

TRAFIK- OCH PARKERINGSUTREDNING

Ekporten



2024-11-21



Uppdragsinformation

Uppdragsnamn	Trafik- och parkeringsutredning Ekporten
Uppdragsnummer	10375224
Författare	Hanna Lövgren och Albin Bellander
Datum	2024-11-21
Granskad av	Stina Alexandersson

Kund

John Mattson Fastighetsföretagen AB

Konsult

WSP

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

Kontaktpersoner

John Mattson Fastighetsföretagen AB

Salman Salman, salman.salman@archus.se

WSP

Hanna Lövgren, hanna.lovgren@wsp.com

SAMMANFATTNING

I bostadsområdet Larsberg på sydvästra Lidingö planerar John Mattson Fastighetsföretagen AB ett nytt flerbostadshus på fastigheten Fyrtornet 5/Ekporten. Flerbostadshuset planeras rymma 94 bostäder och kommer ersätta parkeringshuset som finns på fastigheten idag.

John Mattson äger flera flerbostadshus i området idag och det nya flerbostadshuset innebär ett utökat fastighetsbestånd. Det befintliga bilparkeringsbeståndet som tillhör det befintliga fastighetsbeståndet i området har en låg beläggning. Idag är drygt 40 procent av de förhyrda platserna uthyrda och en beläggningsräkning visar att beläggningen uppgår till knappt 60 procent i området.

Med utgångspunkt i beläggningsräkningen som har genomförts i området kan det befintliga bostadsbeståndets parkeringsefterfråga beräknas till 797 bilparkeringsplatser. I enlighet med Lidingö stads parkeringsnorm beräknas det nya flerbostadshuset efterfråga 78 bilparkeringsplatser och 260 cykelparkeringsplatser. Den totala efterfrågan på bilparkering i området blir därmed 875 platser när det nya flerbostadshuset har byggts.

Det befintliga parkeringsbeståndet i Larsberg (exklusive kommunala parkeringsplatser och parkeringshuset som kommer rivas) utgörs av 867 bilparkeringsplatser. Med en efterfråga från det befintliga bostadsbeståndet på 797 bilparkeringsplatser så innebär det ett överskott på 70 bilparkeringsplatser i området idag – vilket skulle rymma stora delar av den tillkommande efterfrågan från det nya flerbostadshuset om en gemensam parkeringslösning för området ordnas. I det nya flerbostadshuset planeras även ett parkeringsgarage som kommer rymma ungefär 90 bilparkeringsplatser. Tillsammans kommer därmed parkeringarna i området och det planerade bilparkeringsplatserna i garage med god marginal tillgodose parkeringsefterfrågan inom den kvartersmark som Johan Mattson förfogar över, se sammanställningen i tabellen nedan.

	Befintligt bostadsbestånd	Nytt flerbostadshus	Totalt
Utbud av bilparkeringar	867	90	957
Efterfråga på bilparkeringar	797	78	875
Utbud minus efterfråga	+70	+12	+82

Cykelparkeringar planeras lösas inom fastigheten för det nya flerbostadshuset. Den största andelen av parkeringarna inomhus och en andel i anslutning till entréerna utomhus.

Det nya flerbostadshuset kommer även alstra biltrafik. Med utgångspunkt i parkeringsefterfrågan kan bostäderna beräknas alstra ungefär 200 fordonsrörelser per dygn. På dygnsnivå skulle det innebära en relativt låg procentuell ökning av biltrafiken i området, motsvarande 6 procent. Under förmiddagens maxtimme skulle det innebära ungefär 50 fordon, det vill säga knappt en bil i minuten. Med utgångspunkt i detta är det troligt att Larsbergsvägen precis intill fastigheten fortsatt kommer upplevas som en lågtrafikerad gata med ett något förhöjt bildflöde under för- och eftermiddagens maxtimme.

Då det tillkommande trafikflödet från det nya flerbostadshuset under förmiddagens maxtimme uppskattas motsvara mindre än en bil i minuten bedöms påverkan på korsningen Larsbergsvägen/Bodalsvägen vara låg. I cirkulationsplatsen Larsbergsvägen/Agavägen finns det sannolikt en viss fördröjning redan idag under eftermiddagens maxtimme med anledning av intilliggande matbutik, sett till trafiktillväxtens från flerbostadshusets så bedöms effekten av tillkommande trafik på cirkulationsplatsen som försumbar.

Innehåll

1	BAKGRUND OCH SYFTE	5
1.1	PLANERAD EXPLOATERING	5
2	NULÄGESBESKRIVNING	7
2.1	GÅNG OCH CYKEL	7
2.2	KOLLEKTIVTRAFIK	8
2.3	SERVICE I NÄROMRÅDET	8
3	PARKERINGSEFTERFRÅGAN	10
3.1	PARKERINGSEFTERFRÅGAN BEFINTLIGT BOSTADSBESTÅND	10
3.1.1	Antal uthyrda platser	11
3.1.2	Parkeringsbeläggning	11
3.1.3	Fördjupad belägningsberäkning	12
3.2	PARKERINGSEFTERFRÅGAN EKPORTEN	13
3.3	MOBILITETSÅTGÄRDER FÖR REDUKTION AV PARKERING	14
4	PARKERINGSBESTÅND	15
5	PARKERINGSLÖSNING	16
5.1	UTBUD OCH EFTERFRÅGAN I BEFINTLIGT BESTÅND	16
5.2	UTBUD OCH EFTERFRÅGAN I BEFINTLIGT BESTÅND INKLUSIVE EKPORTEN	16
5.3	CYKELPARKERING INOM EKPORTEN	16
5.4	BILPARKERING INOM EKPORTEN	17
5.5	MÖJLIG PARKERINGSLÖSNING FÖR OMRÅDET	18
6	BEDÖMNING AV TILLKOMMANDE BILTRAFIK	19
6.1	BEFINTLIG BILTRAFIK	19
6.2	TILLKOMMANDE BILTRAFIK	20
6.2.1	Påverkan på Larsbergsvägen och korsningspunkter	20
6.2.2	Korsningskapacitet	21
6.2.3	Vidare analys	21

