

# GRÖN RESPLAN - DETALJPLAN FÖR AMARYLLIS



---

## UPPDRAG

Uppdragsnamn: Trafikutredning Amaryllis  
Titel på rapport: Grön resplan - Amaryllis  
Datum: 2021-12-17

## MEDVERKANDE

Beställare: Sveafastigheter Bostad AB  
Kontaktperson: Viktor Gärde

Konsult: Tyréns AB  
Uppdragsansvarig: Ali Esmaili  
Kvalitetsgranskning: Jonas Frejd

## Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00  
[www.tyrens.se](http://www.tyrens.se)

Säte Stockholm  
Org.Nr: 553194-7986



---

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>INLEDNING</b> .....	4	<b>TRAFIKALSTRING</b> .....	15
<b>PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR</b> .....	5	Bostäder .....	15
<b>KLIMATMÅL</b> .....	6	Samlad trafikallstring.....	16
PARISAVTALET .....	6	Förskola.....	16
DE SVENSKA KLIMATMÅLEN .....	6	<b>MOBILITETSÅTGÄRDER</b> .....	17
Regionala mål.....	6	Bilpool .....	17
Kommunala mål.....	6	Cykelpool .....	17
<b>BEFINTLIG TRAFIKSITUATION</b> .....	7	Cykelanpassad fastighet .....	17
Målpunkter .....	7	Hållbar marknadsföring .....	17
Gångtrafik .....	8	<b>FRAMTIDA TRAFIKSITUATION</b> .....	18
Cykeltrafik .....	9	Gångtrafik .....	18
Kollektivtrafik .....	10	Cykeltrafik .....	18
Fordonstrafik .....	11	Kollektivtrafik .....	19
<b>STRUKTUR</b> .....	12	Fordonstrafik.....	20
<b>SEKTIONER</b> .....	13	Angöring och avfallshantering .....	22
<b>RESANDEBEHOV</b> .....	14	Bllparkering .....	22
Bostäder .....	14	Cykelparkering .....	23
Mindre lokaler .....	14	<b>FORTSATT ARBETE</b> .....	24
Förskola.....	14		
Resandebehov & klimatmål .....	14		



# INLEDNING

Sveafastigheter bostad planerar för att utveckla ett område norr om Bollmoravägen i Tyresö kommun. Stadsbyggnadsutskottet gav positivt besked om planuppdrag i augusti 2019, under förutsättning att ett antal listade frågor utreds under planarbete, bland annat trafikfrågor.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för ny bostadsbebyggelse intill Bollmoravägen. Detaljplanen ska också möjliggöra för en ny förskola.

Denna utredning syftar till att studera befintlig trafiksituation i området samt utreda och beskriva den framtida trafiksituationen. Vidare ska den gröna resplanen utreda framtida resandebehov och föreslå åtgärder i syfte att främja hållbara resor. Utredningen ska också redovisa väntad färdmedelsfördelning och en uppskattning av hur många resor som görs med bil under dygnets maxtimmar.



Orienteringskarta, Amaryllis i förhållande till övriga kommunen



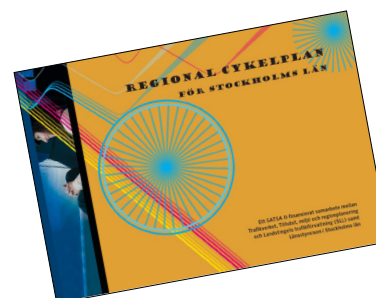
# PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

## ÖVERSIKTSPLAN - TYRESÖ 2035

Stockholmsregionen är en av de snabbast växande regionerna i Europa. En fjärdedel av Sveriges befolkning beräknas bo i Stockholmsregionen om 20 år. Tyresö kommun är en del av Stockholmsregionen och har som mål att växa genom förtätning, bredare utbud av bostäder, service, kultur och mötesplatser.

