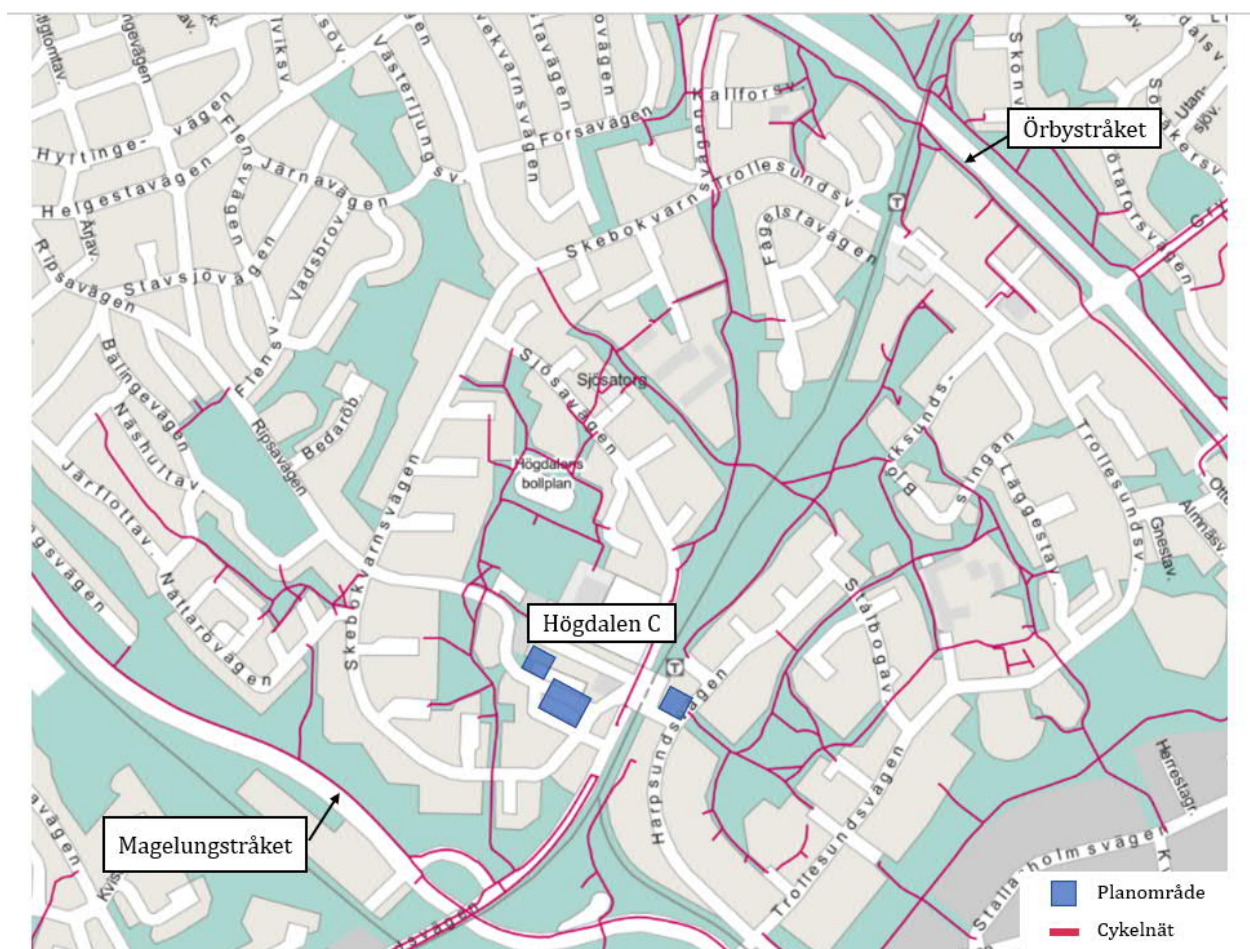


Figur 2-1. Viktiga målpunkter vid, och i närheten av, Högdalens centrum. Kartkälla: (OpenStreetMap, 2024) redigerad av Sweco

2.2 Gång och cykel

Högdalens centrum är uppdelat i en öst- och västlig del som delas av tunnelbanespåren som går rakt genom området. Spåren utgör en tydlig barriär då övergången vid Skebokvarnsvägen är den enda möjliga vägen för alla trafikslag, även gång- och cykeltrafik. För gående finns det en yta framför biblioteket och tunnelbaneingången som möjliggör passage för de som ska ta sig mellan den västra och östra delen.

Högdalens centrum ligger mellan två regionala cykelstråk; Magelungstråket och Örbystråket. Figur 2-2 visar en karta över cykelnätet med de cykelbanor och cykelfält som finns i närheten av Högdalens centrum. Av figuren framgår att cykelinfrastrukturen närmast planområdet är bristfällig och att det helt saknas på Önskehemsgatan och Skebokvarnsvägen. För gående finns trottoarer att ta sig fram på utmed Önskehemsgatan och Skebokvarnsvägen.



Figur 2-2. Karta över cykelnätet i närheten av Högdalens centrum, där de två regionala cykelstråken Magelungstråket och Örbystråket är markerade. Planområdet för Niams exploatering är markerat i blått. Källa: (Stockholms stad, 2024)

2.3 Kollektivtrafik

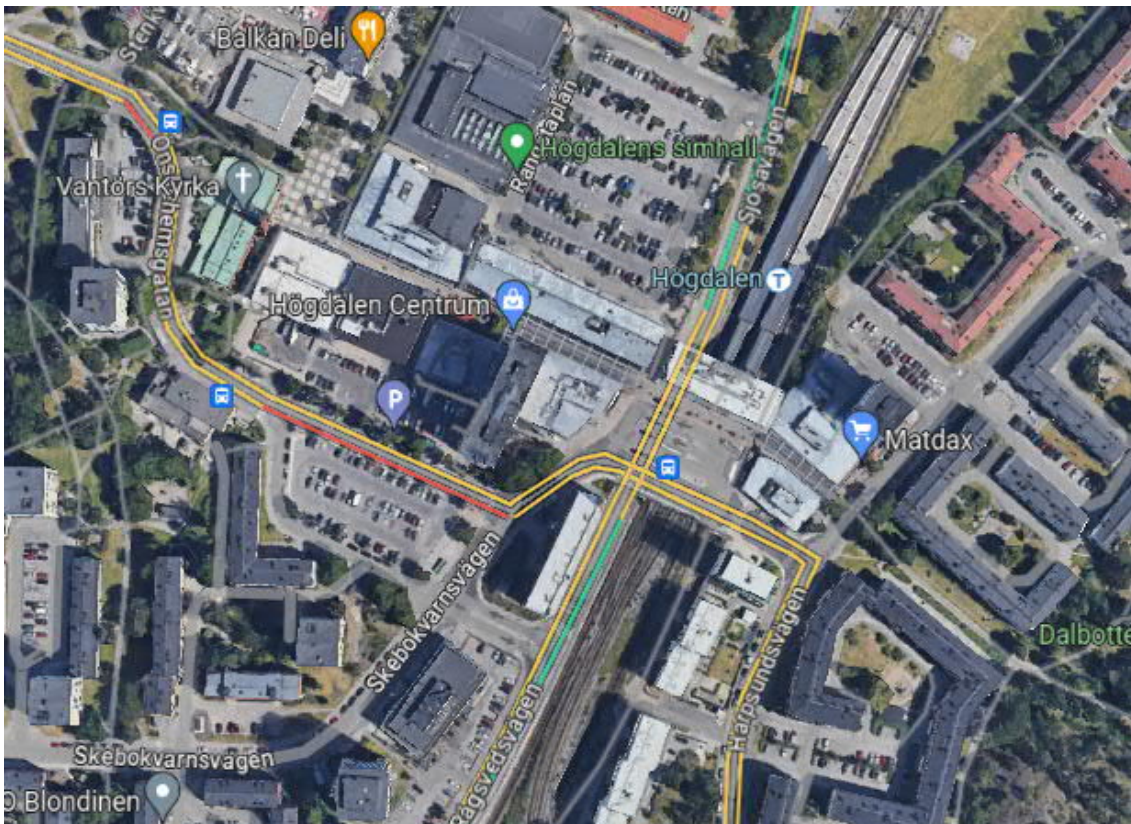
Planområdet ligger i direkt anslutning till tunnelbanans station Högdalen som trafikeras av tunnelbanans gröna linje 19 (Hässelby strand – Hagsätra). I direkt anslutning till planområdet, utmed Skebokvarnsvägen, ligger Högdalens bussterminal. Bussterminalen trafikeras av buss 143, 165, 167, 172, 744, 906, 190 och 195. I nära anslutning till planområdet utmed Önskehemsgatan finns busshållplats Vantörs kyrka. Hållplatsen trafikeras av linje 165 och nattbuss 190.

Med tunnelbanan tar det cirka 20 minuter in till Stockholm City och med buss går det att nå stora delar av södra Stockholm, däribland Älvsjö, Huddinge C, Flemingsberg, Hallunda, Farsta, Hökarängen och Skarpnäck.

2.4 Gatustruktur och motorfordon

Kring planområdet går Önskehemsgatan, Skebokvarnsvägen, Rågsvedsvägen och Sjösavägen som är en del av huvudgatunätet. Rågsvedsvägen erbjuder koppling mot Rågsved och väg 271 Magelungsvägen som leder till Älvsjö i väst och Farsta i öst. Sjösavägen och Önskehemsgatan leder mot Bandhagen och väg 2299 Örbyleden för med vidare koppling mot väg 226 Huddingevägen i väst och väg 73 Nynäsvägen i öst. Trafiksituationen under eftermiddagens maxtimme indikerar på viss fördröjning i vägnätet, se Figur 2-3. Störst fördröjning syns på Önskehemsgatan i riktning mot korsningen med Skebokvarnsvägen. I området finns korsningspunkter, parkeringsytor och utfarter som ligger tätt inpå varandra vilket kan bidra till den här trafiksituationen.