1 BAKGRUND OCH SYFTE

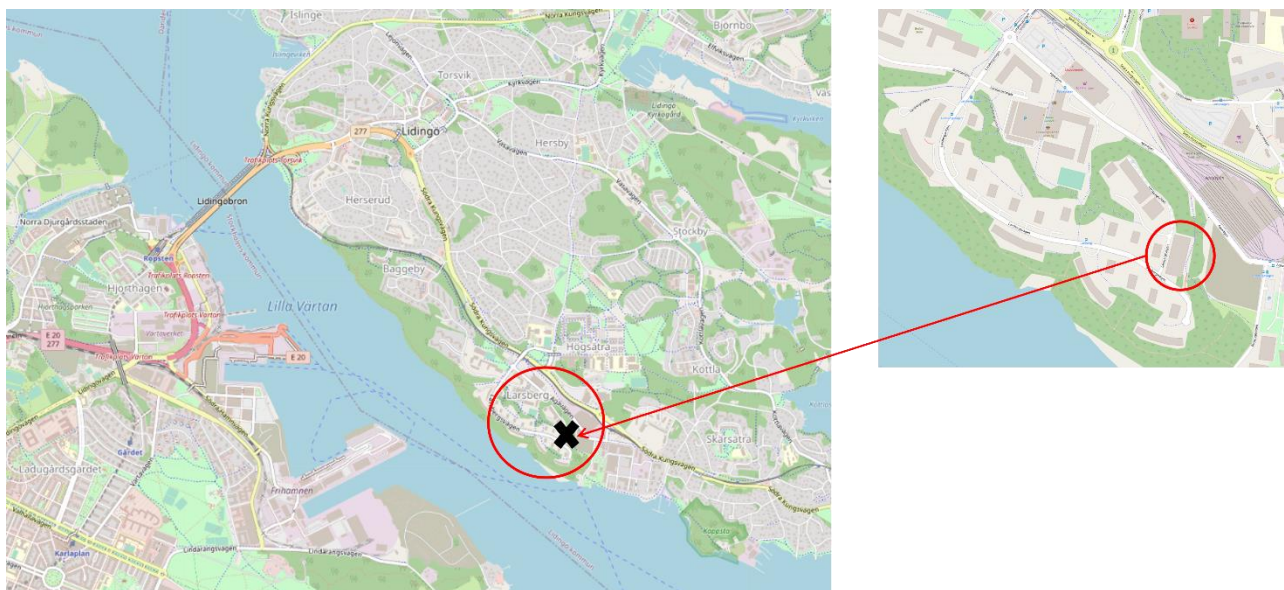
Larsberg är ett bostadsområde på sydvästra Lidingö, beläget väster om Södra Kungsvägen. John Mattson har idag ca 1 540 hyresrätter i området och planerar nu för ytterligare flerbostadshus med 94 lägenheter på fastigheten Fyrtrornet 5/Ekporten.

Det har tidigare gjorts en parkerings- och mobilitetsutredning för samma fastighet, men eftersom Lidingö stad har uppdaterat sin parkeringsnorm samtidigt som det har gjorts mindre förändringar i planförslaget behöver den nu justeras.

Den här utredningen syftar därmed till att uppdatera den tidigare genomförd parkerings- och mobilitetsutredningen utifrån de nya förutsättningarna. Dessutom har utredningen kompletterats med en bedömning av tillkommande trafik från den föreslagna exploateringen samt dess påverkan på det befintliga vägnätet.

1.1 PLANERAD EXPLOATERING

Flerbostadshuset Ekporten ska placeras på den befintliga parkeringen P3, belägen på Larsbergsvägen 31, se Figur 1. För byggandet av Ekporten ska parkeringshuset rivas.



Figur 1. Översikt över Larsberg bostadsområde på Lidingö. Det nya flerbostadshuset är beläget i områdets sydöstra del (illustrerat med kryss).¹

Exploateringen planar att rymma 94 lägenheter i storlekarna 1–4 rum och kök, se Tabell 1.² Bostadshuset har totalt sju våningar där de två våningarna under entréplan planeras för garage. Parkering för cykel planeras i cykelrum samt på gård. Figur 2 visar en illustrationsbild av Ekporten.

¹ Open Street Map. Bearbetad av WSP.

² Lindberg Stenberg Arkitekter & John Mattson. (2023-09-04). *Ekporten Situationsplan*.

Tabell 1. Antal planerade bostäder utifrån typ av lägenhet.³

Typ av bostad	Antal planerade bostäder i Ekporten
1 rum och kök	1
2 rum och kök	31
3 rum och kök	35
4 rum och kök	27
Totalt	94



Figur 2. Visionsbild av Ekporten med perspektiv från Larsbergsvägen.⁴

³ Lindberg Stenberg Arkitekter & Johan Mattson. (2024-10-18). *Areasammanställning*.

⁴ Lindberg Stenberg Arkitekter & Johan Mattson. (2023-09-04). *Ekporten Situationsplan*.

2 NULÄGESBESKRIVNING

Larsberg är ett bostadsområde på Lidingö som till största delen består av bostäder. Strax öster om området finns ett lokalt centrum innefattande en livsmedelsaffär samt en del övriga mindre verksamheter.

2.1 GÅNG OCH CYKEL

I direkt anslutning till Larsberg passerar ett regionalt cykelstråk som via Lidingöbron leder in mot Valhallavägen och vidare in mot centrala Stockholm. Cykelstråket sträcker sig även, via Södra Kungsvägen, fram till Lidingö centrum. Strax norr om området finns även naturområden som nås via lokala gång- och cykelvägar.



Figur 3. Cykelvägar inom närområdet.⁵ Röd visar regional cykelväg, blå huvudcykelväg och grön lokal cykelväg. Den planerade bebyggelsen illustreras med ett kryss.

⁵ Hämtat från NVDB (Cykelvägskategorier). Bearbetad av WSP.

2.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Platsen bedöms ha god tillgång till kollektivtrafik, se en sammanställning av utbudet i Tabell 2.

Tabell 2. Kollektivtrafikutbud i planområdets närhet.

Hållplats	Gångavstånd	Trafikering	Turtäthet (ca)
Larsberg	200 m	Buss 206 (Ropsten – Larsberg)	15–30 min
Larsbergs brygga	350 m	Buss 238 (Nästet – Högsätra) Pendelbåt 80	30 min 30 min
Fyrvaktaren	600 m	Buss 238 (Nästet – Högsätra) Buss 923 (Högsätrahuset – Servicehuset Tor)	30 min 90–100 min
Aga	600 m	Buss 291 (Cityterminalen – Gåshaga) Buss 921 (Servicehuset Tor – Jupitervägen) Lidingöbanan 21 (Ropsten – Gåshaga brygga)	30–60 min 90–110 min 7–20 min
Larsbergsvägen	650–700 m	Buss 206 (Ropsten – Larsberg) Buss 923 (Högsätrahuset – Servicehuset Tor)	15–30 min 90–100 min
Larsbergs station	700–800 m	Buss 206 (Ropsten – Larsberg) Buss 291 (Cityterminalen – Gåshaga) Lidingöbanan 21 (Ropsten – Gåshaga brygga)	15–30 min 30–60 min 7–20 min

2.3 SERVICE I NÄROMRÅDET

Det planerade flerbostadshuset Ekporten ligger inom gångavstånd från flertalet olika serviceverksamheter. Inom 9 minuter nås livsmedelsbutik, apotek, förskola, skola, post/postombud, vårdcentral samt flera kollektivtrafikslag.