Kommunen har som utvecklingsstrategi att arbeta med stråk för förtätning av bebyggelsestruktur. De utpekade bebyggelsestråken har nära tillgång till kollektivtrafik.

I översiktsplanen pekas Bollmoravägen, som ligger i anslutning till den aktuella detaljplanen, ut som ett utvecklingsstråk. Det föreslagna planområdet pekas ut som område med förändrad markanvändning och tillkommande tätbebyggelse. Gång och cykel kommer att prioriteras i den täta bebyggelsen vilket är positivt ur ett hälsoperspektiv. Fler människor kommer att vistas på gatorna och därmed skapas bra förutsättningar för ökad trygghet.



## TRAFIKSTRATEGI FÖR TYRESÖ KOMMUN

Tyresö kommun arbetar och utgår från aktiv mobilitet- som gång och cykel- vilket bidrar till ökad folkhälsa. Att prioritera hållbara transporter innebär även att minska trafikens miljöpåverkan och klimatbelastning. Kommunens trafikstrategi fungerar som ett planeringsunderlag som ska styra kommunen mot att fler väljer att resa och transportera på ett hållbart sätt.

I trafikstrategin presenteras fem mål för trafiken som tar sikte mot år 2035.

## HANDBOK FÖR GATURUM (UTKAST 2020-04-08)

Handbok för gaturum syftar till att underlätta arbetet med utformning och projektering av offentliga gaturum. Dokumentet ska användas som stöd i bland annat arbete med detaljplaner och är i skrivande stund under bearbetning.

## FÖRBÄTTRAD FRAMKOMLIGHET I STOMNÄTET - STRÅK 11

Trafikförvaltningen och Trafikverket har gemensamt tagit initiativ till genomförandet av Åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet för att förbättra framkomligheten och möjliggöra genomförande av stombusslinjerna enligt Stomnätsplanen.

Åtgärdsvalsstudien behandlar åtgärder kopplade till stråk 11, Norra Sköndal - Tyresö centrum.

## STRÄCKNINGSSTUDIE TYRESÖ C - HANDEN STATION

Sträckningsstudiens syfte är att gemensamt med berörda kommuner och Trafikverket utreda om vilken sträckning som är mest lämplig för stombusstrafik.

## REGIONAL CYKELPLAN FÖR STOCKHOLMS LÄN

För att åstadkomma ökad cykling behövs många olika typer av åtgärder. Dessa beskrivs översiktligt i planen, medan fokus ligger på cykelstråk för regional arbetspendling.

# KLIMATMÅL

## PARISAVTALET

Parisavtalet som trädde i kraft 2016 syftar till att minska utsläppen av växthusgaser samt stödja de som drabbas av klimatförändringarnas effekter. De nationella klimatåtaganden som är kopplade till avtalet bedöms idag inte som tillräckliga för att uppnå Parisavtalets målsättning. Världens länder behöver därför jobba hårdare för att uppnå en utveckling som går åt rätt håll. Genom stadsplanering med fokus på hållbarhet kan förutsättningar för detta skapas.

## DE SVENSKA KLIMATMÅLEN

Sveriges långsiktiga klimatmål är att nettoutsläppen ska vara noll senast år 2045. Utsläppen från inrikes transporter (exkl. koldioxidutsläpp från inrikesflyg) ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med 2010.

