

# MOBILITETSUTREDNING

## - Fullersta torg, Udden 8



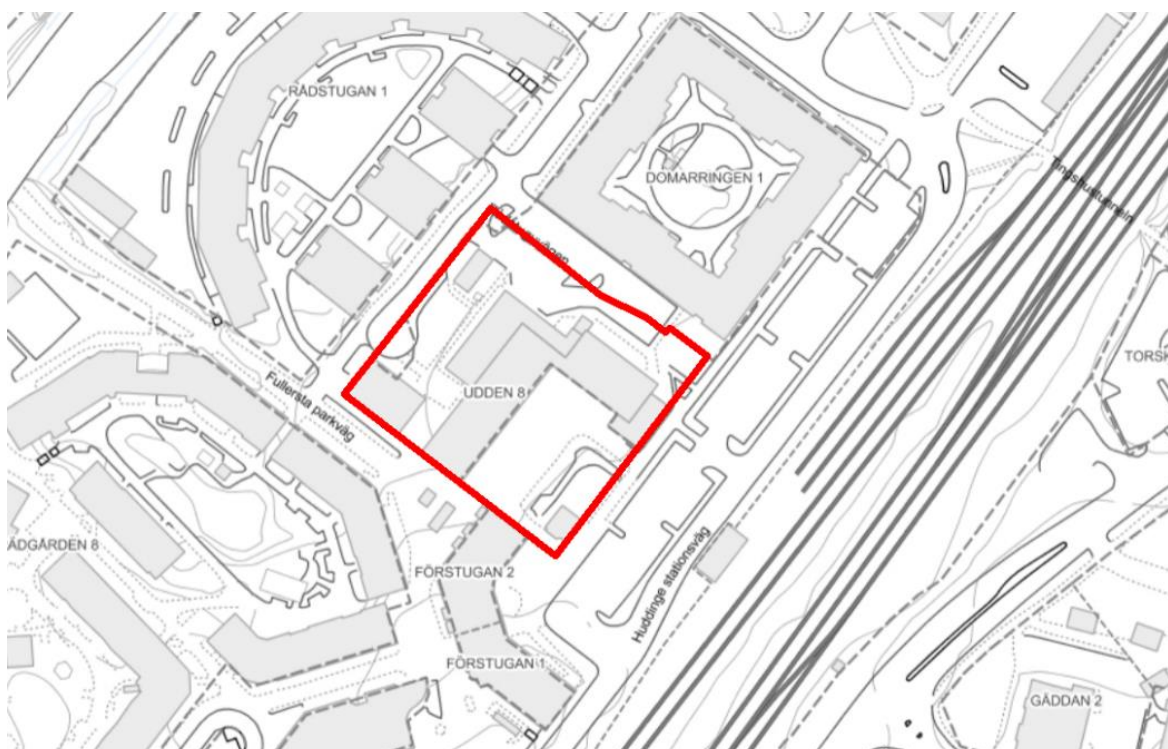
# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|                                          |    |
|------------------------------------------|----|
| <b>1. INLEDNING</b>                      | 2  |
| styrdokument och planförutsättningar     | 3  |
| Planerad exploatering                    | 5  |
| <b>2. STRUKTURANALYS</b>                 | 6  |
| Målpunkter                               | 6  |
| gång- och cykeltrafik                    | 7  |
| kollektivtrafik                          | 8  |
| biltrafik och parkering                  | 9  |
| restidskvoter                            | 9  |
| <b>3. BERÄKNING AV PARKERINGSTAL</b>     | 10 |
| Nya bostäder                             | 10 |
| befintliga bostäder                      | 11 |
| övriga verksamheter                      | 11 |
| <b>4. MOBILITETSPAKET</b>                | 13 |
| förslag på mobilitetsåtgärder            | 13 |
| <b>5. FÖRVÄNTAD EFFEKT / KLIMATNYTTA</b> | 18 |
| <b>6. REDUCERAT PARKERINGSBEHOV</b>      | 20 |
| <b>7. UTFORMNING AV PARKERING</b>        | 21 |
| bilkparkerings och angöring              | 21 |
| cykelparkering                           | 24 |

# I. INLEDNING

Udden 8 ett exploateringsprojekt i centrala Huddinge. Projektet innebär att en ny detaljplan tas fram som utreder möjligheten för ett nytt bostadshus samt ser över hur Fullersta torg kan utvecklas. I projektet ingår även att se över grönytor och utreda om det är möjligt att anlägga fler och mer effektiva cykelparkeringar.

Planområdet för Udden 8 ligger i nära anslutning till Huddinge station och cirka 50 meter från Västra stambanan. I nordväst och nordöst avgränsas planområdet av Rådstuguvägen, i sydväst av Fullersta parkväg och i sydöst av området mellan parkeringsplatserna vid Huddinge stationsväg och Fullersta torg, se figur 1 nedan.



Figur 1. Planområdet för Udden 8 vid Fullersta torg.

Östling Fastigheter är fastighetsutvecklare för Udden 8. Totalt planeras 58 lägenheter i ett bostadshus som kommer att länkas samman med befintliga bostäder runt torget. Målet med exploateringen är att bidra till en mer levande och attraktiv stadsmiljö runt Fullersta torg.

I denna mobilitetsutredning beskrivs förutsättningarna för parkerings- och mobilitetslösningar i projektet. I utredningen beskrivs den nuvarande trafiksituationen samt hur parkering och angöring kommer att lösas med den tillkommande bebyggelsen. Målet är att projektet ska genomsyras av hållbart resande där gång, cykel och kollektivtrafik är självklara val för vardagsresandet och där det finns gott om alternativ till den egna privatbilen i form av mobilitetstjänster och delade fordon. En viktig uppgångspunkt är att projektet ska ge nytta även för befintliga bostäder i området och underlätta för de boende i grannfastigheterna att bo och leva utan bil.

## STYRDOKUMENT OCH PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

Arbetet med Udden 8 har sin utgångspunkt i ett flertal kommunala styrdokument. Nedan följer en beskrivning av ett antal styrdokument som har haft påverkan på planeringsförutsättningarna för detaljplaneområdet.

### Huddinge kommun – Översiktsplan 2030

I Huddinge kommuns översiktsplan från 2014 beskrivs det hur kommunen kan utvecklas fram till år 2030 med avseende på bostäder, arbetsplatser, grönområden etc. Det övergripande målet är en hållbar utveckling med goda livsmiljöer att bo, besöka och verka i samtidigt som större grönområden värnas och klimatutsläppen minskar. I översiktsplanen anges fyra inriktningar för hur kommunen ska utvecklas.

1. Fler arbetsplatser inom tillväxtbranscher samt levande stadsmiljöer.
2. Ett grönt och hållbart Huddinge med en ansvarsfull samhällsutveckling.
3. Huddinge växer och sammanhållningen ökar genom att kommunens olika delar binds samman och levandegörs.
4. De regionala infrastrukturprojekten genomförs och inom kommunen prioriteras gång, cykel och kollektivtrafik.

Vad gäller Huddinge centrum finns en vision som tar sikte på att skapa fler byggrätter för att möta efterfrågan på bostäder. Inom ramen för detta ska dagens trafiksituation ses över för att möjliggöra för nya byggrätter samtidigt som resandet utvecklas med fokus på hållbara färdmedel.

### Trafikstrategi för Huddinge kommun

I Huddinge kommuns trafikstrategi formuleras en vision om ett hållbart transportsystem som är tillgängligt, tryggt och säkert och som stödjer en utveckling av attraktiva och hållbara livsmiljöer. I trafikstrategin lyfts tre områden fram som särskilt viktiga att arbeta med för att uppnå visionerna om ett hållbart transportsystem.

1. Gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras.
2. Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkt för all planering.
3. Bebyggelse och trafikplanering ska vara samordnad.

För att trafikstrategin ska få så stor effekt som möjligt har den konkretiserats i nio underliggande trafikplaner. Flera av trafikplanerna har bäring på detta projekt, däribland cykelplanen, gångplanen, parkeringsplanen, trafik- och miljöplanen, trafiksäkerhetsplanen och mobility managementplanen.

### Parkeringsprogram för Huddinge kommun

Huddinge kommun har tagit fram ett parkeringsprogram som beskriver vilka åtgärdsförslag och riktlinjer som behövs för att uppnå en fungerande parkeringssituation i kommunen. Syftet med parkeringsprogrammet är att styra arbetet i en riktning som leder mot översiktsplanens inriktning samt trafikstrategins mål och vision. En viktig utgångspunkt är att ta till vara på bra kollektivtrafiklägen

och därmed göra skillnad på hur parkering planeras, utformas och regleras. Följande inriktningsmål har tagits fram för parkeringsprogrammet.

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

Till parkeringsprogrammet finns även en bilaga med parkeringstal för cykel och bil. Syftet med detta är att säkerställa att tillräckligt många parkeringsplatser anläggs vid nyproduktion samtidigt som parkeringsnormen främjar en utveckling mot ett mer hållbart transportsystem.

Parkeringsnormen utgår från projektspecifika förutsättningar såsom målgrupp, typ av verksamhet/boende och geografiskt läge med närhet och tillgång till service samt förutsättningar att gå, cykla och resa kollektivt. Vidare finns det möjlighet för exploatörer att sänka parkeringstalen genom mobilitetsåtgärder som är knutna direkt till fastigheten och de enskilda hushållen. Det innebär att de boende och anställda ges incitament och möjlighet att resa på andra sätt än med egen bil.

### **Mobility managementplan för Huddinge kommun**

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Syftet med mobility managementplanen är att påskynda utvecklingen av hållbart resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Planen ska tydliggöra hur kommunen ska använda mobility management för att uppnå översiktsplanens och trafikstrategins mål, med tre tydliga inriktningsmål.

1. Med mobility management i planering och byggande ska utformningen och utvecklingen av samhällsbyggnadsprojekt skapa förutsättningar för hållbart resande.
2. Samarbeten med olika aktörer ska göra att fler arbetar för att underlätta och främja hållbara resor, både inom den kommunala organisationen och andra aktörer i kommunen.
3. Kommunikation och information ska användas för att främja hållbara resor hos invånare, besökare och verksamheter i kommunen.