En jämförelse mellan restid för gående och bil visar att man för livsmedelsbutik, apotek, förskola, skola, vårdcentral och post/postombud uppfyller kraven för god standard vad gäller restidskvot. Avståndet till Lidingöbanans station Aga uppfyller kraven för mindre god standard. För cykel uppfylls kraven för god standard för samtliga identifierade serviceverksamheter i närområdet, se Tabell 3.

Sammantaget visar restidskvoterna att förutsättningarna för gång och cykel ger i huvudsak god standard för att nå den grundläggande vardagliga servicen.

Tabell 3. Viktiga målpunkter med restidskvot för gång, cykel och bil, rangordnade enligt TRAST:s standardnivåer. Alla avstånd utgår från Larsbergsvägen 31. För bil har ett tillägg på 4 min lagts till för att motsvara gångtid till/från parkering samt parkeringstid. För cykel har ett tillägg på 2 min lagts till för att motsvara gångtid till/från parkering samt parkeringstid. Restidskvoter har rangordnats enligt TRAST:s standardnivåer för god standard (<1,5), mindre god standard (1,5–2,0) samt låg standard (>2,0).

Målpunkt	Avstånd (m)	Restid (min)	Restidskvot gång/bil	Restidskvot cykel/bil
Livsmedelsbutik, ICA Kvantum, Larsberg	(g) 650	9	1,50	0,5
	(c) 650	3		
	(b) 1100	6,0		
Apotek, DOZ Apotek, Larsberg	(g) 650	9	1,50	0,5
	(c) 650	3		
	(b) 1100	6,0		
Förskola, Larsbergs Förskola	(g) 100	1	-	-
	(c) 100	3		
	(b) -	-		
Skola, Albatross (F-6)	(g) 200	2	-	-
	(c) 200	4		
	(b) -	-		
Post, ICA Kvantum, Larsberg	(g) 650	9	1,50	0,5
	(c) 650	3		
	(b) 1100	6,0		
Vårdcentral, Lidingödoktorn	(g) 500	7	0,9	0,6
	(c) 1100	5		
	(b) 1700	8		
Lidingöbanan, Aga station	(g) 600	8	2	1
	(c) 700	4		
	(b) 1800	4		

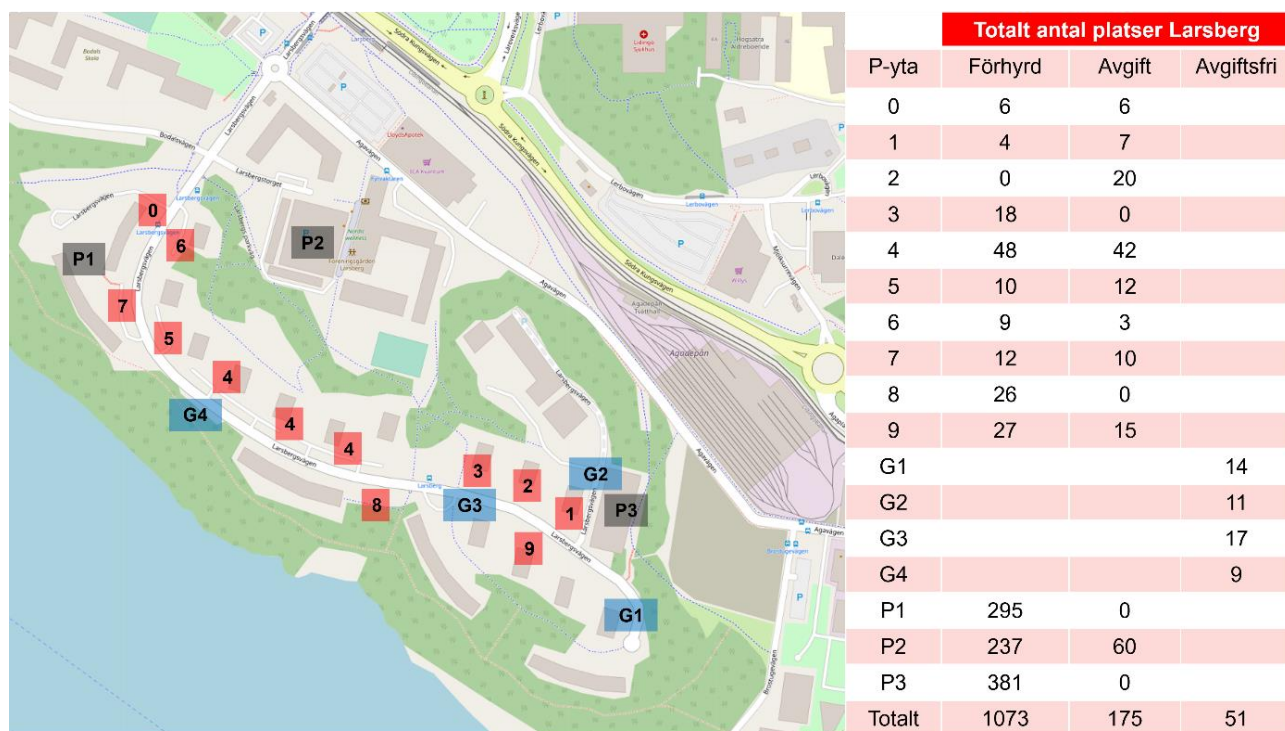
3 PARKERINGSEFTERFRÅGAN

För att få en bra helhetslösning för parkering inom Larsberg behöver både det befintliga och det planerade bostadsbeståndet inkluderas i utredningen.

3.1 PARKERINGSEFTERFRÅGAN BEFINTLIGT BOSTADSBESTÅND

Den nuvarande situationen för bilparkering som beskrivs nedan baseras på en beläggningsstudie som gjordes av WSP 2020–2021.⁶

Bostadsområdet Larsberg består till största delen av flerbostadshus och i området finns det idag 1 299 bilparkeringsplatser, varav John Mattson innehar 1 073 förhyrda platser och 175 avgiftsbelagda platser. I området finns dessutom 51 avgiftsfria platser som ligger på kommunal gatumark och ägs av Lidingö stad. Se Figur 4 för antal bilparkeringsplatser och lokalisering av olika typer av parkeringsplatser in området. Parkeringsytorna som är markerade med siffror (0–9) är markparkeringar på kvartersmark och parkeringsytorna P1-P3 är parkeringsplatser i garage – alla ägs av John Mattson. Parkeringsytorna G1-G4 är markparkeringar på kommunal mark som är avgiftsfria, de kan dock vara reglerade i tid.



Figur 4. Parkeringsytorna i bostadsområdet Larsberg. Ytorna 0–9 är markparkering på kvartersmark som ägs av John Mattson. Parkeringsytorna G1-G4 är markparkering på kommunal mark som innehas av Lidingö stad. Parkeringsytorna P1-P3 är parkeringsplatser i garage som ägs av John Mattsson.