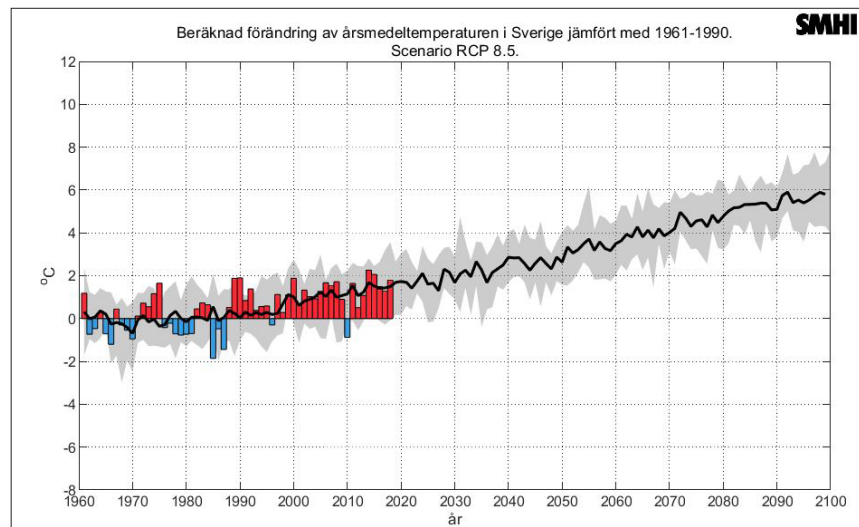
## REGIONALA MÅL

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5 2050) finns mål om en resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp. År 2050 ska regionen vara giftfri och inte ha några klimatpåverkande utsläpp. För detta mål finns flera delmål. Ett av delmålen anger att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med fem procent i jämförelse med 2015, och minst 70 procent av alla resor inom regionen ska ske med gångcykel och kollektivtrafik.

## KOMMUNALA MÅL

Kommunens klimat- och energistrategi utgör ramen för kommunens klimat- och energiarbete. Den övergripande klimatvisionen för kommunen anger att "Tyresö kommun är klimatneutral 2050". Strategin har följande koldioxidmål:

- Tyresö kommuns utsläpp av växthusgaser ska minska med minst 40 procent till 2020 (jämfört med 1990). Målet ska justeras efter eventuellt nya mål inom EU/Nationen.
- Tyresö kommun ska ha en fossiloberoende fordonsflotta 2030



Källa: smhi.se

# BEFINTLIG TRAFIKSITUATION

Utredningsområdet är beläget norr om Bollmoravägen. I följande kapitel beskrivs viktiga målpunkter inom och i närheten av utredningsområdet. Vidare beskrivs den nuvarande trafiksituationen för respektive trafikslag.

## MÅLPUNKTER

I anslutning till utredningsområdet finns flera typer av målpunkter. Längs Bollmoravägen, strax utanför planområdet, finns två busshållplatser som trafikeras av sex bussar. Längre österut längs Bollmoravägen och Njupkärrsvägen finns även hållplatser för stombussar.

Inom ca fem minuters gångavstånd från utredningsområdet finns en livsmedelsbutik. I anslutning till korsningen Bollmoravägen/Njupkärrsvägen finns även ett gym.

Tyresö centrum är såväl en kollektivtrafiknod som ett köpcentrum och nås via Bollmoravägen.

Inom planområdet finns en förskola. Dessutom finns förskolan Speldosan inom sju minuters gångavstånd. Inom en cirka två kilometers radie från planområdet finns ytterligare förskolor och skolor.