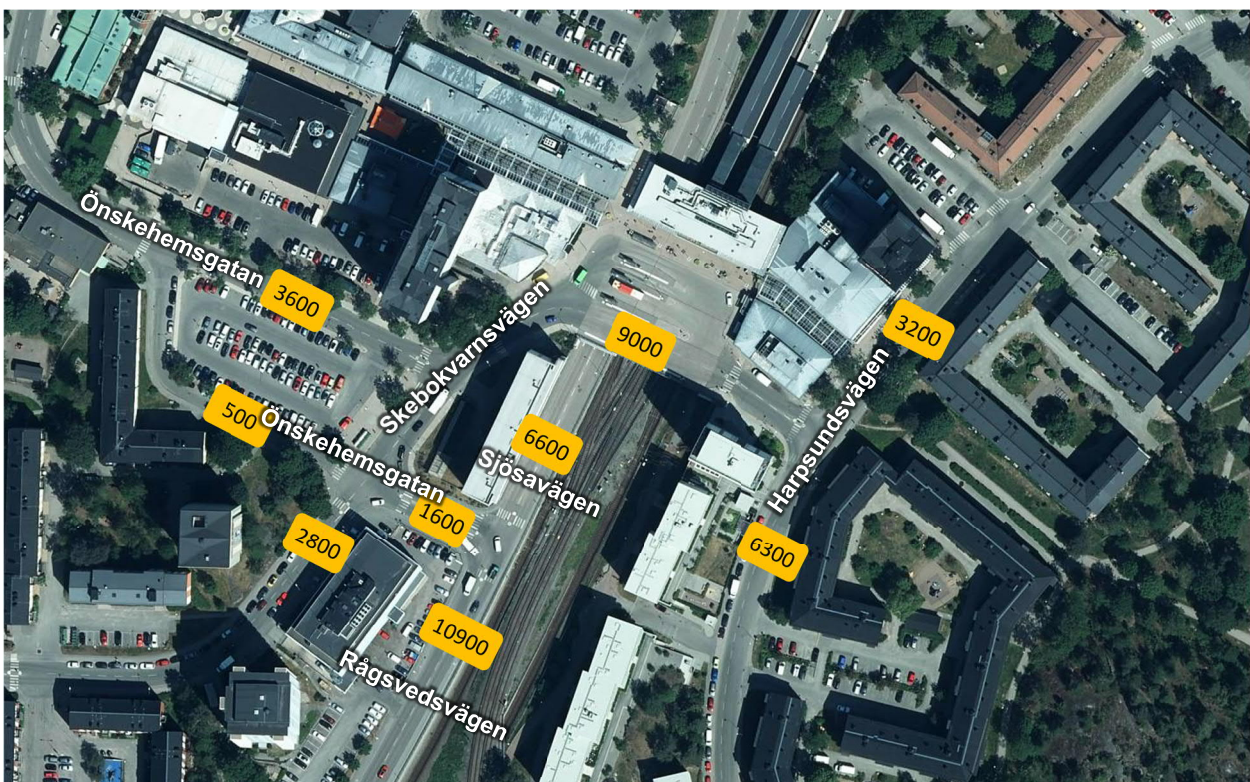
Många av vägarna kring Högdalens centrum har en hastighetsbegränsning om 30 km/tim, medan Önskehemsgatan och delar av Rågsvedsvägen har hastighetsbegränsningen 50 km/tim. Samtliga vägar har kommunal väghållare och ägs av Stockholm stad.



Figur 2-3 Typisk trafik kl.16:00 i Högdalen C. Kartkälla: (Google maps, 2024)

De trafikmätningar som finns för området är från 2014, 2017, 2018 och 2019. De senare trafikmätningarna verkar vara kompletterande mätningar för vissa av gatorna. Det finns äldre trafikmätningar från 1990-talet. Dessa har bedömts ej vara aktuella och exkluderats från analysen. För några gator saknas trafikmätning helt. Nya trafikmätningar har gjorts av Sweco 2023-05-04 under eftermiddagens maxtimme i de två korsningarna Önskehemsgatan/Skebokvarnsvägen. För att få en uppdaterad samlad bild över nuläget har trafikmätningarna räknats upp till 2024 i enlighet med Trafikverkets basprognos med hjälp av trafikutvecklingstalen för vägtrafik i Stockholms län (1,6 % för personbilar och 1,8 % för tung trafik). Mot bakgrund av Högdalens centrala läge till kollektivtrafiken är det troligt att dessa uppräknade trafikflöden är något överskattade. Ett uppräknat nuläge för år 2024 visas i Figur 2-4.

Önskehemsgatan närmast centrum trafikeras av cirka 3600 fordon per dygn. Skebokvarnsvägen som binder ihop de västra och östra delarna och inkluderar en bussterminal har cirka 9000 fordon per dygn.



Figur 2-4 Uppräknade trafikflöden inklusive tung trafik 2024 (ÅDT)

2.5 Parkering

På ytan vid Önskehemsplan som ingår i detaljplanen för Högdalen C finns idag en öppen parkeringsplats med 80 platser. Runt Önskehemsplan, längst med Önskehemsgatan, finns ytterligare 15 gatuplatser och på Högdalsplan mitt emot finns idag 46 parkeringsplatser. Parkering är gratis med p-skiva under två timmar på parkeringstorgen. Parkering utmed gata är gratis likt resterande allmänna gator i Högdalen.

Det finns idag även en stor parkeringsplats vid Rangstaplan, norr om Högdalen centrum som innefattar 237 parkeringsplatser där parkering är gratis med p-skiva under två timmar. Även Rangstaplan planeras att bebyggas i framtiden.

Enligt den parkeringsutredning som genomfördes av Sweco år 2020 finns det drygt 1 100 allmänt tillgängliga parkeringsplatser runt Högdalens centrum. De är likt platserna vid Rangstaplan, Önskehemsplan och Högdalsplan reglerade till 2 timmars parkering med p-skiva. Enligt utredningen

varierar beläggningen på parkeringarna under veckan, men där det under vardagar som helhet är en beläggning på 69 procent.

3. Trafikanalys

I detta kapitel beskrivs en möjlig utveckling av trafiken i området till följd av den planerade bebyggelsen, att Stockholm växer generellt samt att kollektivtrafiken utvecklas. Vidare beskrivs också hur framtida trafikflöden belastar närliggande korsningar i området. Kapitlet inleds med en beskrivning av de verktyg som har använts för bedömning samt vilka antaganden som ligger till grund för resultaten.

3.1 Metod

Trafikmängder för prognos 2040 har tagits fram genom att ta hänsyn till allmän tillväxt, trafikallsträng för planområdet samt framtida busstrafikering 2030. Till år 2050 utvecklas kollektivtrafiken ytterligare i Högdalen genom bland annat ökad busstrafik samt förändringar i tunnelbanesystemet som kan antas medföra förbättringar. Därför kan trafikprognosen i denna utredning vara högt räknad.

Tabell 3-1 Antal bussavgångar Högdalens bussterminal 2024 och 2030. År 2050 ökar busstrafiken ytterligare. För analysen av framtida trafikflöden 2040 ingår busstrafik i enlighet med 2030. (Trafikförvaltningen, Region Stockholm, 2019)

Busslinje	Antal avgångar 2024	Antal avgångar 2030
142	-	20
143	12	20
165	12	20
167	6	12
167X	-	8
172 / Stomlinje N	15	60
744	8	8
Totalt	53	148

För den allmänna tillväxten har manuella uppräknings gjorts med Trafikverkets årliga tillväxt för personbilar (1,6%) och tung trafik (1,8 %). Under tiden för denna utredning släppte Trafikverket en ny basprognos (Basprognos 2024). I den nya basprognosen bedömer Trafikverket att den allmänna tillväxten kommer att vara lägre än den som har använts för denna utredning. Den genomsnittliga tillväxten i Stockholms län för personbilar väntas bli 1,12% och för tung trafik 0,96%. Det betyder att uppräknade trafikflöden i denna utredning troligtvis är överskattade. Det ska också poängteras att Högdalens centrum har ett mycket kollektivtrafiknära läge vilket gör att en uppräknings av trafikflödena utifrån Trafikverkets allmänna tillväxt kan vara något överskattade.

Trafikverkets trafikallstringsverktyg har använts för att beräkna vilken trafikmängd som tillkommande bostäder och handel kan komma att generera. Trafikallstringsverktyget använder källor såsom resvaneundersökningar, trafikräkningar och intervjustudier och tar hänsyn till bland annat geografiskt läge, markanvändning, tillgång till kollektivtrafik med mera (Trafikverket, 2024). Trafikallstringen utgår från angivna volymer i Tabell 1-1.

Resultaten för den allmänna tillväxten och trafikallstringen bör ses som riktmärken och inte som absoluta värden.

För att kontrollera belastningen för korsningar har en enklare modell över morgonens maxtimme byggts upp i PTV Vissim. För att ge en rättvis bild över trafiksituationen har medelvärde från 10 simuleringar tagits fram.