### **Angränsande projekt och utvecklingsplaner**

Projektet med Fullersta torg och Udden 8 finns med i utvecklingsplanen *"Plan för samhällsbyggnad och lokalförsörjning i Huddinge 2020 med utblick till 2035"*. Där ingår även planläggning i de närliggande kvarteren Tingshuset 1 och 2 där samordning kommer att ske kontinuerligt mellan projekten. Vidare planeras för nya cykelparkeringar på Fullersta torg som kommer att samordnas med detaljplanen.

## PLANERAD EXPLOATERING

Exploateringen i planområdet gäller ett bostadshus med 10 våningar och en bostadsyta om cirka 2 500 kvm BTA. Totalt planeras 58 lägenheter som utgörs av 44 små lägenheter på 35 kvm och 14 större lägenheter på 75 kvm. Därtill planeras för ett litet café i bottenplan alternativt att lokalen kan nyttjas av Huddinge kommun.

| Storlek kvm      | Antal lägenheter | Total yta (BTA) |
|------------------|------------------|-----------------|
| 1,5 rum – 35 kvm | 44               | 1 540           |
| 3 rum – 75 kvm   | 14               | 1 050           |



Figur 2. Illustration över det nya flerbostadshuset.

### Målgruppen för projektet

Målgruppen för bostadsprojektet är unga vuxna som vill bo billigt och yteffektivt. Bostadshuset ligger i nära anslutning till service och handel och med omedelbar tillgång till kapacitetsstark kollektivtrafik i form av pendeltåg och busstrafik. I nära anslutning till planområdet finns dessutom grönområdet och möjlighet till rekreation och naturupplevelser. Kort sagt, en plats där det urbana stadslivet möter naturen.

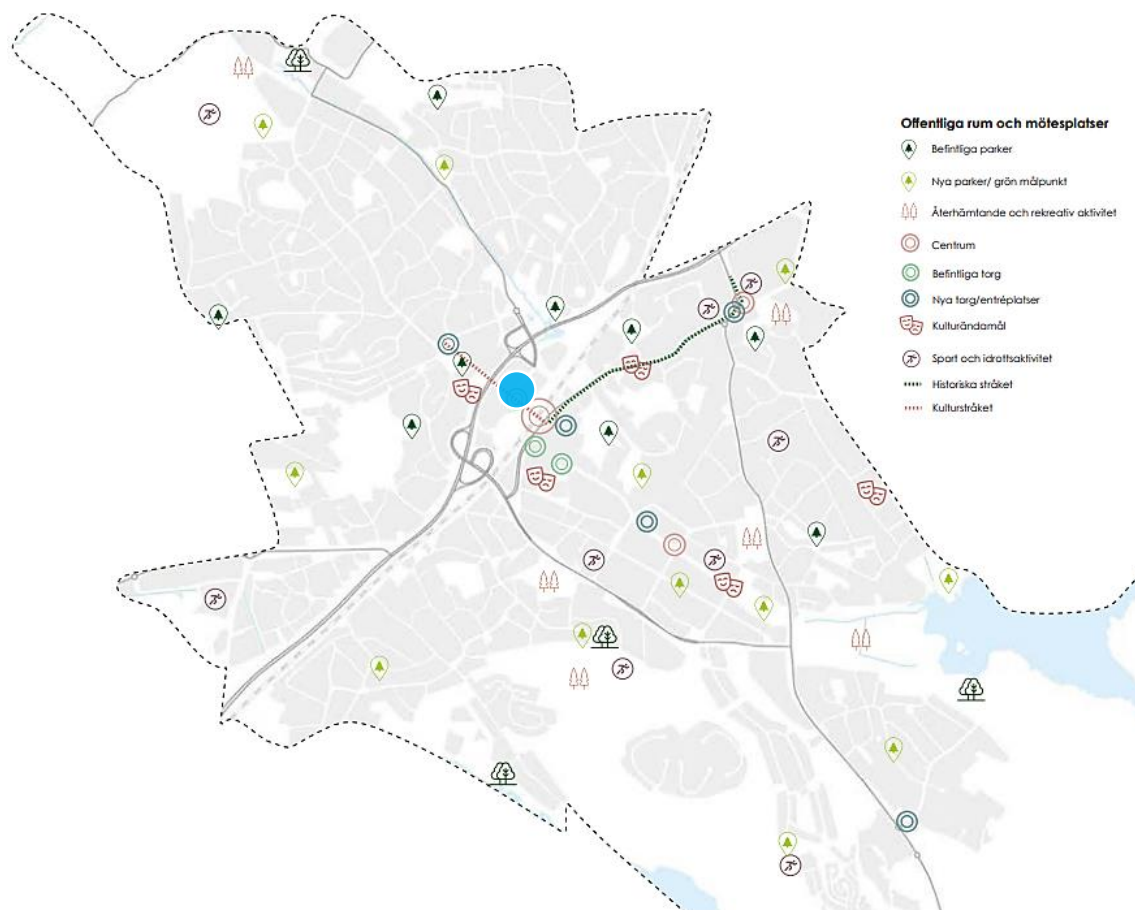
De små lägenheterna på 35 kvm riktar sig i första hand till personer som är nya på bostadsmarknaden och som ännu inte har bildat familj. De större lägenheterna på 75 kvm vänder sig till unga barnfamiljer som värdesätter det centrala läget men som också vill ha nära till grönska och friluftsliv.

## 2. STRUKTURANALYS

### MÅLPUNKTER

Planområdet för Udden 8 ligger i ett centralt läge i Huddinge kommun. Mindre än 300 meter från det nya bostadshuset ligger Huddinge centrum som har ett stort utbud av butiker, caféer, restauranger och nöjen. På nära håll finns även vårdcentral, förskola/skola och bibliotek samt sport- och idrottshallar. Vidare finns grönområde och parker såsom Gömmarens naturreservat och Sjödalsparken. Det innebär att det mesta som behövs vad gäller butiker, nöjen, service och rekreation finns att tillgå på gång- och cykelavstånd från planområdet.

På sikt kommer utbudet av målpunkter att öka ytterligare. I kommunens utvecklingsplan för centrala Huddinge beskrivs hur området ska utvecklas och förtätas med cirka 10 500 bostäder och 2 000 nya arbetsplatser. Som en del i utvecklingen kommer även torg, parker, kultur- och fritidsaktiviteter att utvecklas och förstärkas. En viktig utgångspunkt är att binda samman områdena på ömse sidor om järnvägen för att på så sätt utöka centrumet och integrera ny och befintlig bebyggelse. Det innebär att planområdet för Udden 8 kommer att vara ännu mer integrerat med den centrala stadsväven. I figur 3 visas befintliga och planerade offentliga rum och mötesplatser i centrala Huddinge med planområdet markerat i blått.



Figur 3. Befintliga och planerade offentliga rum och mötesplatser i centrala Huddinge från utvecklingsplanen.

## GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

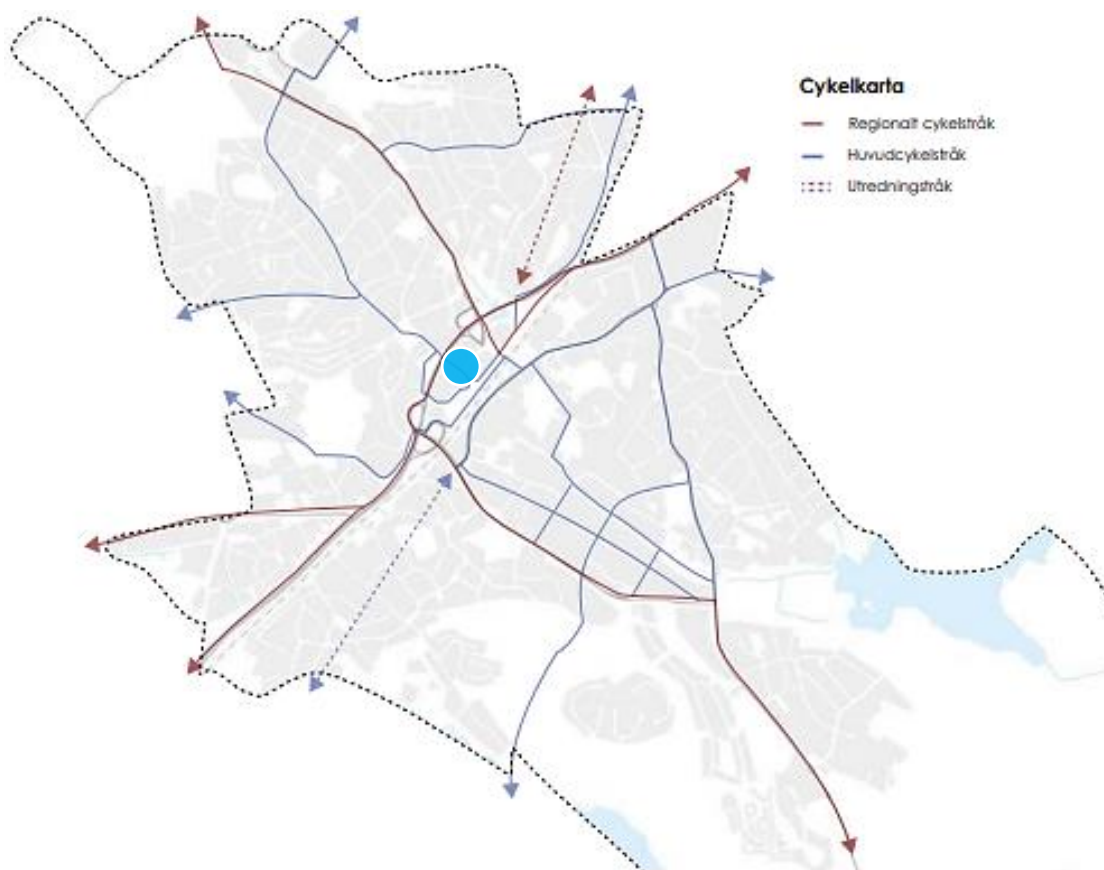
Udden 8 ligger på gångavstånd från service, handel och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Gatorna som omger planområdet är lugna och trygga med små biltrafikflöden och låga hastigheter. Det finns även ett stort nät av bilfria stråk i anslutning till planområdet från Fullersta torg och fram till Huddinge centrum med planskild passage under järnvägsspåret. Det innebär att boende i Udden 8 kan ta sig från bostaden till centrum eller tågstationen helt utan att blandas med motorfordon.