⁶ WSP. (2021). *Parkerings- och mobilitetsutredning Ekporten*.

3.1.1 Antal uthyrda platser

Idag hyr 43% av de boende i området en förhyrd parkeringsplats,⁷ se Tabell 7. Tittar man på de nybyggda flerbostadshusen Parkhusen Larsberg (2018) och U25 Larsberg (2019) är efterfrågan att hyra en plats lägre än för området som helhet. För Parkhusen Larsberg väljer 36% att hyra en parkeringsplats medan endast 3% i U25 Larsberg gör detta.

Tabell 4. Antal och andel förhyrda parkeringsplatser i befintligt bestånd i Larsberg från juni 2020.

	Nybyggda projekt		Äldre bestånd	TOTALT
	Parkhusen Larsberg	U25 Larsberg		
Antal lägenheter	80	74	1387	1541
Antal uthyrda p-platser	29	2	631	662
Andel	36%	3%	45%	43%

I samband med att den nya exploateringen byggs så kommer det befintliga parkeringsgaraget P3 rivas. Parkeringsgaraget rymmer idag 381 bilparkeringsplatser, av dessa är 153 uthyrda till boende i området.

3.1.2 Parkeringsbeläggning

I september 2020 utförde WSP en beläggningsräkning av befintlig parkering inom området Larsberg.⁸ Beläggningsstudien utfördes vid tre olika tillfällen för att identifiera den högsta beläggningen inom området. Tillfällena var mellan 07.00-09.00 på onsdag morgon samt mellan 20.00-22.00 på torsdag respektive söndag kväll. I Tabell 5 visas resultatet från beläggningsräkningen. Som högst uppgick beläggningen till 57%. Vid detta tillfälle var 57% av de 1 073 förhyrda parkeringsplatser och 41% av de 175 avgiftsbelagda parkeringsplatser upptagna samtidigt som de 51 kommunala gatuparkeringarna, som är avgiftsfria, hade en beläggning på 110%. Vid tillfället med högst beläggning fanns det totalt 557 parkeringsplatser lediga i området, varav 99 ej förhyrda.

Tabell 5. Antal belagda, lediga, och totalt antal platser vid beläggningsräkning från september 2020. **Fel! Bokmärket är inte definierat.**

	Onsdag morgon			Torsdag kväll			Söndag kväll		
	Förhyrd	Avgift	Avgiftsfri	Förhyrd	Avgift	Avgiftsfri	Förhyrd	Avgift	Avgiftsfri
Belagd	558	74	49	589	73	56	615	71	56
Ledig	515	101	2	484	102	-5	458	104	-5
Totalt	1073	175	51	1073	175	51	1073	175	51
Beläggning	52 %	42 %	96 %	55 %	42 %	110 %	57 %	41 %	110 %
Beläggning TOTALT	52 %			55 %			57 %		

Av de 1 073 förhyrda platserna som John Mattson innehar hyrdes 766 platser ut vid tidpunkten för den föregående parkeringsutredningen. Av dessa hyrdes 654 platser ut internt och 112 externt. John Mattsons uthyrning av parkering till externa parter innebär inte några långsiktiga åtaganden, och det finns möjlighet att sluta med den externa uthyrningen om parkeringsplatserna behövs för att lösa den interna parkeringsefterfrågan. Uthyrningen till externa parter inkluderas därför inte i de fortsatta beräkningarna. Det innebär att av 1 073 förhyrda platser var 419 tillgängliga, se Tabell 6.

⁷ Statistik från juni 2020 tillhandahållen av John Mattson.

⁸ WSP. (2021). *Parkerings- och mobilitetsutredning Ekporten*.

Tabell 6. Antal belagda och lediga platser i Larsbergs bostadsområde utifrån beläggningsräkning.

	Förhyrd	Avgift	Avgiftsfri	Totalt
Belagd	654*	71	56	781
Ledig	419	104	-5	518
Totalt	1073	175	51	1299

*654 är antal internt uthyrda platser. Beläggningsräkningen var lägre vid beläggningsräkning, men en uthyrd plats betraktas ändå som upptagen. Vid tillfället var ytterligare 112 platser uthyrda, till externa parter. Detta inkluderas inte i beräkningen

Beläggningsräkningen på den avgiftsbelagda besöksparkeringen tillhörande John Matsson ligger på cirka 40% enligt beläggningsräkningen. Parkeringen på gatumark som ägs av Lidingö stad är avgiftsfri, vilket medför att många väljer att parkera på gatan i stället för att hyra en plats. Under beläggningsräkningen framgick att denna typ av parkering var överbelagd (110%), vilket innebär att bilar stod parkerade utanför markerade platser. Totalt för området var 60% av parkeringsplatserna upptagna vid beläggningsräkningen, om uthyrning till externa parter exkluderas.

3.1.3 Fördjupad beläggningsberäkning

Parkeringsberäkningen som utfördes september 2020 visade att det som mest stod 742 parkerade bilar i området, varav 615 på förhyrda platser och 129 på ej förhyrda platser. Vid ett antagande om att samtliga internt förhyrda platser (vilket under den föregående parkeringsutredningen var 654 platser) är belagda så skulle antalet upptagna platser som högst uppgå till 783 av det totala antalet på 1 299 platser, se Tabell 7. En parkeringsyta uppfattas som fullbelagd vid en beläggning på 90%. Enligt beläggningsräkningen var 129 ej förhyrda platser belagda. Om detta antas vara 90% av efterfrågan så skulle det innebära att det behövs 143 platser för detta ändamål, vilket i sin tur innebär att det finns en överkapacitet på 83 platser. Utifrån detta antagande finns det då en total parkeringsefterfrågan på 797 parkeringsplatser för området. Det skulle då innebära att det finns en överkapacitet på 502 platser.

Tabell 7. Antal belagda och lediga platser i Larsberg bostadsområde utifrån beläggningsräkning vid olika antaganden om fullbelagd parkeringsyta för avgift/avgiftsfria parkeringsplatser (ej förhyrda parkeringsplatser).

	Förhyrda		Avgift/Avgiftsfri		Totalt	
	Belagd	Ledig	Belagd	Ledig	Belagd	Ledig
Beläggningsräkning	654*	419	129	97	783	516
Beläggning 90 %	654*	419	143	83	797	502

*654 är antal internt uthyrda platser. Beläggningsräkningen var lägre vid beläggningsräkning. Uthyrning till externa parter inkluderas ej.