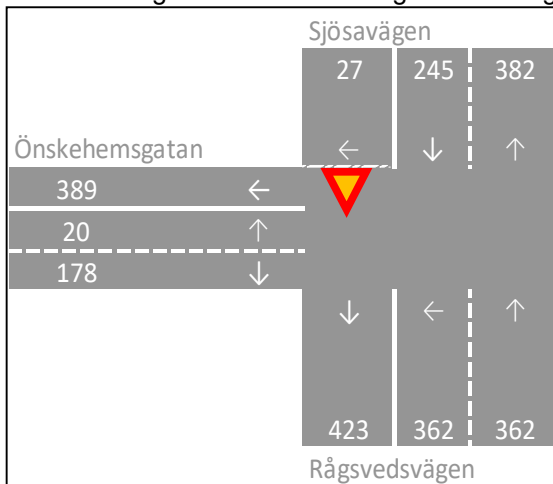
De uppräknade trafikflödena utgår från dagens trafikrörelser vilket betyder att planerad exploatering på Rangstaplan inte tas hänsyn till. Exploateringen på Rangstaplan skulle kunna förändra trafikflödet på framförallt Sjösavägen.

Antaganden gemensamt för alla korsningar:

- 8% av årsdygnstrafiken (ÅDT) utgör maxtimmen. Baseras på trafikmätningar från Stockholms stad.
- ÅDT för östra delen av Önskehemsgatan har antagits vara underskattat. Varför maxtimmen har räknats upp med 1,25. Antagande av Sweco.

Antaganden för korsning Önskehemsgatan/Rågsvedsvägen:

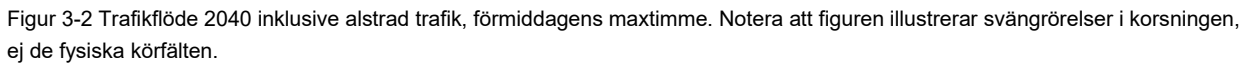
- 60% av trafiken på Önskehemsgatan åker österut och 40% västerut. Antagande av Sweco.
- 40% av trafiken på Rågsvedsvägen åker söderut och 60% norrut. Baseras på trafikmätningar från Stockholms stad.
- 40% av trafiken på Sjösavägen åker söderut och 60% norrut. Baseras på trafikmätningar från Stockholms stad.
- Svängandelarna i korsningen har antagits enligt Figur 3-1.



Figur 3-1 Trafikflöde 2040 inklusive alstrad trafik, förmiddagens maxtimme. Notera att figuren illustrerar svängrörelser i korsningen, ej de fysiska körfälten.

Antaganden för korsning Önskehemsgatan/Skebokvarnsvägen:

- 60% av trafiken på östra delen av Önskehemsgatan åker österut och 40% västerut. Antagande av Sweco.
- 60% av trafiken på västra delen av Önskehemsgatan åker österut och 40% västerut. Antagande av Sweco.
- 60% av trafiken på norra delen av Skebokvarnsvägen åker söderut och 40% norrut. Baseras på trafikmätningar från Stockholms stad.
- 35% av trafiken på södra delen av Skebokvarnsvägen åker söderut och 65% norrut. Baseras på trafikmätningar från Stockholms stad.
- Svängandelarna i korsningen har antagits enligt Figur 3-2.



3.2 Resultat trafikprognos

Trafikverkets trafikstringsverktyg ger att tillkommande bostäder och handel totalt alstrar ca 1180 trafikrörelser ÅDT inkluderat nyttotrafik per dygn, Tabell 3-2.

Tabell 3-2 Trafikalstring per kvarter.

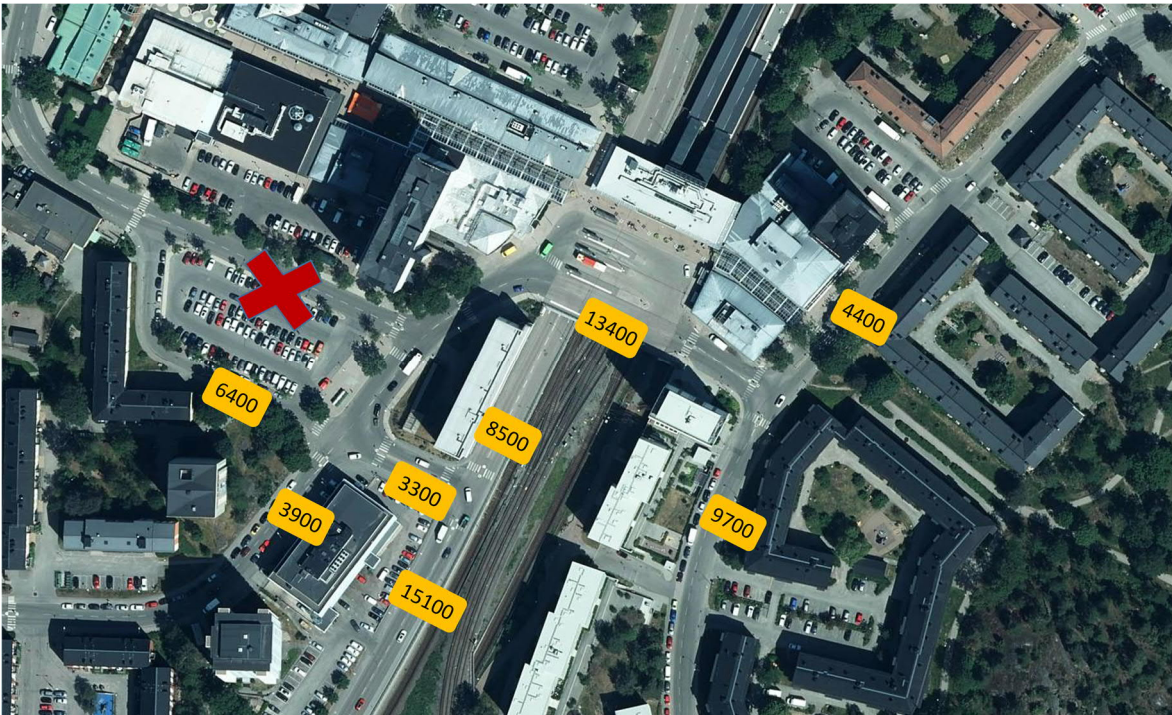
Kvarter	ADT inkl. nyttotrafik (15%)
Önskehetsplan	940
Imröret 10	130
Fotot 2	110
Totalt	1180



Figur 3-3 Uppräknade trafikflöden (ÅDT) 2024 inklusive trafik från planerad exploatering.

3.2.2 Framtida trafik med exploatering

De totala, framräknade trafikflödena 2040 inklusive trafikstring från planerad exploatering redovisas i Figur 3-4. Den stora trafikökningen i området beror på den generella trafikökningen i prognosen och utökad busstrafik, inte den alstrade trafiken från den nya bebyggelsen.



Figur 3-4 Beräknade trafikflöden (ADT) 2040 inklusive trafik från planerad exploatering.

3.3 Kapacitetsberäkning

Resultaten från simuleringarna visar att trafiken i korsningarna blir ansträngda under maxtimmarna 2040, men trafiken blir inte helt stillastående. Figur 3-5 visar medelreshastigheter under förmiddagens maxtimme. Av analysen syns att medelhastigheten på Sjösavägen i riktning söderut är låg. Det beror på att trafiken på Sjösavägen har väjningsplikt i korsningen och att flödena som de har väjning för är stora. Det medför en köbildning på Sjösavägen som i medel kan bli uppemot 70 meter lång, se Figur 3-6. Ibland låser sig korsningen Önskehemsgatan/Rågsvedsvägen till följd av att det korta magasinet på Önskehemsgatan fylls upp i västlig riktning. Speciellt om ett par bussar/lastbilar kommer samtidigt. Det är också det som ger upphov till köbildningen på Rågsvedsvägen, som har företräde.

I korsningen Önskehemsgatan/Skebokvarnsvägen gäller högerregeln. Resultaten från simuleringarna indikerar en relativt liten köbildning på Önskehemsgatans västra del. Det kan förklaras av att den trafiken får väja för det förhållandevis lägre flödet söderifrån, men har företräde framför det större flödet som kommer in i korsningen norrifrån. Detta är positivt för trafiken som ska ut ur garaget vid Önskehemsplan. Analysen visar att garageutfartens placering fungerar kapacitetsmässigt. Det finns en risk att det blidas en längre kö på utfartsrampen med fordonen från lastfaret. Det är därför önskvärt att styra varuleveranser och sopbilar till andra tider än förmiddagens och eftermiddagens maxtimmar till följd av att köbildning uppstår på utfartsrampen.

Orsakerna till trafiksituationen 2040 i området är dels att magasinet på den korta delen av Önskehemsgatan mellan korsningarna är så kort, dels på grund av den generella trafikökningen i prognosen, inte den alstrade trafiken från den nya bebyggelsen.



Figur 3-5 Medelhastighet (km/h) förmiddagens maxtimme.



Figur 3-6 Genomsnittlig kölängd (m) förmiddagens maxtimme.

4. Parkeringsutredning

Detta kapitel studerar parkeringsefterfrågan för cykel och bil för den planerade bebyggelsen. I Stockholms riktlinjer kring parkering finns vissa grundläggande förutsättningar som behöver beaktas i bedömningen. Kapitlet inleds med en övergripande beskrivning av dessa förutsättningar. Därefter konkretiseras vilka förutsättningar som har gjorts för Högdalens centrum.