Vidare finns goda kopplingar till lokala och regionala cykelstråk. Planområdet angränsar till tre regionala cykelstråk:

1. Salemstråket som följer Huddingevägen in mot Stockholms innerstad.
2. Gömmarenstråket som följer Åvägen till Kungens kurva.
3. Glömstastråket som följer Glömstavägen upp till Masmo och Fittja.

På sikt planeras även ett regionalt cykelstråk utmed Tvärförbindelse Södertörn som binder samman Kungens kurva, Flemingsberg och Haninge centrum med en särskild koppling förbi Huddinge centrum. Därtill finns planer på ett cykelstråk längs med Västra stambanan som är utpekat i den regionala cykelplanen.

Vid sidan av de regionala cykelstråken finns ett finmaskigt nät med kommunala huvudcykelstråk i anslutning till planområdet. Det innebär att det finns goda möjligheter för de boende att ta sig fram med cykel i närområdet samt att cykelpendla på längre avstånd tack vare de regionala cykelstråken. I figur 4 visas huvudcykelstråk och regionala cykelstråk i Huddinge med planområdet markerat i blått.



Figur 4. Regionala cykelstråk och huvudcykelstråk i anslutning till centrala Huddinge från utvecklingsplanen.

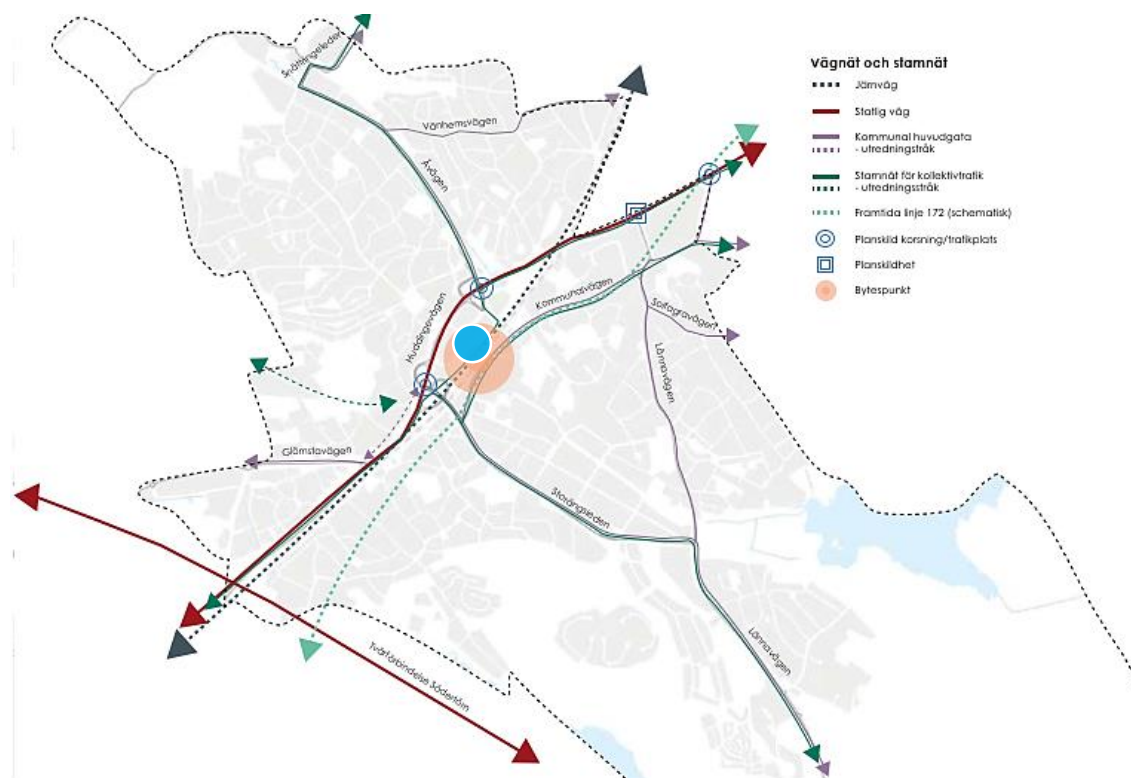
## KOLLEKTIVTRAFIK

Udden 8 har även goda kommunikationer med kollektivtrafik. Det nya bostadshuset ligger inom 200 meter från Huddinge station som är utpekad som regional bytespunkt i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFS 2050. Det innebär att platsen är strategiskt viktigt för byten mellan inomregionala resor och att Huddinge station med bussterminal kommer att vara en fortsatt viktig bytespunkt för stora delar av Stockholmsregionen. Från Huddinge station går pendeltåg mot Märsta och Uppsala respektive Södertälje. Pendeltåget avgår ungefär var 7:e minut i högtrafik och resan till Stockholms centralstation tar cirka 15 minuter.

Från Huddinge station går även ett flertal busslinjer till målpunkter som Huddinge sjukhus, Skärholmen, Balingsnäs, Sörskogen, Solgård, Högdalen, Stuvsta, Fruängen, Björnkulla, Fredriksdal, Norsborg, Länna, Trångsund och Skarpnäck. Det innebär att det finns förbindelser till tunnelbanan samt till flertalet bostadsområden i Huddinges västra och östra kommundelar.

Udden 8 ligger dessutom inom influensområdet för Spårväg Syd som planeras mellan Flemingsberg och Älvsjö via Masmö, Kungens kurva, Skärholmen och Fruängen. Syftet med spårvägen är att stärka tvärförbindelserna i regionen och skapa förutsättningar för ett starkt och robust kollektivtrafiksystäm. Därtill kommer Tvärförbindelse Södertörn att skapa bättre kopplingar i tvärgående riktning och knyta samman regionala målpunkter som Flemingsberg, Haninge centrum och Kungens kurva. Den nya tvärförbindelsen ger goda möjligheter för snabba och effektiva busslinjer i östvästlig riktning.

I figur 5 nedan visas förslag till framtida stamnät för kollektivtrafiken i Huddinge med planområdet markerat i blått. I figuren syns även schematisk framtida sträckning för stomlinje 172 och Tvärförbindelse Södertörn.



Figur 5. Regionala cykelstråk och huvudcykelstråk i anslutning till centrala Huddinge från utvecklingsplanen.

## BILTRAFIK OCH PARKERING

Udden 8 avgränsas av Fullersta parkväg, Rådstugevägen och området mellan parkeringsplatserna vid Huddinge stationsväg och Fullersta torg. Gatorna som omger planområdet har en lokal funktion med små trafikflöden och hastighetsbegränsning 30 km/tim. Huddinge stationsväg som ligger steget längre ner mellan Fullersta torg och järnvägsspåret har något högre flöden med cirka 3 500 fordon per dygn (2017) i höjd med planområdet för Tinghuset. Huddinge stationsväg är även en viktig bussgata som trafikeras av stombuss 172 mot Flemingsberg och centrala Stockholm.

Strax norr om planområdet passerar länsväg 226 – Huddingevägen. Huddingevägen är en av Stockholms viktigaste infartsleder söderifrån och har karaktär av stadsmotorväg med fyra filer i vardera riktningen. Trafikmängderna på Huddingevägen i närheten av planområdet är cirka 35 000 fordon per dygn (2017). På sikt kommer Huddingevägen att utvecklas för att tillgodose bättre framkomlighet för busstrafik. Ambitionen är att vägen ska få en karaktär som påminner mer om stadsgata med lägre trafikflöden. Detta, tillsammans med infrastrukturprojekt som Förbifart Stockholm, Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn, kommer leda till att Huddingevägens funktion som infartsled mot Stockholm troligen minskar på sikt.

Idag kopplas planområdet samman med Huddingevägen genom Huddinge stationsväg. På sikt finns planer på att förändra anslutningarna till Huddingevägen från det lokala vägnätet genom utveckling av trafikplatserna Storängen och Fullersta. Det kommer innebära att trafikflödena på Huddinge stationsväg minskar och att trafiksituationen i området blir ännu lugnare och tryggare.

Angöring med nyttotrafik sker via Rådstugevägen nordväst om planområdet. Där finns en byggnad för avfallshantering samt en vändplats som gör det möjligt för större fordon att angöra och vända på ett effektivt sätt. Parkering utgörs av markparkering på Rådstugevägen och på parkeringsytan mellan Fullersta torg och Huddinge stationsväg. På dessa ytor finns idag cirka 65 parkeringsplatser som angränsar till planområdet, varav cirka 40 platser tillhandahålls av Östling Fastigheter. Platserna är reglerade som boendeparkering, vilket innebär att det är förhyrda platser där det krävs särskilt parkeringstillstånd för att parkera. Vid sidan av dessa platser finns två parkeringsplatser anpassade för rörelsehindrade på Fullerstatorget.

## RESTIDSKVOTER

Restidskvoter är ett mått på gång, cykel och kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Restidskvoten innebär en jämförelse av tiden som tar det tar att resa mellan punkt A och B där restiden för cykel och kollektivtrafik divideras med restiden för bil. Ju lägre restidskvot desto mer attraktivt är det att resa med hållbara färdssätt. I tabellen nedan redovisas ett antal restidskvoter mellan Udden 8 och viktiga målpunkter i området. Restiderna är hämtade från Google Maps och avser lågtrafik, dvs de är inte anpassade utifrån trängsel i bilvägnätet. Det har inte heller lagts till gångtid till och från parkeringen, vilket innebär att restiden för biltrafiken i underskattad i tabellen.

| <i>Målpunkt</i>           | <i>Bil</i> | <i>Kollektivtrafik</i> | <i>Cykel</i> |
|---------------------------|------------|------------------------|--------------|
| Huddinge centrum          | 3 min      | -                      | 2 min        |
| Huddinge sjukhus          | 6 min      | 11 min                 | 12 min       |
| Kungens kurva             | 18 min     | 34 min                 | 20 min       |
| Stockholms Centralstation | 20 min     | 16 min                 | 56 min       |

### 3. BERÄKNING AV PARKERINGSTAL

Huddinge kommun har antagit ett parkeringsprogram med grundtal för parkeringstal. I programmet anges ett grundintervall som anger hur många parkeringsplatser för cykel och bil som ska anordnas i nybyggnadsprojekt. Det exakta antalet platser är beroende av geografiskt läge där kommunen delas in i tre zoner – A, B och C. Zonerna är definierade utifrån hur god tillgång de har till kollektivtrafik där zon A är den mest stationsnära zonen inom 600 meters radiellt avstånd från spårbunden kollektivtrafik.