Beläggningsräkningen visar alltså att parkeringsefterfrågan i befintligt bostadsbestånd är **797 bilparkeringsplatser**, se beräkning nedan:

654 bilparkeringsplatser är uthyrda till boende i området. Ytterligare 143 bilparkeringsplatser (avgift/avgiftsfria) är efterfrågade enligt beläggningsstudie.

$$654 + 143 = 797 \text{ parkeringsplatser}$$

3.2 PARKERINGSEFTERFRÅGAN EKPORTEN

Lidingö stad har en gällande parkeringsnorm⁹ som anger parkeringstal för cykel och bil vid exploatering, se relevanta parkeringstal i Tabell 8. I parkeringsnormen finns det två olika typer av parkeringstal utifrån var fastigheten ligger. I detta fall ligger fastigheten i zon A. I alla parkeringstal är besöksparkering inkluderat. För cykel gäller 0,3 besöksparkeringar per bostad och för bil 0,1 per bostad.

Tabell 8. Parkeringstal för den typen av lägenheter som planeras i Ekporten utifrån Lidingö stads gällande parkeringsnorm.

Typ av bostad	Antal parkeringsplatser per bostad*	
	Cykel	Bil (zon A)
1 rum och kök	1,8	0,7
2 rum och kök	2,3	0,7
3 rum och kök	2,8	0,9
4+ rum och kök	3,3	0,9

*Alla parkeringstal är inklusive besöksparkering.

I Tabell 9 presenteras beräknad parkeringsefterfrågan för cykel utifrån antalet bostäder i Ekporten enligt Lidingö stads parkeringsnorm. Parkeringsefterfrågan för cykel uppgår till totalt 260 platser. Av det totala antalet beräknas 232 platser vara till de boende och 28 platser till besökare.

Tabell 9. Beräkning av parkeringsbehov för cykel utifrån antalet planerade bostäder. Beräkningen baseras på Lidingö stads parkeringsnorm (se Tabell 8).

Typ av bostad	Antal planerade bostäder i Ekporten	Parkeringsbehov för cykel		
		Boendeparkering	Besöksparkering	Totalt
1 rum och kök	1	1,5	0,3	1,8
2 rum och kök	31	62	9,3	71,3
3 rum och kök	35	87,5	10,5	98
4 rum och kök	27	81	8,1	89,1
Totalt	94	232	28	260

I Tabell 10 presenteras beräknad parkeringsefterfrågan för bil. Den totala efterfrågan för bilparkering uppgår till 78 platser. Av det totala antalet beräknas 69 platser vara till de boende och 9 platser till besökare.

⁹ Lidingö stad. (2022-10-26). *Parkeringsplan för Lidingö stad*.

Tabell 10. Beräkning av parkeringsbehov för bil utifrån antalet planerade bostäder. Beräkningen baseras på Lidingö stads parkeringsnorm (se Tabell 8).

Typ av bostad	Antal planerade bostäder i Ekporten	Parkeringsbehov för bil (zon A)		
		Boendeparkering	Besöksparkering	Totalt
1 rum och kök	1	0,6	0,1	0,7
2 rum och kök	31	18,6	3,1	21,7
3 rum och kök	35	28	3,5	31,5
4 rum och kök	27	21,6	2,7	24,3
Totalt	94	69	9	78

3.3 MOBILITETSÅTGÄRDER FÖR REDUKTION AV PARKERING

Lidingö stads parkeringsplan¹⁰ tillåter reducering av parkeringstalet genom mobilitetsåtgärder. Åtgärder som kan reducera det beräknade behovet av bilparkeringar är:

- Cykelpool
- Bilpool
- Bekvämlighetshöjande åtgärder för cykel, till exempel
 - Cykelpump
 - Cykelservice och vatten
 - Automatiska dörröppnare
 - Parkeringsplatser för lådcyklar.

För att kunna tillgodoräkna sig en reduktion behöver ett väl genomarbetat förslag för mobilitetsåtgärder tas fram och förankras med kommunen genom att ett exploateringsavtal mellan Lidingö stad och byggaktören tecknas. Potentiell reduktion bedöms i varje enskilt fall.

¹⁰ Lidingö stad. (2022-10-26). *Parkeringsplan för Lidingö stad*.

4 PARKERINGSBESTÅND

Det finns 51 avgiftsfria kommunala parkeringsplatser i området. Dessa tas inte med i de fortsatta beräkningarna eftersom de kommunala parkeringsplatserna ska vara tillgängliga för allmänheten och inte kan öronmärkas för bostadskvarterens behov.

Det befintliga parkeringshuset P3 tas inte heller med i beräkningarna eftersom det kommer att rivas. Detta innebär att 381 parkeringar räknas bort av de 1 248 parkeringsplatser som John Mattsons har inom Larsberg i nuläget. Det totala antalet blir då 867 bilparkeringsplatser.

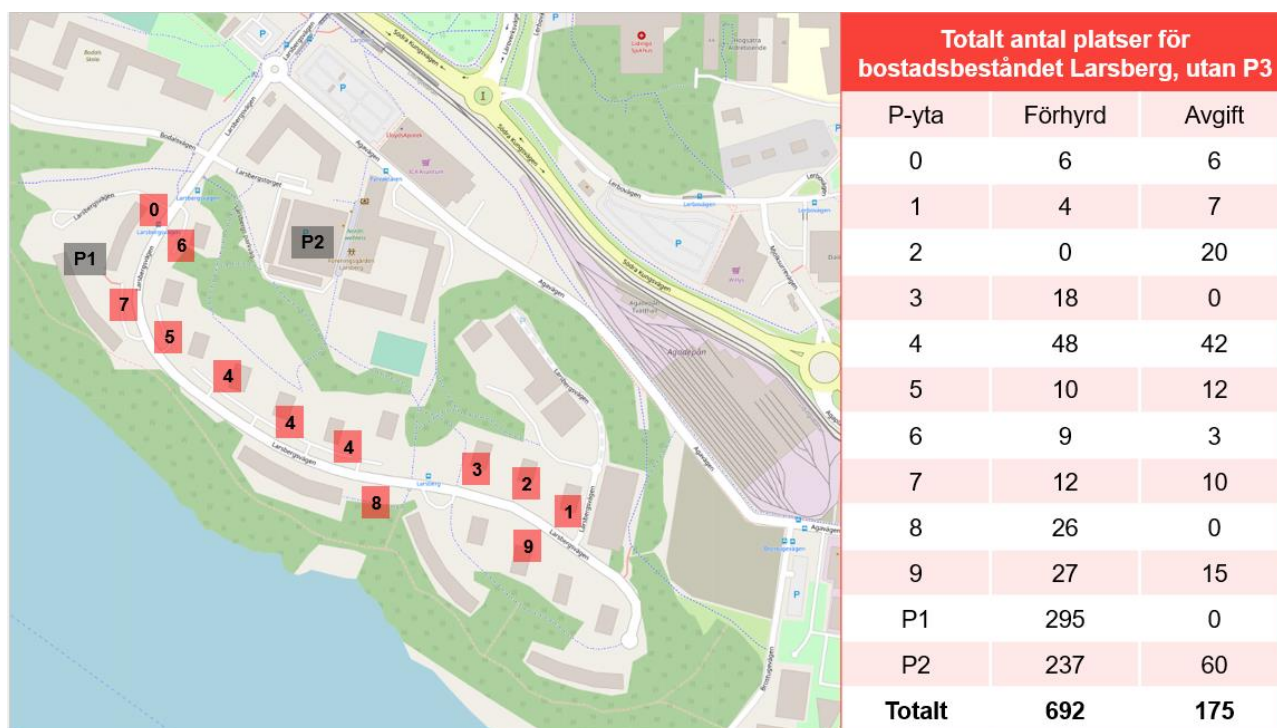
Befintligt parkeringsbestånd när P3 rivs är alltså **867 bilparkeringsplatser**, se beräkning nedan:

Av de 1 299 bilparkeringsplatser som finns i området är 51 kommunala, och kan inte tillgodoräknas för bostadskvarteren.

$$1\,299 - 51 = 1\,248 \text{ parkeringsplatser}$$

Av de 1 248 bilparkeringsplatser som John Mattson har inom området, kommer 381 att försvinna när parkeringshus P3 rivs.

$$1\,248 - 381 = 867 \text{ parkeringsplatser}$$



Figur 5. Parkeringsplatser för bostäderna i Larsberg, när parkeringshus P3 rivs. Totalt finns då 867 parkeringsplatser kvar, varav 692 förhyrda och 175 avgiftsbelagda. Kommunala parkeringsplatser räknas inte med.

5 PARKERINGSLÖSNING

För att säkerställa en välfungerande och resurseffektiv parkeringslösning inom Larsberg när parkeringshus P3 rivs och de nya bostäderna inom Ekporten tillkommer, behöver området studeras i sin helhet.

5.1 UTBUD OCH EFTERFRÅGAN I BEFINTLIGT BESTÅND

Befintliga bostäder inom Larsberg har en parkeringsefterfrågan på totalt 797 bilparkeringsplatser, vilket inkludera både förhyrda platser och efterfrågan på avgiftsbelagda/avgiftsfria platser. Det är värt att notera att detta kan variera något över tid.

När parkeringshus P3 rivs, och utan att tillgodoräkna de kommunala parkeringarna i området, finns ett utbud på 867 bilparkeringsplatser för det befintliga bostadsbeståndet.

Detta innebär att det finns ett överskott på 70 bilparkeringsplatser. Alltså, när P3 rivs kommer det fortsatt finnas ett överskott på parkeringsplatser i området. **Överskottet blir 70 bilparkeringsplatser**, se beräkning nedan:

Totalt utbud, efter att P3 rivs och utan att räkna med de kommunala parkeringarna, är 867.

Total efterfrågan för befintligt bostadsbestånd är 797 bilparkeringsplatser.

$867 - 797 = 70$ parkeringsplatser utgör överskott

5.2 UTBUD OCH EFTERFRÅGAN I BEFINTLIGT BESTÅND INKLUSIVE EKPORTEN

Med exploateringen Ekporten ökar antalet bostäder i Larsberg. Det beräknade behovet för de 94 tillkommande lägenheterna, utifrån kommunens parkeringsnorm, är 78 bilparkeringsplatser. Om Ekporten skulle byggas utan att några nya bilparkeringsplatser ordnas, blir det ett underskott på 8 parkeringsplatser i området.

Inom Ekporten planeras dock både cykelparkeringar och bilparkeringar tillkomma, vilket gör att efterfrågan kommer att tillgodoses. Läs mer om detta i efterföljande avsnitt (5.3 och 5.4).

Alltså, om Ekporten byggs, utan att nya bilparkeringar tillskapas, blir det ett **underskott på 8 bilparkeringsplatser** i området, se beräkning nedan:

Totalt utbud för området är 867. Total efterfrågan för befintligt bostadsbestånd och för den planerade bebyggelsen Ekporten är $797 + 78 = 875$ bilparkeringsplatser.

$867 - 875 = -8$, det blir ett underskott på 8 bilparkeringsplatser

5.3 CYKELPARKERING INOM EKPORTEN

Efterfrågan på cykelparkering för Ekporten beräknas uppgå till 260 platser, varav 232 för boende och 28 för besökare. En rekommendation är att 10% av cykelparkeringarna utformas för platskrävande cyklar så som lådcyklar. För Ekporten skulle det då motsvara 26 av parkeringsplatserna.

För att cykelparkeringarna ska upplevas attraktiva är avståndet en viktig faktor. Cykelparkering bör anläggas i direkt anslutning till entréerna eller med en dörr i fasad till cykelförrådet. En högre kvalitet på parkeringarna kan motivera ett något längre avstånd. Besöksparkeringar bör dock alltid placeras i anslutning till entréerna för att undvika felparkerade cyklar som begränsar framkomligheten för framför allt fotgängare.

Cykelparkeringar som anläggs utomhus bör utformas säkra och trygga. Lidingö stads parkeringsnorm ställer krav på väderskydd samt att det finns möjlighet till ramlåsning, även för lådcyklar. Cykelställ ska vara tillräckligt höga för att ge stöd åt cykeln. Att kunna ta sig mellan cykelbana och cykelparkering på ett smidigt och gent sätt är också viktigt, lika så belysning och bra uppsyn för att parkeringarna ska upplevas trygga.

Om parkeringar planeras inomhus behöver dörrar och gångvägar anpassas utifrån detta. Lämpligt är att även parkeringar inomhus har möjlighet till ramlåsning.

Den yta som krävs för en cykelparkering har en bredd på 0,8 meter och en längd på 2 meter, samt ett fritt avstånd på 2 meter bakom för att manövrera cykeln.¹¹ För platskrävande cyklar är ytanspråket större – bredd 1,2 meter och längd 2,5 meter – och för att säkerställa tillräcklig yta bakom kan körspår med fördel testas.

I situationsplanen för Ekporten planeras för cykelparkering både utomhus och inomhus.

5.4 BILPARKERING INOM EKPORTEN

Ekportens efterfrågan på bilparkering har beräknats till 78 platser, varav 69 för boende och 9 för besökande. I situationsplanen för Ekporten har bilparkeringsplatser planerats i garage, uppdelat på två garageplan, med drygt 90 bilparkeringsplatser.¹²

Enligt Boverkets byggregler och Lidingö stads handlingsplan för parkering behöver parkeringar för rörelsehindrade även anordnas vid behov.¹³ Då parkeringsplatser för rörelsehindrade är något större än en vanlig bilparkering (minimimått 4,6*5 meter¹⁴) bör detta beaktas redan i planeringsskedet för att tillräcklig plats ska finnas om behovet uppstår. Dessa parkeringar ska även lokaliseras inom 25 meter från entré. Som en fingervisning om antalet parkeringar för rörelsehindrade som bör anordnas kan Region Stockholms rekommendation om 5% användas,¹⁵ vilket för exploateringen skulle innebära att totalt 4 platser ska utformas/förberedas för rörelsehindrade inom 25 meter till entréerna för Ekporten.