Viktiga målpunkter inom och omkring utredningsområdet

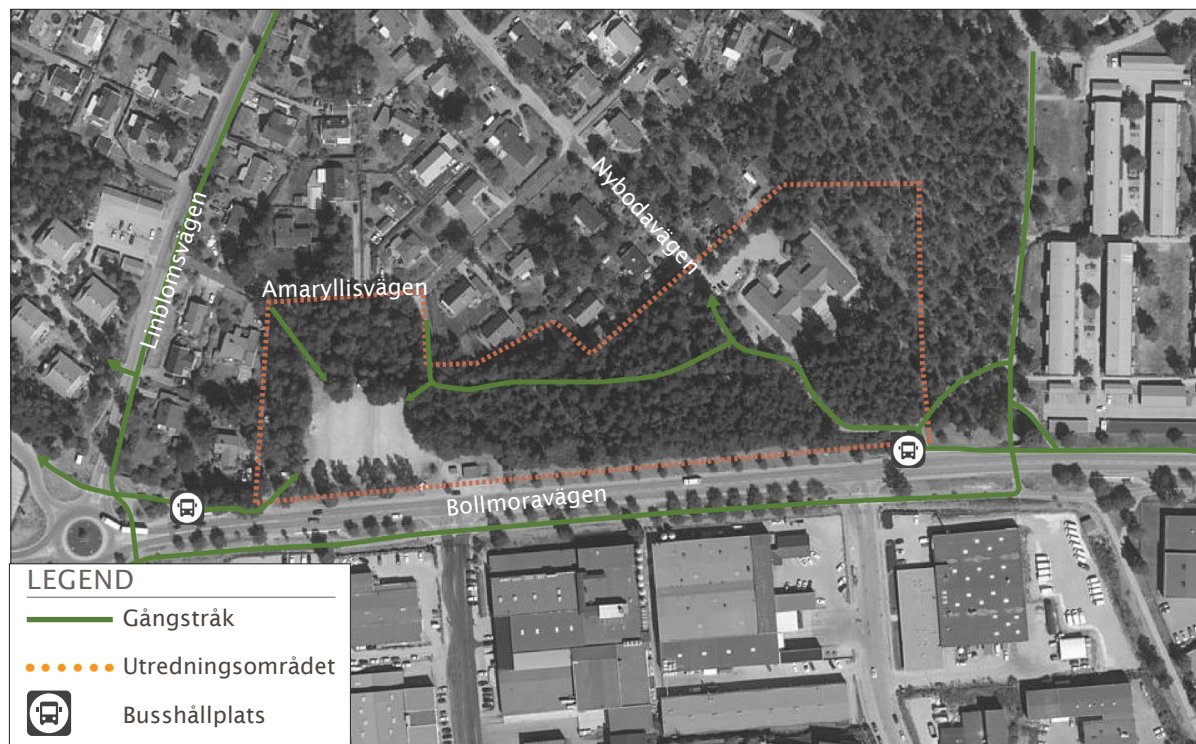
## GÅNGTRAFIK

Bollmoravägen kopplar samman utredningsområdet med närliggande målpunkter. Längs med Bollmoravägens södra sida finns en separerad gång- och cykelbana. Gångbanan är cirka två meter bred och gående separeras från cyklister genom vit heldragen linje.

Bollmoravägen upplevs idag som en barriär då möjligheterna att korsa vägen är få. I korsningen Bollmoravägen/Lindblomsvägen finns ett övergångsställe och öster om Radiovägen finns en planskild passage. Förlängningen av den planskilda passagen är en kombinerad gång- och cykelbana som kopplar samman området med Lindalen. Vidare finns en parkväg som kopplar samman förskolan och villaområdet med busshållplatsen Radiovägen. Koppling mellan utredningsområdet och busshållplatsen Antennvägen utgörs idag av en mindre gångbana.

Norr om utredningsområdet finns mindre lokalgator, Nybodavägen som är cirka 4,5 meter bred och Amaryllisvägen som är cirka 3,5 meter bred. Lokalgatorna möjliggör för angöring till villaområdet. Både dessa gator är av småskalig karaktär och saknar gångbanor.

Inne i skogsområdet finns stigar som används av boende i närområdet. Dessa stigar redovisas schematiskt i illustrationen och redovisas i sin helhet i BKA.



Gångbanor i och omkring utredningsområdet



## CYKELTRAFIK

I den regionala cykelplanen pekas Bollmoravägen ut som ett regionalt cykelstråk som i väst kopplar samman med Skrubba Malmväg för vidare resa mot Stockholm i norr och Haninge i söder.

