

Avsedd för
[Text - Change coverpage in the "Ramboll" Ribbon]

Typ av dokument
PM

Datum
November 2019

Granskningsversion

HÖGSÄTRA TRAFIK OCH PARKERING

To insert image,
select this placeholder ,
navigate to the Templafy icon
in the ribbon and select Images.

HÖGSÄTRA TRAFIK OCH PARKERING

Projektnamn **Högsätra**
Projekt nr **1320041970**
Mottagare **Sara Hultqvist**
Typ av dokument **PM**
Version **1,0**
Datum **2019-11-28**
Förberett av **Lovisa Strandlund**
Kontrollerad av **[Namn]**
Godkänd av **[Namn]**
Beskrivning **Trafik och parkering Kärnan**

Ramboll
Krukmakargatan 21
Box 17009
10462 Stockholm

T +46 (0)10 615 60 00
<https://se.ramboll.com>

1. TRAFIK

1.1 Gång

Högsätra är planerat utifrån 70-talets planeringsideal med trafikseparering. I den fortsatta utvecklingen av området föreslås en mer traditionell gatustruktur, men med bibehållet bilfritt gång- och cykelstråk centralt genom området, i väst-östlig riktning. Den planskilda gång- och cykelvägen över Läroverksvägen föreslås också behållas vilket medför fortsatt hög trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister. Längs Högsätravägen och Mittvägen föreslås gångbanor på båda sidor av gatan och längs radhusen i söder föreslås en gångbana på ena sidan.

Högsätravägen har lutningar på upp mot 5 %. För att klara en jämn lutning av gångbanan föreslås lutningen till entréerna kan tas upp på förgårdsmarken.

Mellan Lerbovägen och det centrala gång- och cykelstråket föreslås en trappkoppling vilket ger en genare förbindelse till entréer och tvärställda parkeringsplatserna längs Lerbovägen. En tillgänglig koppling mellan Lerbovägen och busstorget samt andra målpunkter i området är möjlig via Högsätravägen.

1.2 Cykel

Cykelbanorna ansluter till befintliga stråk på Läroverksvägen och till Högsättras centrala gång- och cykelstråk. Längs Högsätravägens norra sidan anläggs en 5 meter bred dubbelriktad gång- och cykelbana som kopplar samman cykelbanan på Läroverksvägen med det centrala, bilfria stråket som ansluter till skola och idrott i öster och den planskilda passagen över Läroverksvägen i väster. Förbi busstorget löper cykelbanan längs den östra sidan vilket skapar ett sammanhängande cykelstråk utan korsningspunkter. På övriga gator i området sker cykling i blandtrafik.

1.3 Kollektivtrafik

Området trafikeras av buss 206, 221, 233, 238, 291 samt av nattbussar 921 och 923. Högsätravägen fortsätter att vara den enda gatan i området som trafikeras av busstrafik. Gatan dimensioneras för busstrafik och busshållplatser och värdmöjligheter tillskapas vid busstorget intill Hälsans hus.

1.4 Biltrafik

Biltrafiken inom området styrs till stor del av garageplaceringar. Garageinfarterna till flerbostadshusen föreslås placeras mot Lerbovägen, västra delen av Högsätravägen och eventuellt mot Radhusvägen, i fall garage även anläggs i kvarter C (se figur 1). Garageinfarten till Hälsans hus föreslås placeras mot Mittgatan. Högsätravägen blir huvudgata inom området från vilken de nya lokalgatorna ansluter. Högsätravägen förskjuts något söderut jämfört med idag. Lerbovägen behåller dagens placering. En ny lokalgata, Mittvägen, föreslås i nord-sydlig riktning som kopplar ihop Högsätravägen med Radhusvägen. En kapacitetsanalys för korsningen Läroverksvägen/Högsätravägen har utförts med hänsyn till förtätningen i området. Trafikprognosen bygger på en exploatering med ca 270 nya bostäder. Efter kapacitetsanalysen har antalet nya bostäder justerats ner till ca 200. Analys i Capcal visar på låga belastningsgrader under maxtimmarna och risken för köbildning bedöms vara låg. Nuvarande utformning bedöms med marginal klara trafikflödena från nyexploateringen i området utan att riskera överbelastning.

1.4.1 Angöring

Angöringsmöjligheter skapas inom 25 meter från samtliga entréer. Nya kantstensparkeringsplatser föreslås på Högsätravägen och den del av Radhusvägen som löper parallellt med det centrala gång- och cykelstråket. Särskilt angöringsbehov finns för besökare till Hälsans hus, därför föreslås tvärställd parkering på Mittvägen och på busstorget. Även Lerbovägen får tvärställda parkeringsplatser.