Figur 6. Föreslaget parkeringsgarage i två plan för Ekporten¹². I garaget ryms drygt 90 bilparkeringsplatser. Skiss daterad 2024-10-24.

¹¹ SKR och Trafikverket (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning*.

¹² Lindberg Stenberg Arkitekter & Johan Mattson. (2024-10-24).

¹³ Lidingö stad. (2022-10-26). *Parkeringsplan för Lidingö stad*.

¹⁴ Trafikverket. (2022). *VGU Krav*.

¹⁵ Regions Stockholm. (2022). *Hur parkeringsplats för rörelsehindrade ska utformas (HKP)*.

https://www.locum.se/globalassets/global/3.-verktygen/styrdokument-fastigheter/overgripande-anvisningar/fysisk-tillganglighet/utforandeblad_parkering_hkp-22-09-05.pdf

5.5 MÖJLIG PARKERINGSLÖSNING FÖR OMRÅDET

Det är en relativt låg andel av hyresgästerna i områdets befintliga bostadsbestånd som hyr en bilparkering. Beläggningsräkningen visar även en relativt låg beläggningsgrad på de befintliga bilparkeringsplatserna i området. Med anledning av detta så finns det stora möjligheter att effektivisera markanvändningen med avseende på parkeringsutbudet i området i samband med exploateringen av Ekporten.

Ett sätt att göra detta på är att införa boendeparkering för de boende inom hela John Mattsons parkeringsbestånd. Genom att låta samtliga parkeringsplatser ingå i en parkeringspool så kan de som väljer att hyra en plats få tillgång till samtliga platser, i stället för att hyresgästerna hyr en egen parkeringsplats. Platserna kan då regleras så att de som ej har boendeparkering kan nyttja platserna mot en avgift. På så sätt kan platserna även nyttjas av besökande. Därmed skulle antalet parkeringsplatser kunna minskas i området för att effektivisera nyttjandet av marken. Det är dock inte möjligt att samnyttja parkeringar för rörelsehindrade på det här sättet utan vid behov behöver parkeringar för rörelsehindrade kunna anordnas inom 25 meter till entré.

Då alla parkeringar inom området nås inom 650 meter, vilket bedöms uppfylla en godtagbar standard för avstånd till boende- och besöksparkering, så bedöms det vara en lämplig lösning för parkeringsefterfrågan i området.

Det finns dock några nackdelar som kan uppstå vid en lösning där alla parkeringsplatser ingår i en gemensam parkeringspool. Boende kan uppleva det negativt att de inte är garanterade samma parkeringsplats varje gång. Det finns också större risk för söktrafik, när vissa parkeringsanläggningar blir fullbelagda.

Om boendeparkering skulle införas för området kan detta även inkludera de bilparkeringar som planeras i samband med exploateringen av Ekporten.

Med det parkeringsgarage som planeras inom Ekporten så tillgodoses områdets totala parkeringsefterfrågan med god marginal. Det exakta antalet parkeringsplatser som tillskapas i Ekporten är inte helt klart, men framtagna skisser visar att det ryms omkring 90 bilparkeringsplatser. Detta ger ett överskott på drygt 80 parkeringsplatser i området när Ekporten är byggt.

Alltså, när Ekporten är färdigbyggt, får Larsberg ett **överskott på 82 bilparkeringsplatser**, se beräkning nedan:

Utbudet är befintliga 867 platser + tillkommande 90 platser i Ekportens parkeringsgarage.

$867 + 90 = 957$ bilparkeringsplatser (totalt utbud)

Efterfrågan är 797 bilparkeringar för befintligt bostadsbestånd och 78 för Ekporten.

$797 + 78 = 875$ bilparkeringsplatser (total efterfrågan)

Balansen för området, när man jämför utbud och efterfrågan, visar att det blir ett överskott på 82 bilparkeringsplatser i området.

$957 - 875 = 82$, det blir ett överskott på 82 bilparkeringsplatser

Med en samordnad parkeringslösning för hela bostadsbeståndet i Larsberg, kan efterfrågan med god marginal tillgodoses inom den kvartersmark som John Mattson förfogar över.

6 BEDÖMNING AV TILLKOMMANDE BILTRAFIK

6.1 BEFINTLIG BILTRAFIK

Utifrån trafikmätningar genomförda år 2020 kan trafikflödet utmed närliggande vägar studeras. Utmed Larsbergsvägen närmast den planerade exploateringen (se röd cirkel) uppgår trafikmängden till ungefär 600 fordon per dygn.

Vidare västerut närmast korsningen med Bodalsvägen är trafikmängderna betydligt större och uppgår till ungefär 3 000 fordon per dygn. Vidare norrut utmed Larsbergsvägen uppgår trafikmängderna till ungefär 6 000 fordon per dygn. Detta är ett viktigt vägsegment eftersom den matar till Södra Kungsvägen men även till befintlig kvantumbutik.



Figur 7. Sammanställning av trafikmätningar (år 2020). Siffrorna avser fordon per dygn.

6.2 TILLKOMMANDE BILTRAFIK

För att uppskatta den trafik som fastigheten ger upphov till har antalet parkeringsplatser studerats. Den föreslagna exploateringen kommer kräva 78 parkeringsplatser. Beroende på hur dessa platser kommer att lösas kan antalet parkeringsplatser i området komma att påverkas. Det troligaste är att de uthyrda parkeringarna som finns i parkeringsgaraget P3 idag kommer omlokaliseras till vakanta parkeringsplatser i området och att tillkommande parkeringar för Ekporten kommer lösas med en gemensam parkeringslösning för området. Detta innebär att det totala parkeringsutbudet i området kommer att minska trots att 78 parkeringar anordnas till exploateringen för Ekporten i parkeringsgarage. Beräkning av tillkommande trafik utgår från att 78 parkeringsplatser kommer att nyttjas av de tillkommande bostäderna, oaktat om dessa är befintliga eller nya parkeringsplatser

För att uppskatta alstrad trafik antas i denna utredning att varje parkeringsplats för de tillkommande bostäderna i snitt omsätts 2,5 gånger per dag. Detta innefattar en resa från parkeringsplatsen och sedan tillbaka (två fordonsrörelser) för att motsvara normal arbetspendling. 0,5 resor har adderats för att ta höjd för att vissa gör fler resor till och från parkeringen, till exempel för inköpsresor eller andra fritidsresor.