Vidare beror parkeringstalet på fördelningen av lägenhetsstorlek där lägenheterna delas in i tre kategorier, små, mellanstora och stora lägenheter. I tabellen nedan visas parkeringstalet för cykel och bil i Huddinge kommun där planområdet för Udden 8 ingår i zon A.

| <i>CYKEL</i>    |       |       |       | <i>BIL</i> |       |       |
|-----------------|-------|-------|-------|------------|-------|-------|
| Storlek kvm     | Zon A | Zon B | Zon C | Zon A      | Zon B | Zon C |
| < 45 kvm        | 1,5   | 1,5   | 1,5   | 0,25       | 0,30  | 0,40  |
| 45 – 70 kvm     | 2     | 2     | 2     | 0,45       | 0,50  | 0,60  |
| > 70 kvm        | 3     | 3     | 3     | 0,75       | 0,80  | 0,90  |
| Besöksparkering | 0,5   | 0,5   | 0,5   | 0,05       | 0,10  | 0,10  |

#### NYA BOSTÄDER

I det nya flerbostadshuset planeras totalt 58 lägenheter, varav 44 små lägenheter som är mindre än 45 kvm och 14 stora lägenheter som är större än 70 kvm. Det ger följande antal parkeringsplatser.

| <i>CYKEL</i>    |                  |                    | <i>BIL</i>       |                  |
|-----------------|------------------|--------------------|------------------|------------------|
| Storlek kvm     | Antal lägenheter | Antal cykelplatser | Antal lägenheter | Antal bilplatser |
| < 45 kvm        | 44               | 66                 | 44               | 11               |
| 45 – 70 kvm     | 0                | 0                  | 0                | 0                |
| > 70 kvm        | 14               | 42                 | 14               | 10,5             |
| Besöksparkering | 0,5              | 29                 | 0,05             | 3                |
| <b>Totalt</b>   |                  | <b>= 137</b>       |                  | <b>= 24,5*</b>   |

\* Varav 1 plats anpassad för rörelsehindrade

## BEFINTLIGA BOSTÄDER

En viktig utgångspunkt för utvecklingen av Udden 8 är att samordna parkeringen med befintliga bostäder i Fullerstatorget 2-10. Där finns idag 43 lägenheter, varav 15 lägenheter som är mindre än 45 kvm, 19 mellanstora lägenheter som är 45-70 kvm och 9 stora lägenheter som är större än 70 kvm. Det ger följande behov av parkeringsplatser.

| CYKEL           |                  |                    | BIL              |                  |
|-----------------|------------------|--------------------|------------------|------------------|
| Storlek kvm     | Antal lägenheter | Antal cykelplatser | Antal lägenheter | Antal bilplatser |
| < 45 kvm        | 15               | 22,5               | 15               | 3,75             |
| 45 – 70 kvm     | 19               | 38                 | 19               | 8,5              |
| > 70 kvm        | 9                | 27                 | 9                | 6,75             |
| Besöksparkering | 0,5              | 21,5               | 0,05             | 2                |
| <b>Totalt</b>   |                  | <b>= 109</b>       |                  | <b>= 21*</b>     |

\* Varav 1 plats anpassad för rörelsehindrade

## ÖVRIGA VERKSAMHETER

Vid sidan av bostäder finns ett antal verksamheter i bottenvåningen i Fullerstatorget 2-10. Totalt handlar om det cirka 2000 kvm BTA som utgörs av restaurang, kontor, verksamhet för Huddinge kommun samt gymverksamhet.

- Restaurang: 460 kvm (*det planeras ett tillkommande café på cirka 100 kvm BTA*)
- Kontor: 435 kvm
- Lokaler för Huddinge kommuns: 600 kvm (*minskar med 250 kvm som en följd av den nya byggnaden*)
- Gymverksamhet: 485 kvm

För att utreda behovet av parkeringsplatser för verksamheterna har en särskild utredning gjorts utifrån den befintliga situationen vid Fullerstatorget.

Restaurangverksamheten på Fullerstatorget 2 utgörs av "Grekiska grill & bar" och "Tandori köket". Båda restaurangerna har ett lokalt upptagningsområde med boende och arbetande i närområdet. Idag hyr restaurangerna tre parkeringsplatser som används för personalparkering och eventuella besökare. Platserna speglar det behov som finns för verksamheterna. Detta kommer inte att förändras med den nya tillbyggnaden varför antalet platser föreslås kvarstå som idag. Det innebär att tre bilplatser reserveras för restaurangverksamheterna.

Kontorsverksamheten på Fullerstatorget 10 utgörs av "Mäklarhuset Huddinge". För kontoret föreslås att Huddinge kommuns parkeringstal för kontorsverksamhet tillämpas vilket innebär 10 bilplatser per 1000 kvm. Det innebär ett behov av totalt 4 parkeringsplatser för kontorsverksamheten.

På Fullerstatorget 10 ligger även ett gym som har en yta om knappt 500 kvm BTA. Gymmet är litet till storleken och har ett lokalt upptagningsområde med boende och arbetande i närområdet. Det anordnas inte gemensamma pass i gymmet utan fokus ligger på individuell träning.

Gymmet har erbjudits möjlighet att hyra parkeringsplatser för personal och besökare men har valt att tackat nej till detta eftersom det inte finns något behov. Dialogen med gymägaren visar att besökarna kommer från närområdet och att personalen väljer andra färdssätt än bil. Det finns inget som tyder på att detta skulle förändras med den nya tillbyggnaden varför parkeringssituationen föreslås kvarstå som idag. Det innebär att gymmet inte behöver hyra in sig på bilplatser som sedan inte används.

På Fullerstatorget 4 har Huddinge kommun lokaler för daglig verksamhet och second-hand-försäljning av barnkläder, skor, leksaker och böcker. Målgruppen för dagverksamheten är personer med lindrig till måttlig intellektuell funktionsnedsättning eller diagnoser inom autism. I samband med den nya byggnaden kommer lokalerna att minska från 600 till 350 kvm, men ambitionen är att verksamheten ska fortsätta bedrivas i lokalerna.

Idag hyr kommunen en parkeringsplats i anslutning till verksamheten. Parkeringsplatsen gör det möjligt för personer med särskilda behov att bli skjutsade till verksamheten alternativt för personer som vill skänka/lämna varor till second-hand-butiken. Förutsatt att verksamheten blir kvar i dess lägen finns det inget som tyder på att parkeringssituationen kommer att förändras med den nya byggnaden. Liksom för gymverksamheten föreslås att parkeringssituationen kvarstår som idag och att den parkeringsplats som reserveras för kommunens verksamheter är anpassad för rörelsehindrade.

Vad gäller cykelparkering föreslås att samtliga verksamheter får reserverade cykelplatser. För restaurangverksamheterna och kontorsverksamheten föreslås 10 respektive 5 cykelplatser vilket bedöms täcka behovet för personal och besökare. För gymverksamheten och Huddinge kommuns lokaler föreslås 3 respektive 2 cykelplatser. Det innebär ett tillskott av totalt 20 cykelplatser i kvarteret.

Med detta som antagande ger det följande parkeringsbehov för verksamheterna i kvarteret.

|                             | <i><b>CYKEL</b></i> | <i><b>BIL</b></i> |
|-----------------------------|---------------------|-------------------|
|                             | Antal cykelplatser  | Antal bilplatser  |
| Restaurang                  | 10                  | 3                 |
| Kontor                      | 5                   | 4                 |
| Lokaler för Huddinge kommun | 2                   | 1                 |
| Gymverksamhet               | 3                   |                   |
| <b>Totalt</b>               | <b>= 20</b>         | <b>= 8</b>        |

## 4. MOBILITETSPAKET

Huddinge kommun arbetar med flexibla parkeringstal, vilket gör det möjligt för exploatörer att sänka det projektspecifika parkeringstalet genom att tillhandahålla mobilitetsåtgärder. Syftet med åtgärden är att minska antalet parkeringsplatser vid bostaden genom att erbjuda de boende mobilitetslösningar som minskar behovet av bil. Därmed finns möjlighet att främja ett klimatsmart och effektivt resande vilket i sin tur bidrar till attraktiva livsmiljöer och en trygg och säker gatumiljö.

För att möjliggöra flexibla parkeringstal ställer kommunen två övergripande krav på exploatörerna. Kraven ger i sig ingen reduktion av antalet parkeringsplatser, men är en viktig del i arbetet med att planera och implementera verkningfulla mobilitetsåtgärder.

1. Informationsinsatser och marknadsföring av de mobilitetsåtgärder som exploatören avser genomföra behöver ske kontinuerligt för att få maximal effekt. Detta är särskilt viktigt i samband med säljprocess, första inflyttning samt vid framtida nyinflyttning. Exploatören ska därför, i samband med ansökan om bygglov, visa upp en plan som redogör för hur informationsinsatser och marknadsföring kommer att ske. Utöver detta ska åtgärderna som genomförs vid första inflyttningsperioden rapporteras in till kommunen.
2. För att möjliggöra en utvärdering av genomförda mobilitetsåtgärder är det viktigt att följa upp bilinnehavet bland de boende. Exploatören ska säkerställa att årlig uppföljning och rapportering av bilinnehavet sker under fem års tid, räknat från första inflyttningsdatum.

För att erhålla en reduktion av antalet parkeringsplatser kräver kommunen att byggherren vidtar ett paket av mobilitetsåtgärder.