4.1 Grundläggande förutsättningar

Bilparkeringsefterfrågan för Högdalens centrum beräknas utifrån kommunens styrdokument *Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering* (Stockholms Stad, 2015) samt tillägget *Tillämpningsanvisningar* (Stockholms Stad, 2017). Gröna parkeringstal är en modell i fyra steg:

1. **Generellt grundintervall** som baseras på bilinnehavet i staden. Grundintervallet är 0,3–0,6 bilplatser per lägenhet.
2. Placeringen i intervallet kallas **lägesbaserat p-tal** och avgörs av närhet till service och kollektivtrafik, där tunnelbana är särskilt prioriterat. Fyra lägesfaktorer på en skala A – E ligger till grund för bedömningen; avstånd till kollektivtrafikens stomnät (främst tunnelbana), avstånd till city, tillgång till lokalservice och andra urbana aktiviteter samt tillgång till lediga garageplatser på tomtmark i området.
3. Det **projektspecifika parkeringstalet** baseras på den tillkommande bebyggelsens karaktär och storlek. Områden med övervägande andel små lägenheter kan ges en sänkning av det lägenhetsbaserade parkeringstalet med upp till 30 procent medan områden med övervägande stora lägenheter kan ges en höjning med upp till 20 procent. För projekt som karaktäriseras av en blandad sammansättning av olika lägenhetsstorlekar skall ingen justering göras av det lägesbaserade p-talet. Dock kan ett tillägg med 10 procent behöva göras för att tillgodose behovet av besöksparkering. Om det planeras för en samlad parkeringslösning utan dedikerade platser som möjliggör samnyttjande, kan däremot parkering för besökare inkluderas i parkeringstalet.
4. **Gröna parkeringstal**, ett valfritt erbjudande till byggaktörerna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster. Justering av parkeringstalet görs utifrån tre nivåer på mobilitetspaket i syftet att ersätta boendes behov av en egen bil. Nivåerna går från grundläggande (10 procent rabatt) till medel (15 procent) och vidare till ambitiös (25 procent). Respektive mobilitetspaket ska innehålla åtgärder med motsvarande potential och omfattning som anges nedan. Däremot behöver (bör) inte paketen utformas med exakt de listade komponenterna. Dessa utgör exempel från vintern 2014–2015. Det är viktigt att mobilitetsåtgärderna anpassas till den aktuella situationen, platsens förutsättningar och de förväntade användarna.

- Grundläggande

- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resmöjligheter belyses. Fokus på gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering.
- Lätt nåbara cykelrum.
- Förbättrade cykelfaciliteter (exempelvis fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum etcetera).

- Medel (behöver även innefatta åtgärder motsvarande grundläggande nivå)

- Tillgång till dedikerade parkeringsplatser för bilpool i området.

- Prova-på-kort på kollektivtrafik – erbjudande under viss tid.
- Förbättrade cykelfaciliteter (exempelvis reparations- och tvättrum, ladduttag för elcykel, besöksparkering nära entrén etcetera).
- Cykelpool med bland annat lastcykel, cykelkärra och elcykel.
- Ambitiös (behöver även innefatta åtgärder motsvarande grundläggande och medelnivå)
 - Bilpool där byggherren ordnar attraktiva parkeringsplatser till bilpoolen och täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i minst fem år.
 - Subvention av månadskort för kollektivtrafik.
 - Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning.
 - Leveransskåp med kyla för mottagning av varor med hemkörning.
 - Attraktivt, tryggt och lätt nåbart cykelrum i markplan.

Efterfrågan av bilparkeringsplatser för handel är sedan tidigare uppskattat till 76 platser (Sweco, 2019). Stockholms styrdokument anger inga parkeringstal för den här typen av verksamheter. Som referensobjekt hänvisar Sweco till Göteborgs parkeringsnorm *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* (Göteborgs Stad, 2021). För handelslokaler i den del av Göteborg ("Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden samt mellanstaden i övrigt"), som bedöms motsvara Högdalens centrum anges parkeringstalet 25 bilplatser per 1000 kvm BTA som startvärde. Parkeringstalet preciseras sedan utifrån platsens unika förutsättningar. Servicefunktionerna som erbjuds i Högdalen centrum samt närheten till kapacitetsstark kollektivtrafik bedöms motivera en sänkning av parkeringstalet till 12,5 bilplatser per 1000 kvm BTA. Parkeringsbehovet för handelsverksamheterna skulle därmed uppgå till 68 bilplatser vilket innebär att de 76 bilplatserna täcker behovet med marginal.

Riktlinjer för cykelparkeringstal beskrivs i Stockholms stads styrdokument *Cykelparkeringstal vid nyproduktion* (Stockholms stad). Efterfrågan på cykelparkering bör i första hand tillgodoses på tomtmark. Ett bra snittvärde är att utgå från en cykel per person där det även ska tas hänsyn till mer utrymmeskrävande cyklar som lastcyklar och cykelkärnor. I kommunens riktlinjer ges följande parkeringstal som sedan preciseras utifrån projektets specifika förutsättningar:

- Bostäder: 25–40 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA.
- Handel: 20–30 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA.

I kommunens styrdokument anges även riktlinjer för standard och utformning. Cykelparkering för boende, arbetsplatser och andra verksamheter ska:

- ordnas på kvartersmark,
- placeras nära målpunkten,
- vara lättillgänglig (inga trappor, så få dörrar som möjligt, gärna direkt närhet till ytterdörr, automatiska dörröppnare, erforderlig bredd),
- vara trygg och möjliggöra ramlåsning,
- ge plats för utrymmeskrävande cyklar/fordon (dessa ytor ställer extra höga krav även på dörrbredder) samt ordnas med väderskydd på ytor tänkta för långtidsparkering.

4.2 Parkeringsefterfrågan för bil

I detta avsnitt redovisas parkeringsefterfrågan för Högdalen C baserat på ett grundläggande behov, en reduktion genom mobilitetsåtgärder samt en reduktion genom samnyttjande.

4.2.1 Grundläggande parkeringsefterfrågan

4.2.1.1 Bedömning av lägesbaserat parkeringstal

Nedan följer ett resonemang och klassning av bedömningsfaktorer som utgör lägesbaserade parkeringstal för de fastigheter som innefattas i detaljplanen för Högdalen C.

Kollektivtrafik: Fastigheterna Önskehemsplan, kvarteret Imröret 10 och kvarteret Fotot 2 som innefattas i detaljplanen för Högdalen C har nära avstånd till olika typer av kollektivtrafik. Inom 200 meter finns tillgång till buss och tunnelbana. Det tar ungefär 20 minuter in till Stockholm City, vilket möjliggör pendling till resterande delar av Stockholm samt bland annat Uppsala och Västerås. Den bedömda klassningen sätts därför till B.

Närhet till city: Enligt riktlinjerna för Gröna parkeringstal räknas områden som ligger mer än 7 kilometer från Stockholm city till klass E. Avståndet mellan Högdalen C och Stockholm city är omkring 7,3 kilometer fågelvägen vilket följaktligen ger klass E för denna bedömningsindikator.

Lokal service och urbana aktiviteter: Fastigheterna Önskehemsplan, kvarteret Imröret 10 och kvarteret Fotot 2 ligger i centrala Högdalen med direkt anslutning till det stora utbud av lokal service och urbana aktiviteter som centrumet erbjuder. För denna bedömningsfaktor ges därför klass A.

Lediga garageplatser på tomtmark: I den parkeringsutredning som tidigare genomförts av Sweco (Sweco, 2019) visar en inventering av parkeringar i närheten av Högdalen centrum att beläggningen är relativt låg. Däremot planeras inom kort att bebygga delar av Rangstaplan som idag är en stor parkeringsplats. Därför bedöms denna faktor till klass C.

Den sammanställda bedömningen av Högdalen C:s lägesbaserade parkeringstal redovisas i Tabell 4-1.

Tabell 4-1. Sammanställning av bedömningsfaktorer för lägesbaserat parkeringstal vid Högdalen C.

	A	B	C	D	E
Kollektivtrafik		X			
Närhet till city					X
Lokal service & urbana aktiviteter	X				
Lediga garageplatser på tomtmark			X		

Lägesbaserat p-tal Högdalen C = 0,45 bilplatser per lägenhet

4.2.1.2 Bedömning av projektspecifikt parkeringstal

Vid tidpunkten för denna utredning 2024-04-16 är lägenhetsstorlekarna inte fastställda. Dock planeras för en blandning av olika lägenhetsstorlekar, vilket innebär till att ingen justering behöver göras av det lägesbaserade parkeringstalet. Besöksparkering kommer erbjudas i öppna, samlade parkeringsanläggningar med flytande platser som möjliggör samnyttjande. Således görs inte heller någon justering av parkeringstalet med avseende på besöksparkering.

Projektspecifikt p-tal Högdalen C = 0,45 bilplatser per lägenhet

4.2.1.3 Summering

Beräknad bilparkeringsefterfrågan för exploateringen i Högdalen C summeras i Tabell 4-2. Parkeringsbehovet för handel är sedan tidigare uppskattat till 76 platser.

Tabell 4-2. Grundläggande bilparkeringsefterfrågan.

	Antal	Parkeringsefterfrågan
Imröret 10, bostäder	88 lägenheter	40
Önskehemsplan, bostäder	134 lägenheter	60
Fotot 2, bostäder	50 lägenheter	23
Totalt		122
Handel	5470 kvm BTA	76
Totalt		198

4.2.2 Reduktion genom mobilitetstjänster

Ett effektivt sätt att minska den grundläggande parkeringsefterfrågan är att arbeta med mobilitetsåtgärder. Syftet med mobilitetsåtgärder är att främja ett hållbart resande där gång-, cykel- och kollektivtrafik är självklara val för vardagsresandet och där det finns gott om alternativ till den privatägda bilen, exempelvis genom bilpool. Rätt utfört kan mobilitetsåtgärderna bidra till att minska behovet av privatbil, vilket i sin tur leder till lägre buller och luftföroreningar, bättre hälsa, ökad trafiksäkerhet och en lugnare och tryggare livsmiljö. Mobilitetsåtgärder kan vända sig både till boende, besökare och verksamma i ett område. För att uppnå bäst effekt är det dock viktigt att de utformas specifikt för den avsedda målgruppen.