Dessa antaganden utgör en förhållandevis hög uppskattning av parkeringsplatsernas användning. I verkligheten är det osannolikt att alla parkeringsplatser omsätts minst 2 gånger varje dag, i synnerhet med hänsyn till distansarbete och liknande. Vidare är det sannolikt att besöksparkering kan ske utspritt över dygnet och under veckan, under kortare tid samt serva flera bostäder. Dessa resor sker inte nödvändigtvis enbart i högtrafik.

Trafikalstringsberäkningen för de tillkommande bostäderna har beräknats enligt nedan:

$$78 \text{ parkeringsplatser} * 2,5 \text{ fordonsrörelser per parkeringsplats} = \text{ca } 200 \text{ fordonsrörelser}$$

Givet de antaganden som presenterats antas föreslagen exploatering generera ungefär 200 fordonsrörelser per dygn. Utöver biltrafik kommer exploateringen även generera flera oskyddade trafikanter som kommer röra sig i närområdet. Fler kommer gå och cykla för att nå närliggande målpunkter som till exempel handel och kollektivtrafik.

6.2.1 Påverkan på Larsbergsvägen och korsningspunkter

Utifrån detta kommer Larsbergsvägens trafikmängd öka med ungefär 200 fordon per dygn i samband med exploateringen. På dygnsnivå innebär detta en procentuell ökning av trafik om 6% utifrån befintlig mätning lite längre norrut utmed Larsbergsvägen där trafikmängden idag uppgår till ungefär 3 000 fordon per dygn.

Närmare fastigheten uppgår trafikmängden idag till ungefär 600 fordon per dygn, vilket i framtiden ökar med ungefär 30% på grund av planerad exploatering. De tillkommande 200 fordonen kommer sannolikt märkas lokalt intill fastigheten, men bli mindre märkbara närmare korsningen med Bodalsvägen och cirkulationen vid Agavägen. Om parkeringsplatser omlokaliseras från P3 till andra parkeringsanläggningar, så kan det dock minska antalet fordon som trafikerar så här pass långt in på Larsbergsvägen. En sådan effekt hade inneburit en viss minskning i trafikmängd utmed detta snitt.

För att vidare kontextualisera den tillkommande trafikmängden kan trafikalstringen räknas om till maxtimme trafik. I detta fall kan många bilburna tänkas åka ifrån fastigheten under morgonens maxtimme, och sedan tillbaka under eftermiddagens maxtimme. Här antas att en majoritet av fordonen (ca 70%) lämnar fastigheten under en och samma maxtimme. Detta innebär att det till exempel under morgonens maxtimme tillkommer ca 50 fordon från fastigheten som ska vidare ut på Larsbergsvägen, och motsatt under eftermiddagen. Denna trafikmängd innebär grovt räknat att det i maxtimmen tillkommer knappt ett fordon i minuten.

Utifrån detta kommer sannolikt Larsbergsvägen precis intill fastigheten fortsatt upplevas som förhållandevis lågtrafikerad (600 fordon per dygn i dagsläget) under lågtrafiksperioderna (dagtid/kvällstid och helger) trots tillkommande trafikmängd. Det är framför allt under rusningsperioderna som flödet ökar på ett tydligare sätt där den tillkommande trafiken kan göra sig mer märkbar precis intill fastigheten. Längre norrut/västerut utmed Larsbergsvägen är trafikflödet redan i dag högre, vilket minskar effekten som de tillkommande fordonen kommer att generera. Denna trafikökning bedöms inte påverka trafiksäkerheten i någon större utsträckning utmed Larsbergsvägen. Till exempel bedöms den tillkommande trafikmängden inte försämra möjligheten att passera vägen eller att röra sig utmed vägen.

Denna trafikmängd bygger på flera antaganden och trafikstringsberäkningar innefattar alltid osäkerheter. Med det sagt bedöms den övergripande trafikstringen ta höjd för en hög användning av de tillskapade parkeringsplatserna. Faktorer som distansarbete, variationer i bilanvändning och tillgång till bil bland boende, samt generell färdmedelsfördelning bland boende kan påverka den faktiska trafikmängden som genereras med anledning av fastigheten.

6.2.2 Korsningskapacitet

Utifrån resonemanget ovan kan trafikstringen från fastigheten omvandlas till att omfatta ungefär 50 fordon under maxtimmen. Grovt räknat handlar det i maxtimmen om knappt ett fordon i minuten.

Trafikökningens påverkan på korsningen med Bodalsvägen bedöms som låg. Detta eftersom fordon som färdas utmed Larsbergsvägen har företräde genom korsningen. Utifrån detta och givet den trafikmängd som tillkommer under maxtimmen bedöms det inte föreligga några risker i korsningen sett till den tillkommande trafiken. Om det idag sker fördröjning i korsningspunkten utmed Larsbergsvägen kommer den tillkommande trafiken påverka situationen, men sannolikt i mindre utsträckning.

I cirkulationsplatsen mellan Larsbergsvägen och Agavägen finns det större sannolikhet att viss fördröjning uppstår redan i dagsläget under maxtimmarna. Detta baseras på den förhållandevis höga trafikmängden norr om cirkulationen samt närheten till en större matbutik, som utifrån erfarenhet ofta genererar hög trafikbelastning. Sett till trafiktillväxtens omfattning (ca 50 fordon i maxtimmen), så bedöms effekten av tillkommande trafik på cirkulationsplatsen som försumbar.

Sammantaget så bedöms det osannolikt att trafiktillväxten från denna specifika fastighet skulle kräva åtgärder i respektive korsningspunkt utifrån kapacitetsproblem.

6.2.3 Vidare analys

Om det idag finns kapacitetsproblem utmed Larsbergsvägen och dess korsningspunkter, så kan det finnas skäl att studera framkomligheten med hjälp av mer detaljerade analyser. Detta hade dock behövt göras utanför ramen för denna trafikutredning och den planerade exploateringen. Det vill säga, om det redan i dag finns kapacitetsproblem i vägnätet så kan det finnas andra skäl till att utvärdera kapaciteten utöver planerad exploatering. Vidare analys bedöms inte enbart vara avhängigt den planerade exploateringen i Ekporten.

Planerad exploatering i Ekporten kommer givetvis ha en påverkan på trafiksituationen utmed Larsbergsvägen, men effekten bedöms vara försumbar sett till befintliga trafikmängder. Hade behov uppstått för att kunna peka på mätbar trafikpåverkan i vägnätet generellt, hade mer detaljerade studier krävts som med fördel underbyggs av till exempel trafikmättningsdata på timmesnivå, sammanställning av närliggande utvecklingsprojekt och generell trafiktillväxt.



VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande konsultbolag och rådgivare inom samhällsutveckling. Vi utvecklar allt ifrån städer och transportsystem till vattenförsörjning och höga hus. Med 67 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP

WSP Sverige AB

Org. nr:556057-4880

wsp.com