### FÖRSLAG PÅ MOBILITETSÅTGÄRDER

För att uppnå bästa möjliga effekt föreslås ett brett utbud av mobilitetsåtgärder i Udden 8. Mobilitetsåtgärderna riktar sig både till de boende i det nya bostadshuset och i befintliga bostäder. Även verksamheterna (arbetande och besökare) gynnas av åtgärderna som motsvarar den högsta nivån av reduktion enligt Huddinge kommuns parkeringsprogram som är 30 %. Med denna nivå av mobilitetsåtgärder finns goda möjligheter att uppnå ett lågt bilinnehav i kvarteret vilket i sin tur ger attraktiva livsmiljöer och en trygg och säker gatumiljö.

Syftet med mobilitetsåtgärderna är att erbjuda hållbara, klimatsmarta och effektiva resealternativ och på så sätt minska behovet av bil för de boende och verksamma i området. Ett ytterligare syfte är att förenkla vardagspusslet genom att kombinera mobilitet och annan service, exempelvis hemleverans av varor, vilket gör det enklare och smidigare att bo utan bil.

Nedan presenteras de mobilitetsåtgärder som föreslås för Udden 8. Gemensamt för åtgärderna är att det är fastighetsägaren som ansvarar för att genomföra och finansiera dem. I ansvaret ingår även att följa upp mobilitetsåtgärderna vilket kommer att ske genom en årlig rapport med utvärdering av bilinnehav, parkeringsbeläggning, kö till parkering samt bokning och användning av bilpool och cykelpool.

#### I. Marknadsföring med fokus på hållbarhet och sociala värden

För att attrahera rätt målgrupp till Udden 8 är det viktigt att det marknadsförs med fokus på hållbarhet och sociala värden. Projektet kommer att profileras som ett klimatsmart och livskraftigt boende där parkering kompletteras av attraktiva mobilitetstjänster. Redan tidigt i processen kommer de boende att få information om de mobilitetsåtgärder som ingår i konceptet samt vilka möjligheter som finns för resor med cykel och kollektivtrafik till och från området. Information kommer att ges i hela processen, vid försäljning, kontraktsskrivning och inflyttning. Därefter kommer information att ges kontinuerligt till de boende i kvarteret, både i befintliga bostäder och i det nya bostadshuset. Information kommer att ges om parkeringsutbudet och de mobilitetsåtgärder som erbjuds.

## 2. Informationsträffar

De boende kommer även att bjudas in till informationsträffar som anordnas av fastighetsägaren. Vid informationsträffarna kommer de boende att få lära sig mer om de mobilitetsåtgärder som finns att tillgå i kvarteret och visas runt i huset. Informationsträffarna anordnas innan inflyttningen för att underlätta för de boende att planera sitt resande från första stund. Även boende i de befintliga bostäderna samt verksamheterna i fastigheten bjuds in till informationsträffarna för att lära sig mer om de nya mobilitetsåtgärderna. Som komplement till informationsträffarna kommer informationen att delges varje ny lägenhetsinnehavare i samband med kontraktsskrivningen för att säkerställa att alla som bor i kvarteret får samma möjlighet att ställa om till ett mer hållbart resande.

## 3. Personlig resecoach

I anslutning till informationsträffarna kommer även en personlig resecoach att finnas på plats för att ge individuell reserådgivning till alla som önskar. Syftet med resecoachen är att ge information om hur de boende och verksamma på bästa sätt kan resa med hållbara färdmedel och vilka effekter som detta får för deras hälsa och ekonomi. Personlig resecoaching har visat sig vara väldigt framgångsrikt när det kommer till att påverka människors resvanor och beteenden. Dels för att deltagarna blir mer engagerade och känner större ansvar när de får en egen personlig coach, och dels för att coachingen är det bästa sättet att föreslå skräddarsydda åtgärder som är speciellt anpassade för respektive person.

## 4. Cykelparkering med god standard

För att möjliggöra en trygg och säker förvaring av cyklar i området kommer det att finnas gott om cykelparkeringsplatser med hög standard. Totalt planeras det att tillskapa yta för drygt 270 cykelparkeringsplatser där närmare 130 platser kommer att anläggas i ett särskilt cykelhus i den östra delen av fastigheten närmast det regionala cykelstråket utmed Huddinge stationsväg. I cykelhuset kommer det även finnas laddplatser för elcyklar och förvaring av batterier etc. Cykelparkeringen kommer att möjliggöra för olika typer av cyklar (t.ex. lådcyklar och cykelkärror) och det kommer att vara möjligt att låsa fast cykeln med ramen. Övriga cykelplatser anordnas på gården samt i cykelrum i källaren som nås med ramp.

## 5. Cykelpool

I cykelhuset kommer det även att finnas cyklar som ingår i en gemensam cykelpool där två av cyklarna kommer att utgöras av eldrivna lådcyklar som gör det möjligt att utföra ärenden som storhandling och hämtning/lämning av barn. För att underlätta administrationen av cykelpoolen föreslås att en aktör handlas upp som tillhandahåller cyklarna och servicen av cyklarna. Till en början föreslås fyra cyklar i cykelpoolen, varav två elcyklar och två eldrivna lådcyklar. Därefter kan cykelpoolen utökas om behovet ökar. Cykelpoolen kommer att finnas på plats redan vid första inflyttning för att underlätta för de boende att resa och göra ärenden utan bil. Kostnaden för cykelpoolen kommer att finansieras fullt ut av fastighetsägaren, vilket innebär att cyklarna kommer att vara gratis att använda för de boende.



## 6. Bilpool

Även om många ärenden kan utföras med elcykel finns det tillfällen då bilen är oundgänglig, exempelvis vid längre avstånd och tunga transporter. För att möjliggöra för de boende och verksamma att utträtta den typen av ärenden kommer en bilpool att etableras i kvarteret. Bilpoolen kommer att finnas på plats från första inflyttning för att underlätta för de boende att flytta in utan bil. Medlemskapet i bilpoolen kommer att garanteras i minst fem år och inkluderas i bostadsavgiften.

Liksom cykelpoolen föreslås att en bilpoolsaktör att handlas upp som tillhandahåller fordonen och servicen av bilarna. Förslagsvis anlitas samma aktör för både bilpoolen och cykelpoolen vilket ökar tydligheten för användarna. Antalet fordon i bilpoolen kommer att planeras tillsammans med den aktör som handlas upp. Viktigt är att tillgången följer efterfrågan och att antalet fordon ökar successivt.

Förslagsvis samordnas etableringen av bilpool med projektet Tinghuset 1 och 2 som planläggs strax norr om Udden 8. Projektet drivs av fastighetsutvecklaren ALM Småa Bostad som kommer att etablera en bilpool med ett öppet system, dvs. bilar som står placerade på kvartersmark och som kan användas av allmänheten. Genom att samordna de två projekten och etablera en gemensam bilpool kan bilarna användas av fler än de som bor i kvarteret vilket ger underlag för ytterligare bilpoolsbilar. På sikt är ambitionen att uppnå en fordonspool med en bil per 50 lägenheter. För Udden 8 innebär det att två bilpoolsbilar etableras i kvarteret. För att möjliggöra ett öppet bilpoolssystem kommer bilarna att placeras på strategiska platser som är lättillgängliga och synliga. Platserna kommer att markeras som bilpoolsplatser och förberedas för laddning.

## 7. Cykelservicestationer

Ibland kan mindre brister, exempelvis punktering eller trasig växel, vara en anledning till att inte cykla på flera månader. För att undvika det kommer en cykelservicestation att anläggas i kvarteret som möjliggör ordentlig rengöring av cykeln. Servicestationen kommer att placeras utomhus på en strategisk plats som gör den tillgänglig för fler än bara de som bor i huset. Exempelvis vid det nya cykelhuset i anslutning till det regionala cykelstråket Salemstråket som passerar utmed Huddinge stationsväg. Servicestationen kommer att finnas på plats redan vid första inflyttning och bekostas liksom övriga mobilitetsåtgärder av fastighetsägaren som även står för drift och underhåll av stationen.



## 8. Cykelmekaniker

För att ytterligare öka servicen för cyklister kommer de boende och verksamma att erbjudas professionell hjälp med cykelreparationer på årlig basis, förslagsvis på våren då många är i behov av att rusta upp sina cyklar inför säsongen. Vid dessa tillfällen kommer en cykelverkstad till kvarteret och ställer upp en mobil servicestation där boende och verksamma kan lämna in sina cyklar på morgonen. På eftermiddagen, när arbetsdagen är slut, är cyklarna färdiga att hämta ut och redo för nästa säsong. Erbjudandet om cykelservice gäller både befintliga bostäder och det nya bostadshuset. Arbetet med enklare reparationer och service bekostas av fastighetsägaren, vilket innebär att det är gratis för de boende. Om cyklarna kräver helt nya delar, t.ex. fälgar, nav eller kedjor, så bekostas materialet av cykelägaren.

## 9. Hemleverans av varor

För att underlätta för e-handel kommer leveransskåp installeras i entréhallen. Leveransskåpen kommer utrustas med särskilda lås som öppnas med mobiltelefonen. Med leveransskåpen blir det enkelt och smidigt att dela ut mobil access till varubud vilket underlättar hemleverans även när de boende inte är hemma.

## 10. Prova-på-kort i kollektivtrafiken

Resvanor är ofta kopplade till fasta rutiner och beteenden. Ett bra sätt att bryta resvanor är därför att genomföra testkampanjer där resenärerna får möjlighet att pröva nya färd sätt under en begränsad försöksperiod. Som en del av mobilitetskonceptet föreslås därför att samtliga boende i kvarteret, både i det nya bostadshuset och i befintliga bostäder, erbjuds ett prova-på-kort till kollektivtrafiken som gäller under en månads tid. Syftet med kampanjen är att ge ett ekonomiskt incitament att åka med kollektivtrafik under en testperiod för att på så sätt etablera hållbara vanor som sedan består.

## 11. Resepaket

Prova-på-kortet föreslås ingå som en del av ett resepaket som delas ut till de boende i kvarteret. Resepaketet delas ut vid säljstart för att underlätta för de boende att planera sitt resande redan innan de flyttar in. Det delas även ut till befintliga boende samt verksamheter för att säkerställa att alla som bor i området får samma möjlighet att ställa om till ett mer hållbart resande. Resepaketet innehåller information om vilka möjligheter som finns att resa med hållbara färdmedel i området samt vilka tjänster som erbjuds i form av bilpool, cykelpool och prova-på-kort till kollektivtrafiken.