För områdets handelsverksamheter planeras inga mobilitetsåtgärder vilket innebär att parkeringsefterfrågan för handel inte omfattas av någon reducering. För den planerade bostadsbebyggelsen föreslår Sweco dock ett paket av mobilitetsåtgärder motsvarande ambitiös nivå i kommunens styrdokument, se stycke 4.1, vilket innebär en 25-procentig reducering av parkeringsefterfrågan för bostäder. Det föreslagna mobilitetspaketet presenteras i avsnitt 0 och den reducerade parkeringsefterfrågan redovisas i Tabell 4-3.

Tabell 4-3. Reducerad (25 procent) parkeringsefterfrågan.

	Grundläggande parkeringsefterfrågan	Reducerad parkeringsefterfrågan
Imröret 10, bostäder	40	30
Önskehemsplan, bostäder	60	45
Fotot 2, bostäder	23	17
Bilpool	0	14
Totalt	122	106
Handel	76	76
Totalt	198	182

4.2.2.1 Föreslaget mobilitetspaket

Information och kommunikation

Tillgänglig information är ett viktigt stöd vid omställningen till hållbara resvanor. Studier visar att boende ofta saknar information om fastighetsnära mobilitetstjänster och att kommuner allt för sällan ställer krav på långvariga informationsåtgärder (Tyréns, 2023). Redan tidigt i processen rekommenderas information om de mobilitetstjänster som finns att tillgå samt vilka möjligheter som finns för resor med cykel och kollektivtrafik till och från området. Information bör ges i hela processen, vid kontraktsskrivning och i samband med inflyttning. Därefter bör information ges fortlöpande till såväl nyinflyttade som befintliga hyresgäster.

Sweco rekommenderar att information om mobilitetstjänster kommuniceras årligen till boende och nyinflyttade. Kommunikationen bör fortgå så länge tjänsterna finns kvar i fastigheterna och även omfatta de tjänster som finns tillgängliga i närområdet. Eftersom olika målgrupper nås bäst via olika kanaler (infoblad i trapphus, digitala utskick, guidning, prova på-kampanjer etcetera) behöver kommunikationen skraddarsys med hänsyn till fastighetens boende i ett skede då mer kunskap finns om hyresgästerna.

Subvention av månadskort för kollektivtrafik

Branschen utvecklas i snabb takt med en ökad digitalisering. Kollektivtrafiken erbjuder nya paketeringar i samband med att affärssystemen utvecklas. Traditionellt har byggaktörer erbjudit "kollektivtrafik till alla hushåll som flyttar in i 12 månader" eller liknande koncept, men det är ett erbjudande som inte passar alla hushåll. Idag kan motsvarande summa fonderas för att ge hushållen mer flexibla erbjudanden som kan utvecklas över tid. Med hjälp av en mobilitetsmäklare¹ (en typ av aktör som utgör stöd för fastighetsägare i arbetet med mobilitetsfrågor) kan detta styras för flexibilitet, kundnytta och styra mot minskat bilinnehav.

Cykelfrämjande åtgärder

För att möjliggöra en trygg och säker förvaring av cyklar föreslås cykelparkering av hög standard. En stor del av fastigheternas parkeringsefterfrågan bör lösas i cykelrum. Dessa placeras i markplan, alternativt så att de går att nå via en flack ramp. Dörrarna till cykelrummen bör försees med automatiska dörröppnare samt dimensioneras för lådcyklar, cykelkärror och liknande utrymmeskrävande ekipage. Viss cykelparkering (besöksparkering, korttidsparkering) lämpar sig bättre utomhus. Här bör tryggheten vara i fokus. Sweco rekommenderar att cykelplatserna placeras nära bostadsentréer och försees med trygg belysning samt väderskydd. Samtliga cykelplatser (såväl utomhus som inomhus) bör erbjuda möjlighet till ramlåsning.

Ibland kan mindre brister, exempelvis punktering eller trasig växel, vara en anledning till att inte cykla på flera månader. För att förebygga den här typen av situationer föreslås enklare verkstadsplatser, cykelpumpar samt möjlighet till cykeltvätt i anslutning till cykelrummen.

Leveransboxar

Genom att införa leveransboxar i ett bostadsområde minskas trafik och utsläpp då paketleveranser centraliseras. Samtidigt ökar effekten i leveransprocessen. För de boende erbjuder detta en bekväm och säker metod för att ta emot paket när som helst. Sweco rekommenderar byggaktören att säkerställa att leveransboxar finns i det omedelbara närområdet i en omfattning som tillgodoser fastigheternas behov, förslagsvis i dialog med Instabox, Postnord eller motsvarande leveranstjänst. Om utbudet av leveransboxar är otillräckligt bör leveransboxar installeras på lämpliga platser inom fastigheterna. Antal boxar samt placering planeras tillsammans med leverantör.

Cykelpool

För att underlätta ärenden som storhandling och hämtning/lämning av barn föreslås en cykelpool innehållande exempelvis lådcyklar, elcyklar och cykelkärror. Cykelpoolen ska finnas på plats redan vid första inflyttning för att underlätta för de boende att resa och göra ärenden utan bil. För att underlätta

¹ Läs mer om mobilitetsmäklare här: <https://dencity.se/transportlosningar/mobilitetsmaklare/hur-fungerar-mobilitetsmaklaren>

administrationen av cykelpoolen föreslås att en aktör handlas upp som tillhandahåller cyklarna och servicen av cyklarna. Vilken typ av cyklar som lämpar sig i cykelpoolen, samt lämpligt antal, planeras i dialog med den aktör som handlas upp. Kostnaden för cykelpoolen finansieras fullt ut av fastighetsägaren, vilket innebär att cyklarna är gratis att använda för de boende.

Bilpool

Branschen som tidigare varit uppdelad i bilpool, hyrbil och leasing och taxi konsolideras nu i rask takt. Att hyra bil för kortare eller längre tid har blivit enklare med digitala nycklar direkt i telefonen. Att leva gott utan att behöva äga en bil är möjligt med nya paketeringar av prenumeration, privatleasing, bilpool och hyrbil. En modern bilpoolslösning erbjuder en bredd av fordon som liten bil, SUV, skåpbil och minibuss. Utifrån erfarenheter från tidigare projekt gör Swecos experter bedömningen att en poolbil per 20 lägenheter kan tillgodose behovet. Exempel på paketeringar som kan användas:

- Medlemsavgift på 200kr/mån ingår i hyran i 10 år.
- Rabatt på hyrbil, minimerad självrisk, borttagen framkörningsavgift, förlängd weekendhyra med mera.

4.2.3 Reduktion genom samnyttjande

Ett ytterligare sätt att effektivisera parkeringsanläggningarna och därmed minska den grundläggande parkeringsefterfrågan är att samnyttja parkeringsplatserna. Parkeringarna nyttjas då av olika parkörer olika tider på dygnet, exempelvis som arbetsparkering på dagtid och som boendeparkering på kvällar och helger. Bilpoolsplatserna är däremot reserverade enbart för poolbilar och omfattas inte av samnyttjande. I räkneexemplet exkluderas även RHP-platser från samnyttjandet. När samnyttjande tillämpas dimensioneras parkeringsanläggningen efter parkeringsefterfrågan då den är som störst.

I Tabell 4-4 presenteras hur verksamheternas parkeringsefterfrågan varierar under en vecka. Procentsatserna indikerar hur stor efterfrågan av den totala parkeringsefterfrågan som råder vid en viss tidpunkt. Eftersom Stockholms Stad saknar riktlinjer för samnyttjande av parkeringsplatser tas stöd i Göteborgs Stads mall för samnyttjande av bilplatser (Göteborgs Stad, 2021). Mallens procentsatser har inte uppdaterats sedan 2019. För att ta hänsyn till den förändring som har skett under de senaste åren (med bland annat Covid-19) då allt fler arbetar hemifrån har Sweco gjort vissa justeringar av procentsatserna. Justeringarna innebär bland annat att parkeringsefterfrågan för bostäder på dagtid har justerats från 80 procent till 90 procent. I Högdalen C är parkeringsefterfrågan som störst under helgerna och beräknas då uppgå till 173 bilplatser.

Eftersom kvarteret Imröret 10 planeras som bostadsrättsförening är det av intresse att även studera parkeringsefterfrågan för ett scenario där endast Önskehemsplans, Fotot 2 samt handelns parkeringsplatser samnyttjas, se Tabell 4-5. Vid detta scenario blir parkeringsefterfrågan aningen högre; 176 bilplatser.

Tabell 4-4. Samnyttjandetabell, samtliga fastigheter.

	Verksamhet	Dagtid	Kvällstid	Natt	Helg
Möjlighet till samnyttjande	Bostäder	90 %	90 %	100 %	90 %
	Handel	30 %	80 %	20 %	100 %
Beräknad parkerings- efterfrågan	Bostäder exkl. RHP	77	77	86	77
	Handel exkl. RHP	22	58	15	73
Totalt		99	135	101	150
	Bilpool	14	14	14	14
	RHP bostäder	6	6	6	6
	RHP handel	3	3	3	3
Totalt		122	158	124	173

Tabell 4-5. Samnyttjandetabell, exklusive Imröret 10.

	Verksamhet	Dagtid	Kvällstid	Natt	Helg
Möjlighet till samnyttjande	Bostäder	90 %	90 %	100 %	90 %
	Handel	30 %	80 %	20 %	100 %
Beräknat parkerings- efterfrågan	Bostäder exkl. RHP	52	52	58	52
	Handel exkl. RHP	22	58	15	73
Totalt		74	110	73	125
	Imröret 10	28	28	28	28
	RHP Imröret 10	2	2	2	2
	Bilpool	14	14	14	14
	RHP bostäder	4	4	4	4
	RHP handel	3	3	3	3
Totalt		125	161	124	176

4.3 Parkeringsefterfrågan för cykel

För bedömning av cykelparkeringsefterfrågan anger kommunens styrdokument ett spann på 20–30 cykelplatser per 1000 kvm BTA för handel, respektive 25–40 platser för bostäder. Den relativt höga andelen små/mellanstora lägenheter som planeras talar för ett högt cykelinnehav hos de boende. Samtidigt finns det andra faktorer som pekar mot en något lägre cykelandel; tillgång till kapacitetsstark kollektivtrafik och vardagsservice inom gångavstånd men även avståndet till centrala Stockholm som sannolikt överskrider rimligt cykelavstånd för många. För handeln rekommenderas därför parkeringstalet 25 cykelplatser per 1000 kvm BTA. För bostäderna rekommenderas parkeringstalet 30 cykelplatser per 1000 kvm BTA. Cykelparkeringsefterfrågan beräknas därmed uppgå till 137 platser för handel respektive 526 platser för bostäder, sammanlagt 663 platser, se Tabell 4-6.