Ramboll
Krummakargatan 21
Box 17009
10462 Stockholm

T +46 (0)10 615 60 00
<https://se.ramboll.com>

2. PARKERING

2.1 Cykelparkering

Lidingö stad saknar riktlinjer för parkeringstal för cykel. För bostäder och verksamheter ska cykelparkering inrymmas på kvartersmark. På allmän plats finns ytor för cykelparkering vid busstorget och Hälsans hus, exakt antal och placering behöver studeras närmre. I det fortsatta arbetet är det viktigt att planera in ytor för cykelparkering på kvartersmark.

2.2 Bilparkering

2.2.1 Befintlig situation

En utredning över dagens parkeringssituation har tagits fram för allmänna parkeringsplatser i Högsätra. Antal platser, reglering och beläggningen på parkeringsytorna har sammanställts och vilka som nyttjar dessa har utretts genom nummerskrivning. Kärnan, inklusive Lerbovägen, samt skol- och idrottsområdet ingick i parkeringsutredningen. Inom området Kärnan finns idag 174 parkeringsplatser fördelade enligt nedan:

- 81 besöksparkeringsplatser (avgiftsbelagd eller tidsbegränsad max 3 tim dagtid)
- 68 platser som kräver tillstånd (varav 34 personalplatser)
- 25 förhyrda eller reserverade platser

Därutöver finns ca 15 oreglerade kantstensparkeringar på Lerbovägen.

Utav de drygt 90 parkeringsplatser som är förhyrda, reserverade eller kräver någon form av tillstånd, nyttjas idag ca 60 av hemtjänst och vårdanställda (enligt uppgift från kommunen).

Beläggingsstudien och utdraget från transportstyrelsen visar att verksamheterna som finns i Högsätra idag skapar ett relativt stort parkeringsbehov, vilket behöver tas i beaktande i den fortsatta planeringen av området om samma typer av verksamheter ska finnas kvar även framöver.

Besöksparkeringsytorna intill Högsättrahuset hade en relativt hög beläggning dagtid, både vardag och helg, men låg kvällstid. Den avgiftsbelagda besöksparkeringen hade låg

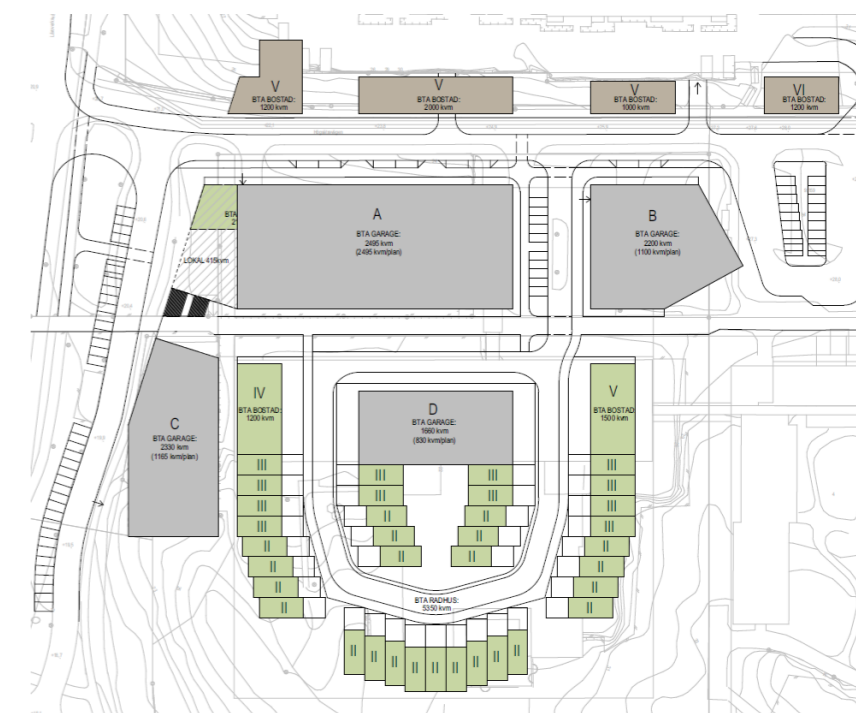
beläggning vid samtliga inventeringstillfällen. Under arbetstid är det främst Lidingöbor som nyttjar parkeringen och under helgen är det främst bilar från Stockholms län, men även andra delar av landet som står parkerade. Gissningsvis beror den höga andelen bilar med hemhörighet utanför Lidingö under lördagen på att besökare till idrottsverksamheterna parkerar såväl vid idrottsplatsen som i andra delar av området. Högsättrabor parkerade inte på de inventerade parkeringsytorna i någon hög utsträckning. De ytor som nyttjas av Högsättrabor används kvälls/natttid och då framför allt Lerbovägen som är avgiftsfri och inte har någon tidsreglering. I övrigt är det relativt många bilar med hemhörighet i andra delar av Stockholms län som parkerar på de olika parkeringsplatserna i Högsätra.