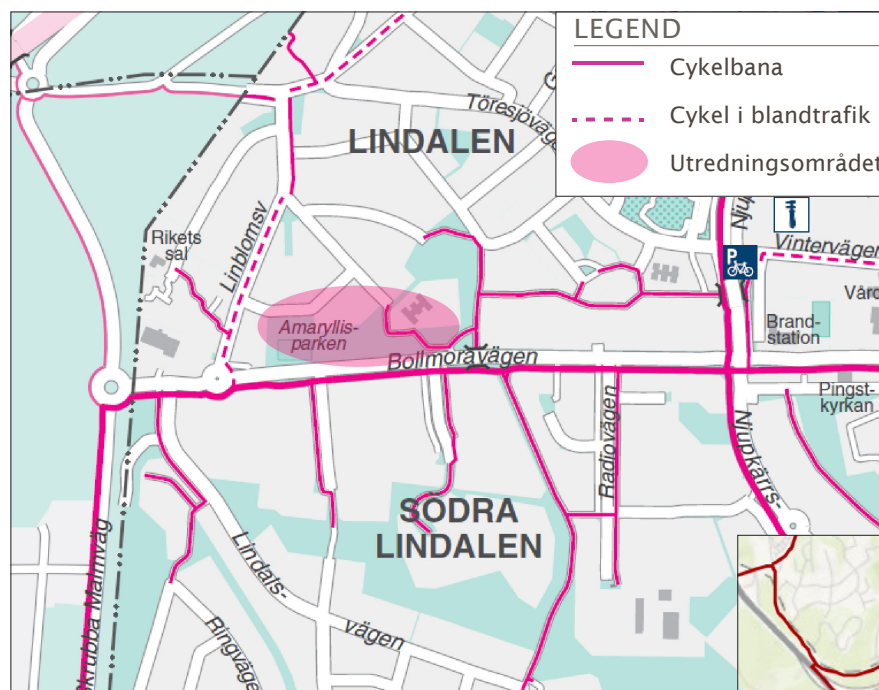
Det regionala cykelstråket längs Bollmoravägen är dubbelriktad och sträcker sig utmed vägens södra sida. Cykelbanan är idag underdimensionerad (cirka 2,5 meter bred) på en separerad gång- och cykelbana.

Öster om planområdet finns en kombinerad gång- och cykelbana som kopplar samman Lindalen med det regionala cykelstråket längs Bollmoravägen. Kopplingen sker via gång- och cykeltunneln som korsar Bollmoravägen. Kopplingen mellan Nybodavägen och gång- och cykeltunneln är också reglerad som gång- och cykelbana.

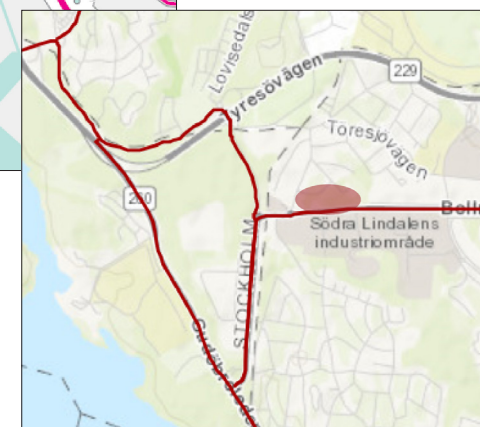
På Amaryllisvägen och Nybodavägen norr om planområdet sker cykling i blandtrafik. Även längs Lindblomsvägen sker cykling i blandtrafik.



Regionalt cykelstråk längs Bollmoravägen



Tyresö kommuns cykelkarta i och omkring utredningsområdet



Regionala cykelstråk

## KOLLEKTIVTRAFIK

I anslutning till planområdet finns två busshållplatser, Radiovägen och Antennvägen. Hållplatserna trafikeras av sex bussar.

Från utredningsområdet nås Tyresö centrum på cirka fem minuter. En resa till Stockholms innerstad tar cirka 30 minuter med buss och tunnelbana.

Längs Njupkärrsvägen finns ytterligare utbud av busstrafik. Stombusslinje 873 och 875 trafikerar denna gata. Närmsta busshållplats med stombussstrafik är Bergfoten som ligger vid korsningen Bollmoravägen och Njupkärrsvägen. Denna hållplats ligger inom drygt åtta minuters gångavstånd. Vid Njupkärrsvägen finns ytterligare utbud av busstrafik som trafikerar mellan Tyresö och olika delar av Stockholm.