Tabell 4-6. Parkeringsefterfrågan för cykel.

Kvarter	BTA handel	BTA bostäder	Parkeringsefterfrågan handel	Parkeringsefterfrågan bostäder	Parkeringsefterfrågan totalt
Imröret 10	305 kvm	6 225 kvm	8	187	195
Önskehemsplan	4 785 kvm	7 774 kvm	120	233	353
Fotot 2	380 kvm	3 550 kvm	9	106	115
Totalt			137	526	663

5. Framtida trafik- och parkeringslösning

Planförslaget föreslår tre nya byggnader i Högdalens centrum, bestående av cirka 5 500 kvm butiker och 272 nya bostäder. Förslaget är uppdelat i tre kvarter, där Imröret 10 och Önskehemspan är belägna längst i väster, vid det planerade torget med markparkering och kvarteret Fotot 2 är beläget längst i öster, vid Högdalens busstorg, se Figur 5-1.



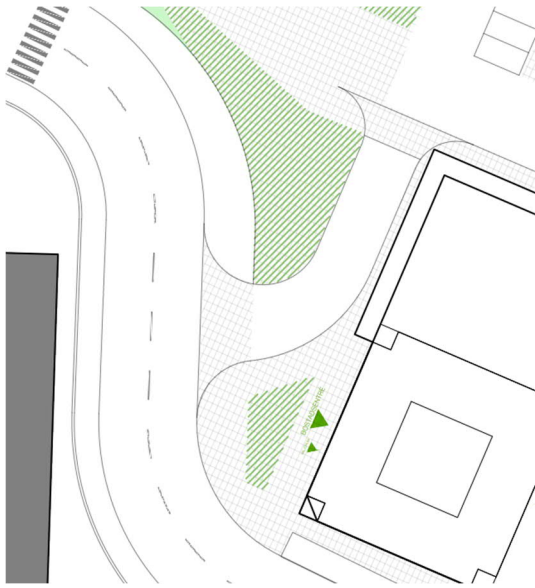
Figur 5-1. Förslag till ny exploatering i Högdalens centrum 2024-10-17.

5.1 Utformning

Exploateringskontoret, Stockholms stad, har tagit fram underlag till detaljplan för ny gatuutformning för Önskehemsgatan och Skebokvarnsvägen samt för det nya torget inklusive in- och utfart. Den nya exploateringen i väster har två nya anslutningsgator mot Önskehemsgatans nya dragning. Garagelösning är utformad av Equator med stöd av Sweco.

Torget ansluter mot Önskehemsgatan via en tillfart väster om kvarteret Önskehemspan, utformad med vilplan både mot gatan i söder och torget i norr, se Figur 5-2. Utmed tillfartens östra sida föreslås en 3 meter bred gångbana, som löper utmed byggnadens fasad. Även på byggnadens norra sida föreslås en gångbana på 4 meter utmed hela fasaden. Väster och öster om markparkeringen övergår gångbanorna i torgytor. Norr om markparkeringen föreslås befintlig gångbanebredd på cirka 6 meter bibehållas.

På Önskehemsgatan föreslås parkeringsgaraget ansluta direkt mot huvudgatan. Tillfarten ansluter mot gångbanan utmed Önskehemsgatan i fasadliv, vilket medför begränsad sikt. Rampen ner mot garaget har en lutning på 10 % med övergångslutningar på 5 % både mot Önskehemsgatan och nere i garaget. Vilplanet mot Önskehemsgatan uppgår till 8,4 meter, för att en lastbil ska kunna stå i den lägre lutningen när de möter gångbanan utmed gatan. Det innebär ett avsteg från Stockholms stads planeringsstöd för byggnation i anslutning till allmän platsmark som pekar ut ett minsta mått på 10 meter på övergångslutningen (Stockholms stad, 2016).



Figur 5-2. Förslag till anslutning mellan torgytan vid kvarteren Imröret 10 samt Önskehemplan och Önskehemsgatan. Illustration 2024-03-18.

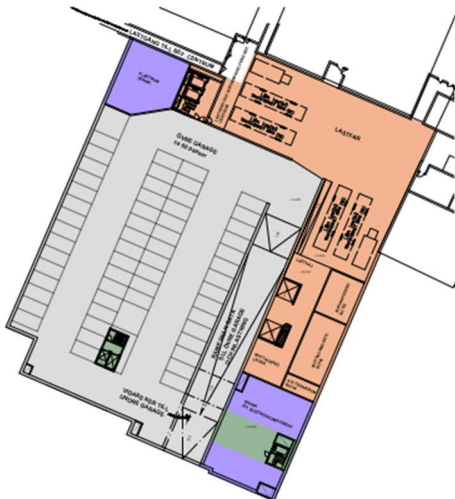


Figur 5-3. Förslag till tillfart mellan parkeringsgaraget under byggnaden på kvarteret Önskehemplan och Önskehemsgatan. Illustration 2024-03-18.

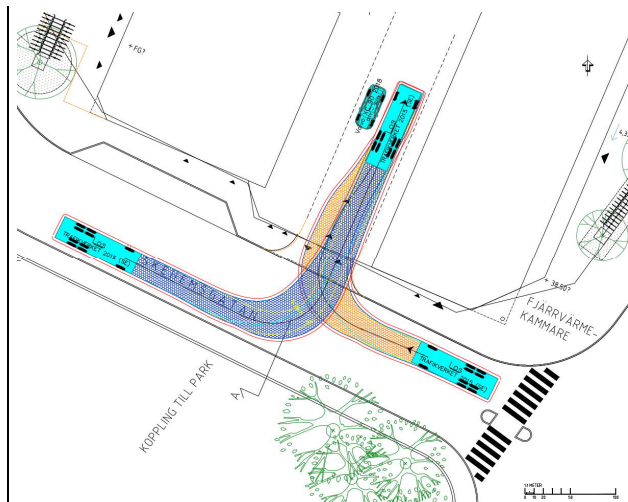
I öster nås byggnaden i kvarter Fotot 2 via de befintliga gatorna Skebokvarnsvägen och Harpsundsvägen.

5.2 Dimensionerande fordon

Dimensionerande fordon för exploateringen har varit sopbil (Los, 9,4 meter). Även in- och utfart till garaget har dimensionerats för Los då en inlastning föreslås på det övre garageplanet. När lastbilen kör in i garaget från gatan kan andra bilar på rampen inte köra ut på grund av lastbilens svep. Möte mellan lastbil och personbil kan ske först en bit in på rampen, se Figur 5-5.



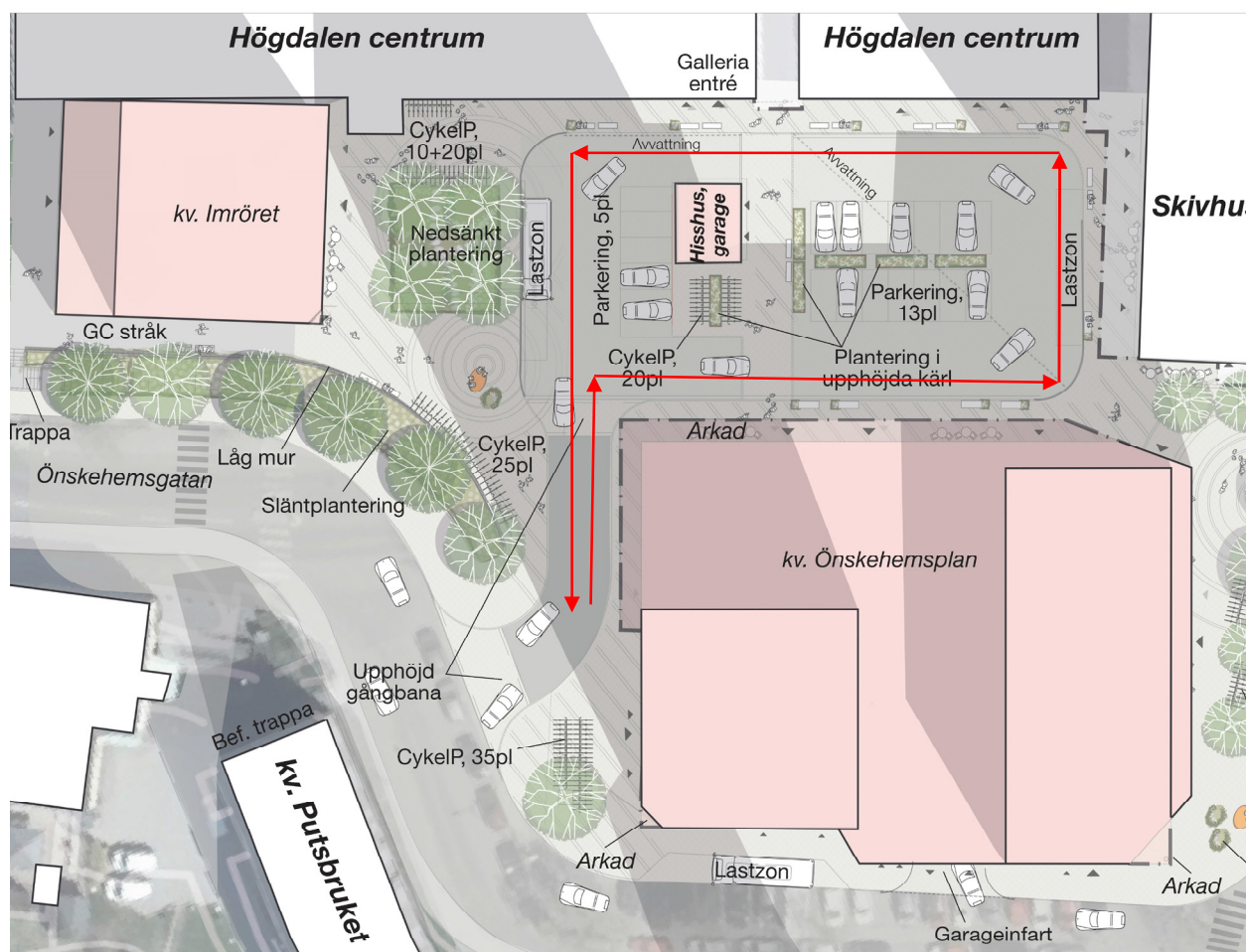
Figur 5-4. Övre garageplan på kvarter Önskehemplan. Planerad inlastningsyta är markerat med orange i figuren. Illustration 2024-03-18.