2.2.2 Parkering för nya bostäder och vårdverksamhet

Målsättningen är att parkering för boende och anställda inom vårdverksamheten ska rymmas i garage och på tomtmark. I området föreslås ett parkeringstal på 1,0 bilplatser/lägenhet för de flerbostadshus som planeras på kommunens mark och 1,5 bilplatser för radhusen. Parkering planeras i garage under två eller möjligen tre av bostadskvarteren, kvarter A, C och eventuellt D (se figur 1) samt under Hälsans hus (kvarter B). En schablonmässig beräkning har gjorts över hur många parkeringsplatser som kan inrymmas i garagen utifrån ett antagande att varje parkeringsplats kräver en yta på i genomsnitt 26 m². Rampernas utformning eller hur stort utrymme övriga ytor i garaget tar i anspråk, så som teknikutrymmen och cykelparkering, har inte tagit i beaktande i uträkningen.

För radhusen ryms en parkeringsplats per tomt. För att klara p-tal 1,5 behöver hälften av radhusen hyra en parkeringsplats i ett av garagen. Därför föreslås att 18 parkeringsplatser i bostadsgaragen reserveras för radhusen.

Två olika garagealternativ har studerats för att utreda möjligheten att uppnå önskvärt parkeringstal för de bostäder som planeras på kommunens mark. I alternativ 1 anläggs garage i ett plan i kvarter A och i två plan i kvarter C. I alternativ två anläggs dessutom garage i två plan i kvarter D.



Figur 1. Strukturplan Kärnan. Gröna och grå ytor är föreslagen bebyggelse på kommunens mark, grå ytor visar möjliga ytor för garage. Brun bebyggelse är på privat mark.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Antal flerbostadshus (kommunens mark)	168
Antal radhus	35
BTA garage, bostäder, alternativ 1	4 825
BTA garage, bostäder, alternativ 2	6 485
BTA garage vårdverksamhet	2 200

Utifrån ovanstående antaganden och förutsättningar medger alternativ 1 186 boendeparkeringsplatser i garage, vilket ger parkeringstal 1,0 för flerbostadshuset och 1,5 för radhusen. Alternativ 2 medger 249 parkeringsplatser vilket ger parkeringstal 1,3 för flerbostadshuset och 1,5 för radhusen.

Möjlighet att tillskapa fler parkeringsplatser finns genom att utöka garaget i kvarter C österut, så att även flerbostadshuset öster om kvarteret och de 4 intilliggande radhusen/trevåningshusen är underbyggda med garage.

I garaget under Hälsans hus ryms, med ovanstående antaganden, 85 parkeringsplatser. Om behovet av parkeringsplatser är detsamma som dagens behövs ca 60 platser för anställda.

2.2.2.1 Besöksparkering

Besöksparkering för bostäder föreslås inrymmas på gatumark och besöksparkering till Hälsans hus föreslås på gatumark och i garage. Besöksparkering ingår inte i det parkeringstal som tagits fram för bostäderna. Besöksparkering till bostäder föreslås uppgå till 10 % av boendeparkeringen, dvs 22 platser. Om behovet av besöksparkeringsplatser till Hälsans hus är detsamma som dagens behövs ca 90 parkeringsplatser för besökare, ca 15 av dessa kan rymmas i garaget till Hälsans hus.

Gatuparkering föreslås på Lerbovägen, södra sidan av Högsåtravägen, Mittvägen, delar av Radhusvägen och på busstorget. Totalt uppgår antalet gatuparkeringsplatser till ca 75 platser vilket bedöms som tillräckligt för bostädernas och verksamheternas behov då visst samutnyttjande kan ske.

Ramboll
Krukmakargatan 21
Box 17009
10462 Stockholm

T +46 (0)10 615 60 00
<https://se.ramboll.com>