I paketet ingår även erbjudande om flyttservice med Move By Bike eller liknande cykelåkerier som erbjuder miljövänliga transporter. Det innebär att trafiksituationen vid inflyttning blir betydligt lugnare och tryggare med färre flyttbilar och tunga transporter. Även verksamheterna i området får en modifierad version av resepaketet med information om mobilitet.

## 12. Styrande prissättning av parkering

Den faktiska kostnaden för en parkeringsplats är betydligt högre än betalningsviljan hos användarna. Därför är det vanligt att kostnaden bärs upp av samtliga boende och att parkeringsavgifterna subventioneras med en kostnad som inkluderas i bostadshyran. För att undvika detta kommer kostnaden för anläggningen och driften av parkering att bäras endast av bilparkeringens användare. Det innebär att kostnaden kommer att särskiljas från hyran/bostadsavgiften, vilket ger ekonomiskt incitament att avstå från privatbil. För att säkerställa detta kommer en redogörelse för hur kostnaderna fördelas på användarna att skickas till Huddinge kommun i samband med bygglovsansökan.

## 13. Rabatter på hyrbil och taxi

De boende och verksamheterna vid Fullersta Torg ska ges ett rabatterat pris vid användning av hyrbil och taxi. Syftet med åtgärden är att göra det billigare att resa med dessa färdmedel och stärka deras konkurrenskraft mot privatägda bil.

#### **14. Digital informationstavla**

I byggnadens entré ska en digital informationstavla sättas upp. Informationstavlan ska visa information om exempelvis kollektivtrafikens avgångar och var närmsta kollektivtrafikhållplats ligger. Vidare kan det också framgå information om övriga mobilitetsåtgärder på tavlan för att upplysa och inspirera boende till ett hållbart resande.

#### **15. Uppföljning**

Användningen av mobilitetsåtgärderna ska följas upp kontinuerligt. Inom uppföljningsarbetet kan mobilitetsåtgärderna komma att justeras, exempelvis efter en viss målgrupp eller att utbudet av mer populära åtgärder ökar på bekostnad av mindre effektiva. För att möjliggöra en utvärdering av mobilitetstjänsterna kommer en årlig uppföljning att göras av bilinnehavet i området. Årlig rapportering kommer även att ske av beläggningen på parkeringsplatser för bil och cykel, kö till parkering samt användning/bokning av bilpool och cykelpool. Det är fastighetsägaren som ansvarar för uppföljningen som föreslås ske under fem år från inflyttning.

## 5. FÖRVÄNTAD EFFEKT / KLIMATNYTTA

Genom att arbeta med mobilitetsåtgärder som alternativ till privatbilen ökar förutsättningarna för hållbart resande i kvarteret. Det bidrar till en lugn, trygg och levande stadsmiljö som ger nytta både för det egna kvarteret och för stadsdelen i stort.

### Effekter på bilresande och bilinnehav

Erfarenheter från tidigare projekt med mobilitetsåtgärder visar att det finns goda möjligheter att minska både bilinnehavet och bilresandet. Som exempel kan nämnas Klippern 4 i Malmö som är ett bostadsprojekt med totalt 50 lägenheter där parkeringstalet har reducerats kraftigt till följd av bilpool, cykelpool och gratis cykelservice. Utvärderingar från projektet visar att de boende reser betydligt mer hållbart än övriga invånare i Malmö och att 9 av 10 reser dagligen med cykel eller kollektivtrafik. Även i Göteborg finns goda exempel att hämta från projektet Brf Viva med drygt 130 lägenheter nästan helt utan parkeringsplatser. Utvärderingar visar att de boende gör mindre än hälften så många bilresor som genomsnittet i Göteborg och att antalet cykelresor är fyra gånger så många som genomsnittet.

Utvärderingarna från Malmö och Göteborg visar att tillgången till bilpoolsbilar är den åtgärd som värderas högst av de boende, men att även andra åtgärder har inverkan på resandet. Störst effekt tycks åtgärderna ha när de genomförs som ett paket med både fysiska insatser och informationsinsatser. Då kan paketet utgöra ett attraktivt och konkurrenskraftigt alternativ till privatbilen som gör det enkelt och smidigt att bo och resa utan bil. Uppgifterna bekräftas av studier från Trafikverket, Trafikanalys, IVL (Svenska Miljöinstitutet) och KTH om effektsamband av mobilitetsåtgärder kopplat till hållbart resande. Nedan redovisas några av de effekter som påvisas i studierna.

### Bilpool

Uppgifter från Trafikanalys<sup>1</sup> visar att en bilpoolsbil ersätter mellan 10-15 privatägda bilar och att parkeringsbehovet minskar i motsvarande omfattning. Siffrorna bekräftas av studier från IVL<sup>2</sup> och KTH<sup>3</sup> med kartläggningar av bilpoolssystem i Sverige och utomlands. Däribland en flerårig uppföljning av ett bilpoolsystem i Schweiz med cirka 130 000 medlemmar. Studierna från Trafikanalys, IVL och KTH visar att medlemmarna i en bilpool minskar sin årliga körsträcka med 30-60 % till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik.

### Cykelpool

Även cykelpool kan bidra till ett minskat bilresande. Det framgår i en sammanställning<sup>4</sup> av nationella och internationella exempel med cykelpoolslösningar som visar att uppemot 20 % av användarna ersätter en resa som annars skulle ha gjorts med bil. Uppgifterna bekräftas av Trafikverket<sup>5</sup> som visar på goda resultat av införande av cykelpool och låncykelsystem.

### Information, marknadsföring och personlig resecoaching

Studier från IVL<sup>6</sup> visar att information och marknadsföring har stora möjligheter att öka andelen hållbara resor. Det är särskilt effektivt i nybyggnadsprojekt eftersom det ger möjlighet att påverka resenärerna i en situation där de ändå förändrar sina resmönster. Genom att tidigt informera om möjligheterna till hållbart resande och mobilitetsåtgärder som bilpool och cykelpool finns dessutom möjlighet att locka en målgrupp som redan tidigare är intresserade av att minska sitt bilresande.

<sup>1</sup> Nya tjänster för delad mobilitet (Trafikanalys 2016)

<sup>2</sup> Guide för mobilitetstjänster vid boendet (IVL 2021)

<sup>3</sup> Kunskapssammanställning om bilpooler, bostadsparkering och attityder till delat bilägande (KTH 2014)

<sup>4</sup> Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi av Region Skånes inriktning för fortsatt cykelutveckling i Skåne (Trivector 2014)

<sup>5</sup> Effektsamband av marknadsföring av kollektivtrafik till bilister (Trafikverket 2012)

<sup>6</sup> Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet (IVL 2018)

Störst effekt av marknadsföring och information uppnås om det genomförs som individuell coaching med skräddarsydd information. Då finns möjlighet att minska andelen bilresor med uppemot 10 % enligt uppgifter från Trafikverket och SKR (dåvarande SKL) som bl.a. bygger på en omfattande studie från Lund med cirka 25 000 hushåll.

### **Cykelmekaniker och cykelservicestation**

I en enkätundersökning genomförd av Cykelfrämjandet svarar nästan en tredjedel av deltagarna att en trasig cykel är den viktigaste anledningen till att de inte cyklar. I samma studie svarar cirka hälften av deltagarna att de föredrar att få sina cyklar servade av cykelmekaniker medan den övriga hälften anger att de gärna rustar upp cykeln själv om det finns möjlighet till det. Det innebär att cykelservicestationer i kombination med inhyrda cykelmekaniker är ett viktigt bidrag till en ökad cykling.

### **Hemleverans av varor**

Med en ökad e-handel och hemleverans av varor minskar behovet av bil i vardagen. Enligt uppgifter från VTI (Statens väg- och forskningsinstitut) finns möjlighet att minska bilresandet med uppemot 15 km per hushåll och vecka med en fortsatt ökning av hemleverans av varor och i synnerhet livsmedel. Det motsvarar en minskning på 6-7 % av det totala bilresandet för ett genomsnittligt hushåll i Sverige.

### **Prova-på-kort till kollektivtrafiken**

Kampanjer med testresenärer som erbjuder prova-på-kort till kollektivtrafiken är ett effektivt sätt att flytta öer resande från bil till kollektivtrafik. Enligt en sammanställning från Trafikverket<sup>7</sup> kan prova-på-kampanjer leda till att uppemot 30 % av deltagarna fortsätter att resa med kollektivtrafik efter försöksperiodens slut. Störst potential finns hos personer som genomgår en förändring som påverkar deras resmönster såsom att flytta till en ny bostad. Där och då finns goda möjligheter att påverka resvanorna eftersom flytten i sig innebär en omställning med nya resvanor.

### **Effekter på klimatpåverkan**

Som tidigare nämnts visar studier att medlemmar i en bilpool minskar sin årliga körsträcka med 30-60 % och i genomsnitt 300 mil per år. Räknat med en genomsnittlig bränsleförbrukning i Sverige ger det en koldioxidbesparing på 570 kg per medlem och år.

Om bilpoolen dessutom består av elbilar tillkommer en koldioxidbesparing på de mil som körs med bilpoolsbilarna. Det innebär att den potentiella koldioxidbesparingen är mångdubbelt högre. Räknat på den årliga körsträckan i Sverige borträknat de mil som minskar med bilpoolen ger det cirka 700 mil per år och medlem. Det motsvarar en koldioxidminskning på drygt 1300 kg per medlem och år. Det innebär en betydligt bättre närmiljö i kvarteret med bättre luft och lägre buller samtidigt som det bidrar till bättre hälsa, ökad trafiksäkerhet och en lugnare och tryggare livsmiljö.

---

<sup>7</sup> Effektsamband av marknadsföring av kollektivtrafik till bilister (Trafikverket 2012)

## 6. REDUCERAT PARKERINGSBEHOV

I tabellen nedan presenteras en sammanställning av bil- och cykelparkeringsbehovet vid Udden 8.

Genom införandet av mobilitetsåtgärderna ovan bedöms bilparkeringsbehovet kunna reduceras med 30%. Reduceringen appliceras på parkeringsbehovet för boende eftersom det är dessa som har möjlighet att nyttja mobilitetsåtgärderna. Med 30% reduktion blir det resulterande parkeringsbehovet 41 parkeringsplatser.