Figur 5-5. In- och utfart till garage med anslutning mot Önskehemsgatan. Körspår med Los, med möjlighet att möta en personbil cirka 15 meter in på rampen.

Torgytan har dimensionerats för att Los kan ta sig fram, genom att köra högervarv runt parkeringsytan (se röd markering i Figur 5-6). Angöringsplatser finns uppmärkta på torgets södra, östra och västra sida, vilket möjliggör angöring utan påverkan på övrig trafik på torgytan. För räddningstjänst (LBn, 12 meter) behöver angöringsytan i öster och väster tas i anspråk för att undvika svep över parkeringsytorna. Även gångbanan norr om torgytan påverkas av svep för att rymma räddningstjänstens fordon.

Tillfarten till torgytan har breddats upp för att klara möte mellan Los och personbil, medan LBn kan ta sig fram utan möte.



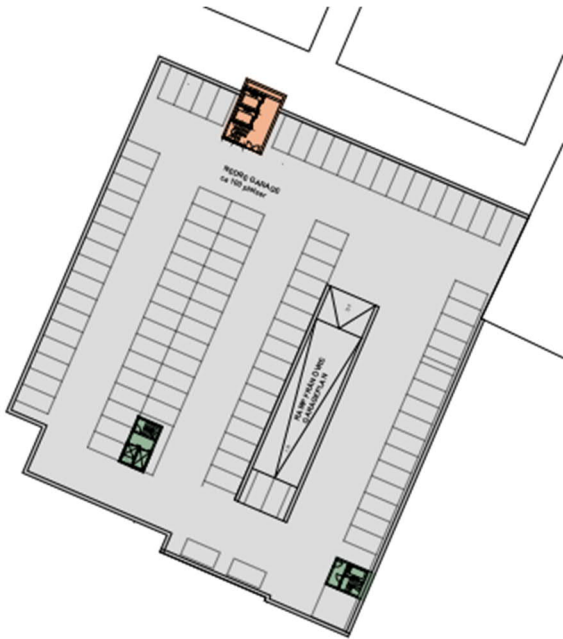
Figur 5-6. Översikt körväg för lastbilar som angör lokalerna utmed torgytan. Illustration 2024-10-15.

I öster föreslås inga nya gator, vilket medför att exploateringen kan nås av dimensionerande fordon från befintligt vägnät.

5.3 Parkering, angöring och parkering för rörelsehindrade

I väster föreslås parkering lösas dels i garage, i kvarter Önskehemplan, dels på markparkeringen på torgytan.

I garaget planeras för cirka 160 parkeringsplatser för boende i de tre kvarteren och besökare till centrum. I garaget finns hiss och trapphus som försörjer bostadshusen i kvarter Önskehemplan i byggnadens södra del, se grön yta i Figur 5-7 och Figur 5-8. I garagets norra del finns en hiss som leder upp till torgytan. Parkering för rörelsehindrade (RHP) föreslås placeras i anslutning till hissarna, för att klara Boverkets regler om tillgänglig angöring inom 25 meter.



Figur 5-7. Nedre garageplan i kvarter Önskehemsplan. Illustration 2024-03-18.

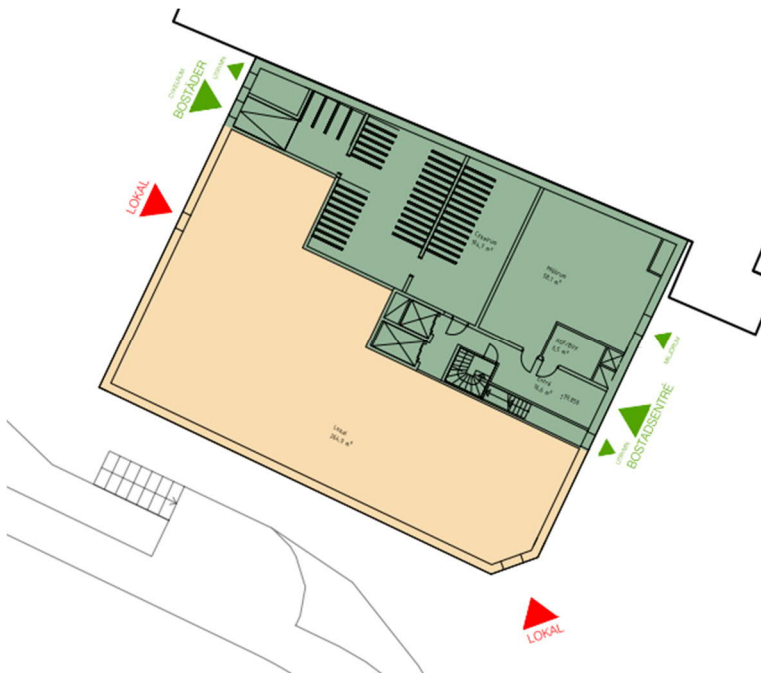


Figur 5-8. Övre garageplan i kvarter Önskehemsplan. Illustration 2024-03-18.

På torgytan i de västra kvarteren finns en markparkering med 17 parkeringsplatser, varav 2 platser för rörelsehindrade, norr om kvarter Önskehemsplan. För att möjliggöra tillgänglig angöring inom 25 meter från publika lokaler föreslås RHP även placeras på parkeringsskeppens södra sida. Lokalerna och bostadsentréerna i Imröret 10 är genomgående varför dessa nås från angöringen på torgytan i väster, se Figur 5-10. För att klara tillgänglig angöring inom 25 meter föreslås angöringsplatsen i väster även kompletteras med en RHP.

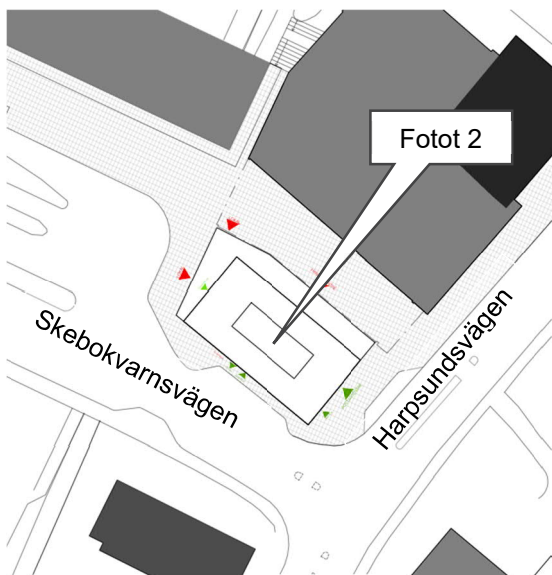


Figur 5-9. Markparkering på torgytan vid de västra kvarteren Imröret 10 och Önskehemsplan. Illustration 2024-03-18.

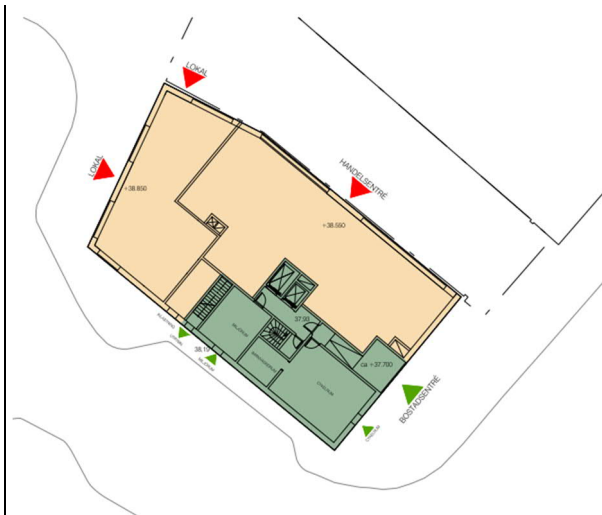


Figur 5-10. Översikt entréplan för Imröret 10. Både lokaler och bostäder nås från byggnadens båda sidor. Illustration 2024-03-18.

I kvarteret Fotot 2 föreslås tillgänglig angöring till lokaler i bottenvåning lösas från en tillkommande angöringsficka utmed Harpsundsvägen i öster, se Figur 5-11. Längs med Skebokvarnsvägen finns en befintlig ficka med lastplats som bibehålls och fungerar för lastning till kvarteret. Om lokalerna till byggnadens nordvästra del är genomgående kan tillgänglig angöring klaras via befintlig ficka utmed Skebokvarnsvägen, se Figur 5-12.