Inom utredningen har även effekten av en 34% reduktion studerats. För att uppnå denna reduktion behöver dock ytterligare mobilitetsåtgärder studeras mellan kommunen och fastighetsägaren i nästa skede. Med 34% reduktion blir det resulterande parkeringsbehovet 39 parkeringsplatser.

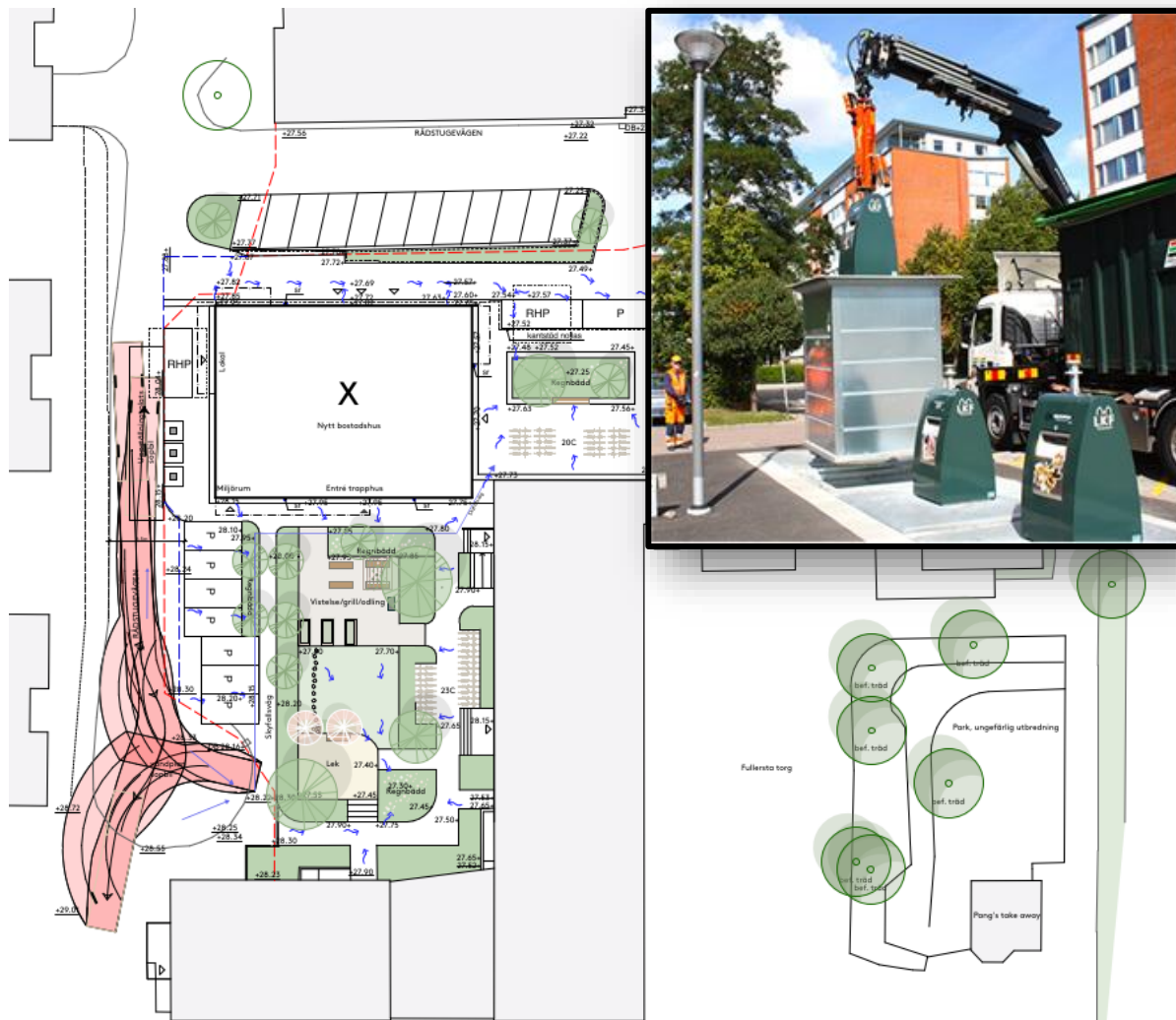
| <i>CYKEL</i>        |              | <i>BIL</i>                  |
|---------------------|--------------|-----------------------------|
| Antal cykelplatser  |              | Grundbehov                  |
| Nya bostäder        | 137          | 24,5 (vara 1 HKP)           |
| Befintliga bostäder | 109          | 21 (vara 1 HKP)             |
| Övriga verksamheter | 20           | 8                           |
| Bilpool/cykelpool   | 4            | 2                           |
| <b>Totalt</b>       | <b>= 270</b> | <b>= 55,5 (varav 2 HKP)</b> |

**Efter reduktion med 30 % = 41 (varav 2 HKP)**

**Efter reduktion med 34 % = 39 (varav 2 HKP)**



Avfallshantering sker med kassuner vilket möjliggör en snabb och smidig sophämtning där fordonet kan hämta avfallet från sidan. Kassunerna placeras längs Rådstuguvägen och angörs via en lastficka. Trafiken tar sig till lastfickan genom att vända längst in på Rådstuguvägen. I Figur 7 presenteras körspår som visar att trafikering är möjlig.

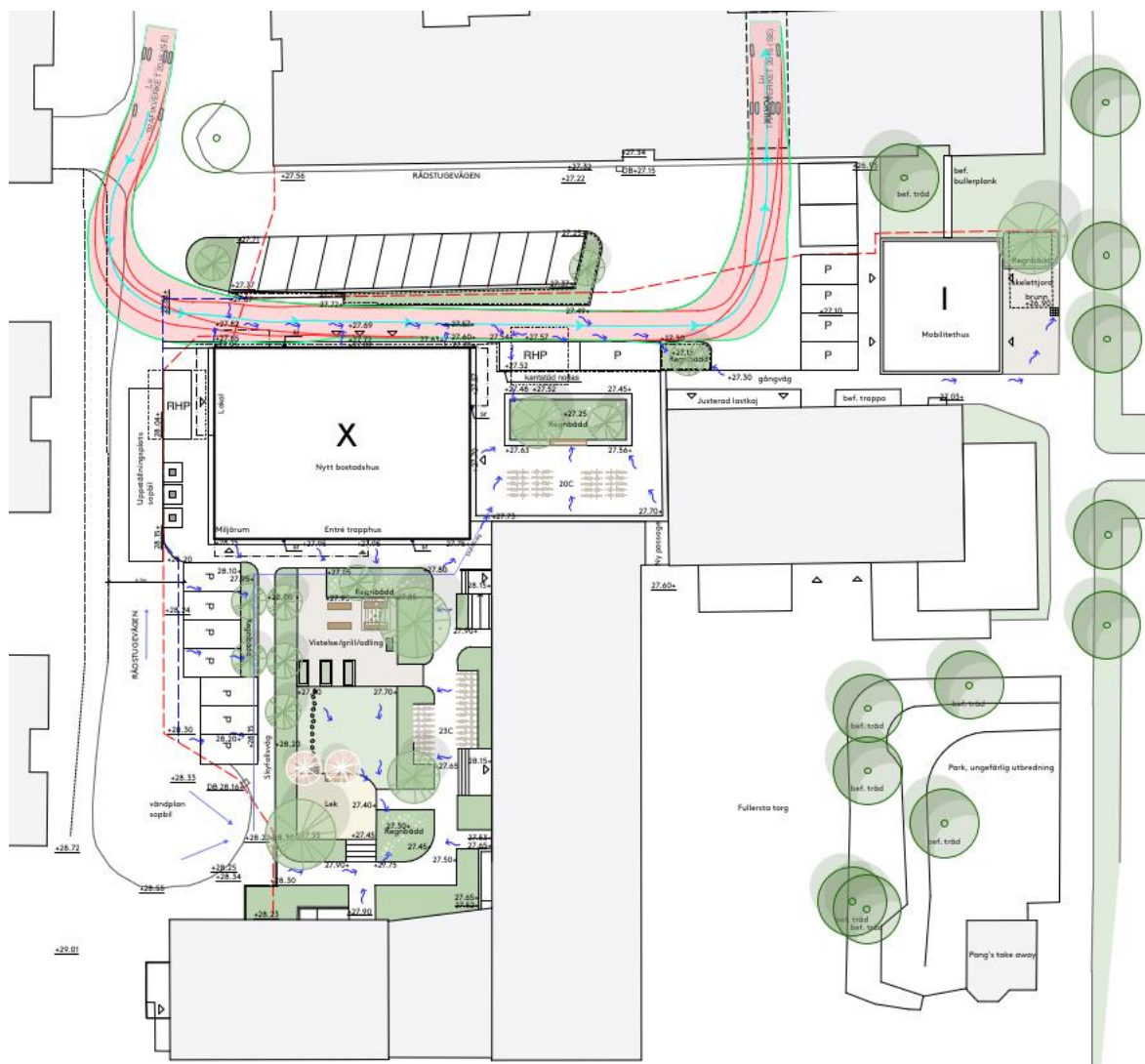


Figur 7. Angöring för sopbil genom avfallshantering med kassuner. Bakgrund från tidigare illustrationsplan.

Vad gäller leveranser till restaurangverksamheterna i Fullerstatorget 2 (Grekiska Grill & Bar och Tandoori Köket) så kommer detta att ske via en lastkaj nedanför avfallskassunerna. Leveranserna sker med lätt lastbil/skåpbil för att därmed freda området från tung trafik.

För räddningstjänst uppfylls kraven i plan- och bygglagen vad gäller avstånd mellan uppställningsplats och utryckningsfordon. Plan- och bygglagen anger ett maximalt avstånd om 50 meter mellan uppställning och byggnadens angreppspunkt, vilket möjliggörs inom kvarteret.

Under samrådet för detaljplanen framkom det att planen inte får omöjliggöra för trafikering av räddningstjänst intill intilliggande fastigheten Domarringen. Projektet har säkerställt att trafikering till Domarringen fortfarande möjliggörs genom en liknande trafikering som idag. I Figur 8 presenteras körspår för hur räddningstjänsten kan trafikera Domarringen. Trafikering sker via ytan mellan Udden 8 och den rad med markparkeringsplatser som ligger på Domarringens fastighet. Förslaget kräver inga backrörelser.



Figur 8. Trafikering av räddningstjänst till Domarringen. Bakgrund från tidigare illustrationsplan.

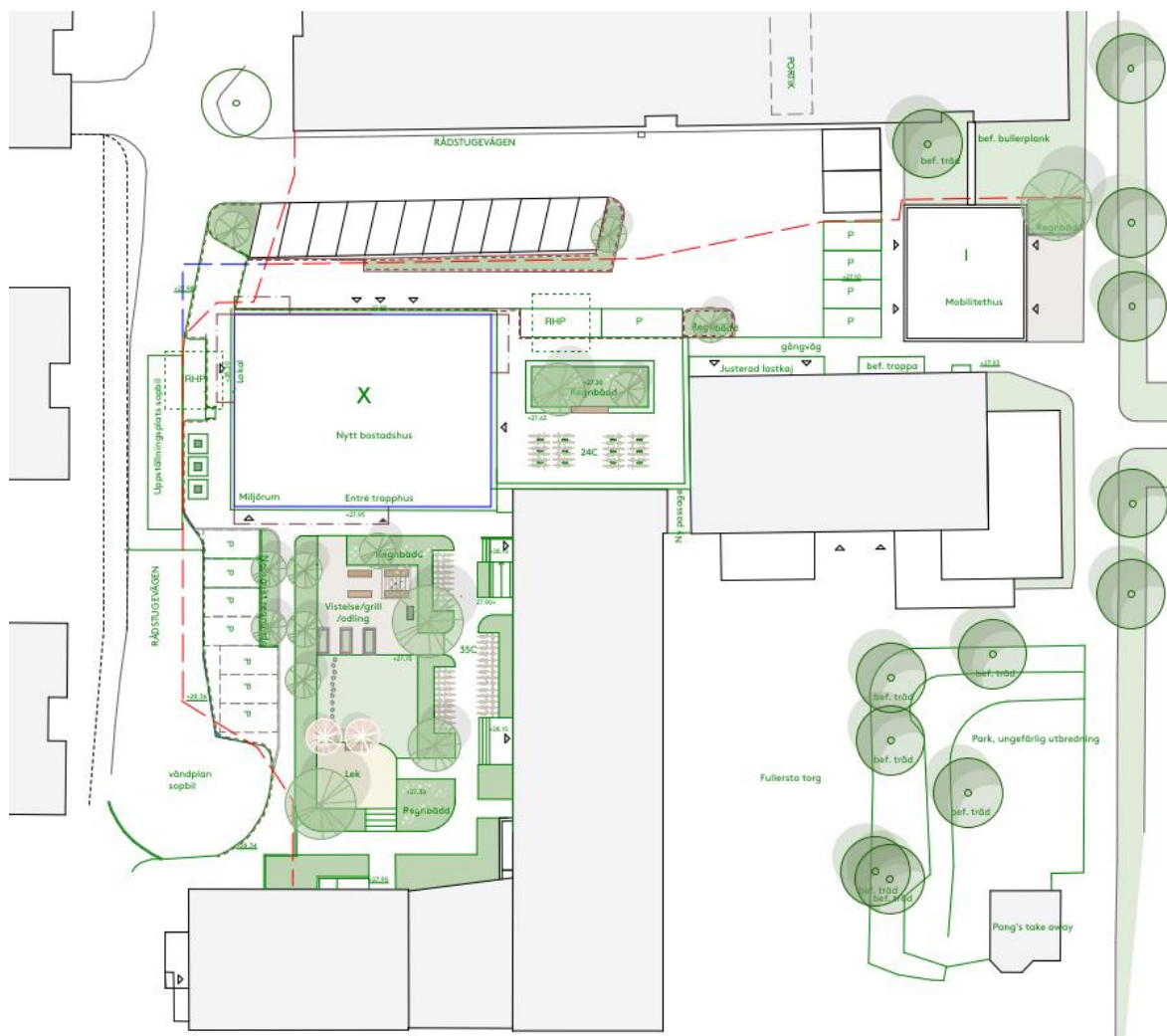
## CYKELPARKERING

I Figur 9 presenteras framtida parkeringslösning för cykel. Totalt kommer det säkerställas yta för 270 cykelparkeringsplatser. Det faktiska antalet platser kommer dock byggas ut stegvis beroende av hur efterfrågan utvecklas. Totalt kommer det säkerställas utrymme för 129 platser i en mobilitetsbyggnad, 82 platser i bottenvåningen på flerbostadshuset och 59 platser utomhus. Därutöver tillskapas ytterligare 16 platser på kommunens mark vid Fullersta torg. Cykelplatserna i mobilitetsbyggnaden är i tvåvåningsställ för att möjliggöra ett cc-avstånd på 500 mm.

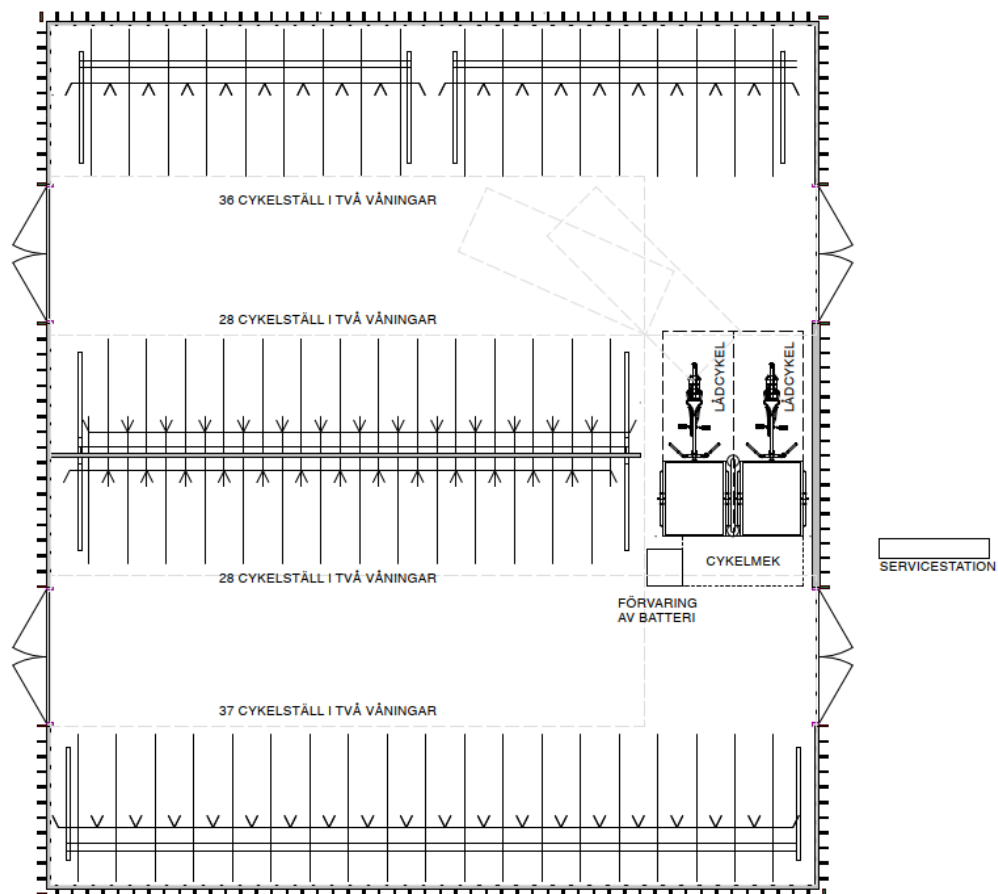
Initial föreslås 160 cykelparkeringsplatser tillskapas i området. Antalet platser föreslås utifrån att varje boende ska ges möjlighet att kunna äga en cykel. Därutöver adderas 10 procent för besökare. Enligt Statistiska Centralbyrån (SCB) bor det i snitt 2,5 personer i varje hushåll i Huddinge. För 58 lägenheter motsvarar detta ett totalt antal boende på 145 personer. Adderas sedan ytterligare 10 procent för besökare till detta resulterar det i ett cykelparkeringsbehov på 160 parkeringsplatser. Utredningen har även studerat möjligheten dimensionera initialt behov av cykelplatser utifrån kommunens resandeandel med cykel. Resandeandelen, 5 procent, baserades på den senaste genomförda resvaneundersökningen av Region Stockholm. Tillvägagångssättet frångicks dock eftersom det resulterade i ett antal parkeringsplatser som inte möjliggör för varje boende att äga en cykel, något som bedöms motverka de mål om ökat cykelresande som finns med i Huddinges Trafikstrategi.

Mobilitetsbyggnaden ligger i den östra delen av fastigheten närmast det regionala cykelstråket som passerar utmed Huddinge stationsväg. Mobilitetsbyggnaden blir en integrerad del av bullerskyddet ut mot spåret, men ger en betydligt bättre koppling mellan Huddinge stationsväg och Rådstuguvägen eftersom byggnaden till skillnad från det befintliga bullerplanket är genomblickbart. Byggnaden bidrar dessutom till en ökad trygghet i området eftersom det innebär att fler rör sig och vistas på platsen.

I Figur 10 och Figur 11 presenteras planritningar över mobilitetsbyggnaden och bottenplan i flerbostadshuset. Med mobilitetsbyggnaden finns gott om plats att parkera cykeln på ett tryggt och säkert sätt i kvarteret. Byggnaden ger snabb access till det omgivande cykelnätet och fungerar som reklampelare för ökad cykling, både för de boende i kvarteret och för personer i omgivningen (samt pendeltågsresenärer som passerar förbi längs järnvägsspåret). Mobilitetsbyggnaden och den tillhörande cykelservicestationen blir därmed en symbol för hela det mobilitetspaket som föreslås för Udden 8. Cykelservicestationen placerar förslagsvis på utsidan av cykelhuset närmast Huddinge stationsväg. Därmed blir den tillgänglig för allmänheten och kan användas även av fler än bara de som bor i huset.



Figur 9. Framtida parkeringslösning för cykel.



Figur 10. Planritning mobilitetsbyggnad.