Figur 5-11. Översikt tillgänglig angöring vid kvarter Fotot 2. Illustration 2024-03-18.



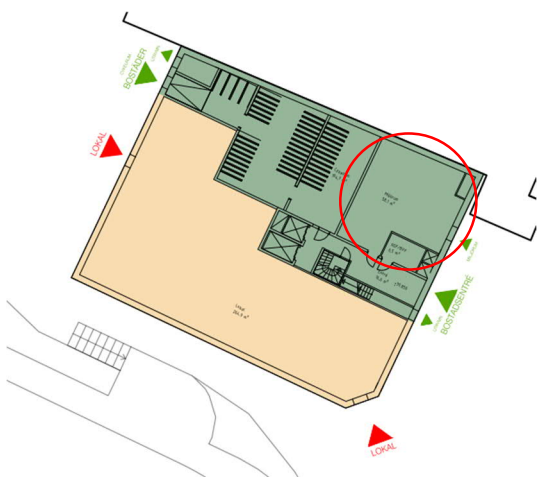
Figur 5-12. Översikt entréplan i kvarter Fotot 2. Illustration 2024-03-18.

Cykelparkering är planerad i cykelrum i varje kvarter. I Önskehemskvarteret finns 156 cykelparkeringar fördelat på tre cykelrum. För Imröret 10 och Fotot 2 har antal cykelparkeringar ännu inte fastställts. Utredning för det pågår.

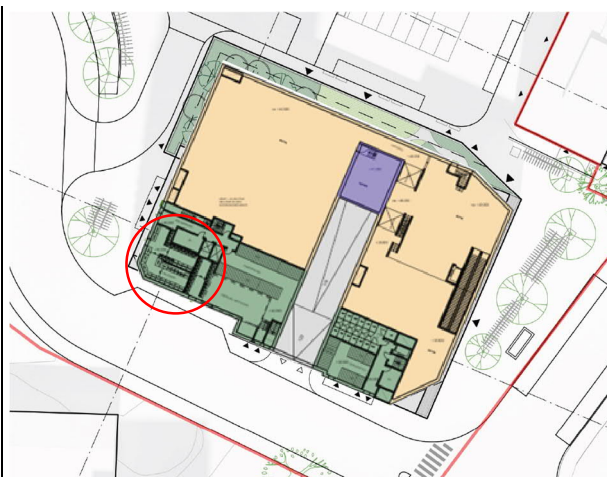
5.4 Lastning och lossning

För Imröret 10 föreslås leveranser och sophantering ske via angöringsfickan öster om byggnaden, på samma plats som tillgänglig angöring. Miljörummet är beläget i direkt anslutning till angöringsplatsen, med ett avstånd som understiger 10 meter, vilket innebär god standard, se Figur 5-13.

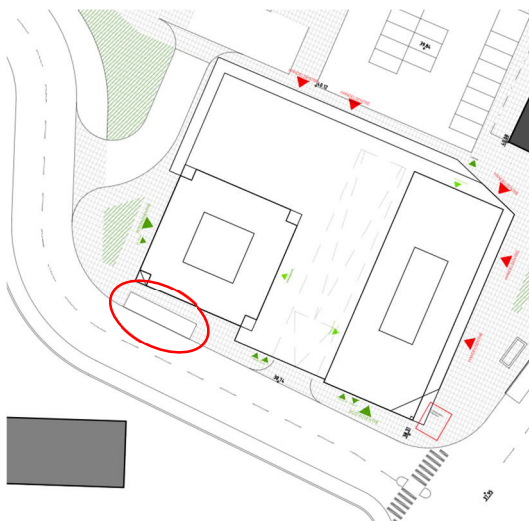
I kvarter Önskehemsplan är miljörummet beläget i byggnadens sydvästra del, se Figur 5-14. Angöring sker via en ficka på allmän platsmark, utmed Önskehemsgatan, se Figur 5-15. Leveranser och sophantering för butikslokalerna sker via inlastningen i garaget, se Figur 5-16. Utformningen av rampen medför att möte mellan Los och personbil kan ske först en bit in. När Los svänger ner på rampen tar den hela rampens bredd i sitt svep. Det kan innebära vissa problem där fordon kan behöva backa eftersom det kommer vara svårt att se om det kommer mötande fordon. Det kan därför vara önskvärt att styra leveranser till andra tider på dygnet än under maxtimmarna.



Figur 5-13. Översikt entréplan Imröret 10. Byggnadens miljörum är markerad med röd cirkel i figuren. Illustration 2024-03-18.



Figur 5-14. Översikt entréplan Önskehemsplan. Byggnadens miljörum är markerad med röd cirkel i figuren. Illustration 2024-03-18.

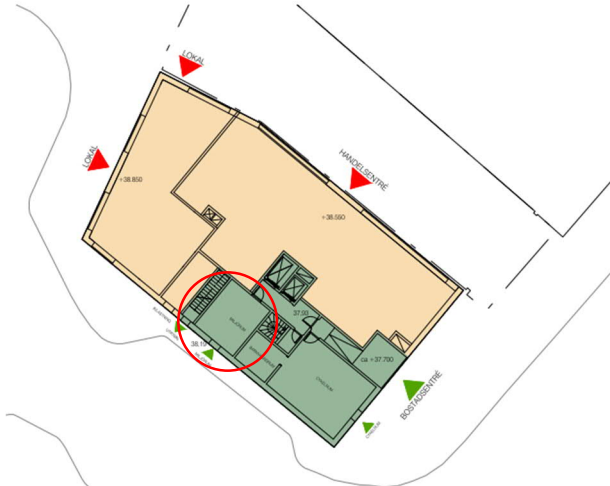


Figur 5-15. Översikt angöring sophantering för Önskehemsplan. Angöringsficka är markerad med röd cirkel i figuren. Illustration 2024-03-18.

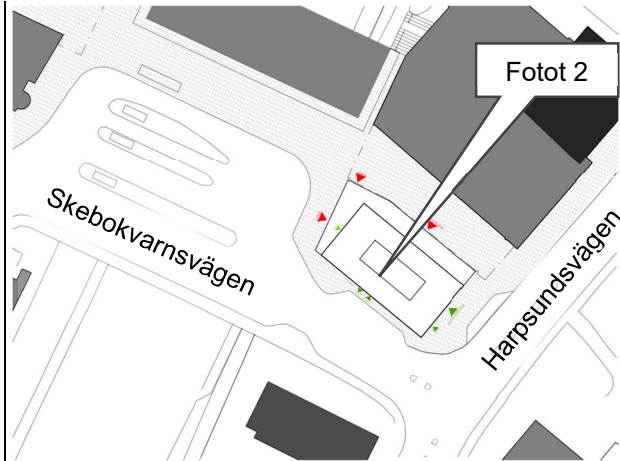


Figur 5-16. Övre garageplan i kvarter Önskehemsplan. Illustration 2024-03-18.

I kvarteret Fotot 2 är miljörummet beläget i byggnadens sydvästra del, se Figur 5-17. Angöring för sophantering och leveranser sker via samma fickor som föreslås för tillgänglig angöring. Miljörummet är beläget i direkt anslutning till angöringsfickan utmed Skebokvarnsvägen. Även leveranser sker från angöringsfickan utmed Skebokvarnsvägen.



Figur 5-17. Översikt entréplan Fotot 2. Byggnadens miljörum är markerat med röd cirkel i figuren. Illustration 2024-03-18.



Figur 5-18. Översikt angöring för leveranser och sophantering vid kvarter Fotot 2. Illustration 2024-03-18.

6. Referenser

- Google maps. (den 21 03 2024).
- Göteborgs Stad. (2021). Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad.
- Göteborgs Stad. (2021). *Mall för samnyttjande av bilplatser, version 1.1*. Hämtat från https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Ftekniskhandbok.goteborg.se%2Fwp-content%2Fuploads%2FModell-for-samnyttjande-av-bilparker_2021-10.docx&wdOrigin=BROWSELINK
- Lantmäteriet. (den 21 03 2024). *Lantmäteriet*. Hämtat från Lantmäteriet: <https://minkarta.lantmateriet.se/>
- OpenStreetMap. (den 21 03 2024). *OpenStreetMap*. Hämtat från OpenStreetMap: <https://www.openstreetmap.org/#map=13/59.3640/17.9477&layers=T>
- Stockholms Stad. (2015). *Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering*.
- Stockholms stad. (2016). *Planeringsstöd för nybyggnation i anslutning till allmän platsmark*.
- Stockholms Stad. (2017). Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm - Tillämpningsanvisningar.
- Stockholms stad. (2018). *Översiktsplan för Stockholms stad*.
- Stockholms stad. (2022). Ortofoto.
- Stockholms stad. (2024). *Cykelnät*. Hämtat från <https://cykla.stockholm/cykelnat/>
- Stockholms stad. (den 15 04 2024). *Cykelparkeringstal vid nyproduktion*. Hämtat från Hållbarhetskrav vid byggande: <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/lokal-och-fastigheter/hallbarhetskrav-vid-byggnation/>
- Stockholms stad. (den 17 04 2024). *Stockholm växer*. Hämtat från Hyresbostäder i Högdalen centrum: <https://vaxer.stockholm/projekt/hogdalen/hyresbostader-i-hogdalen-centrum/>
- Sweco. (2019). *Parkering Högdalen C*.
- Trafikförvaltningen, Region Stockholm. (2019). *Kravlista - Terminal Högdalen*.
- Trafikverket. (den 16 04 2024). *Trafikverket*. Hämtat från Trafikalstringsverktyg: <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/Trafikalstringsverktyg/>
- Tyréns. (2023). *Effekter av mobilitetsåtgärder för boende*.