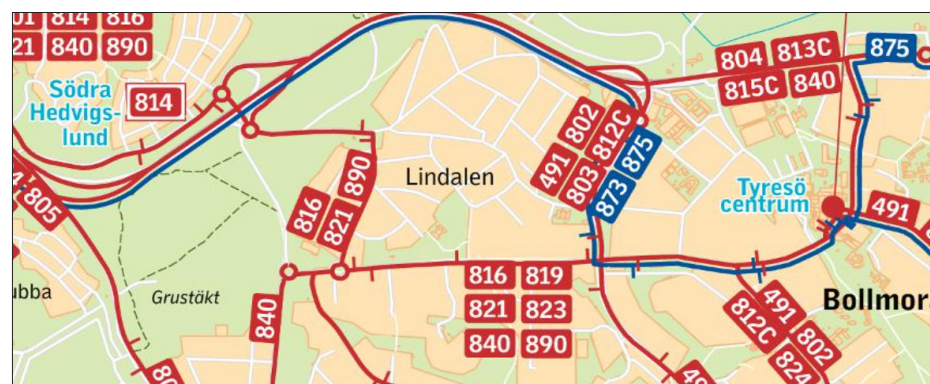
Busshållplatser längs Bollmoravägen intill utredningsområdet

Nummer	Sträcka	Turtäthet i högtrafik
816	Gullmarsplan-Tyresö C	30 minuter
819	Ällmora-Ällmora	30 minuter
821	Nacka sjukhus-Tyresö C	40 minuter
823	Gullmarsplan-Tyresö C	15 minuter
840	Handenterminalen-Nacka strand	15 minuter
890	Stockholm C-Tyresö kyrka	Nattbuss

Buslinjer som trafikerar Bollmoravägen

Nummer	Sträcka	Turtäthet i högtrafik
873 (stomlinje)	Gullmarsplan-Nyfors	10 minuter
874 (stomlinje)	Gullmarsplan-Tyresö kyrka	10 minuter
802	Gullmarsplan-Tyresö C	4-10 minuter
803	Telefonplan-Tyresö C	30 minuter
812C	Stockholm C-Tyresö C	10 minuter
491 (nattbuss)	Stockholm C-Nyfors	30 minuter

Buslinjer som trafikerar Njupkärrsvägen



Kollektivtrafikens linjenät i och omkring området



## FORDONSTRAFIK

Bollmoravägen tillhör huvudvägnätet i Tyresö kommun och sträcker sig i väst-östlig riktning. Vägen fungerar som uppsamlingsgata för flera lokalgator. Via Bollmoravägen och Skrubba Malmväg nås Tyresövägen och regionens övergripande vägnät.

Bollmoravägen innefattar ett körfält i vardera riktning och trafikeras av cirka 10 600 fordon per dygn varav cirka 10 procent är tungtrafik. Högsta tillåtna hastighet är 50 kilometer per timme.

Vägen är utpekad som en del av sekundärvägnätet för transporter av farligt gods.

Väster om planområdet sträcker sig Linblomsvägen som kopplar samman med Bollmoravägen i en cirkulationsplats. Norr om planområdet finns lokalgator av småskalig karaktär som möjliggör angränsning till villabebyggelsen och förskola.



Amaryllisvägens småskaliga karaktär



Befintligt vägnät och trafikflöde (trafikflöden från Tyresö kommuns prognosmodell)

# STRUKTUR

Den nya bebyggelsen inefattar fyra kvarter med totalt cirka 196 bostäder.

Mellan den nya bebyggelsen och Bollmoravägen skapas en ny lokalgata som med sin placering innebär att riskavstånd mellan bebyggelse och transportled för farligt gods säkerställs. Den nya lokalgatans sektion har anpassats för att inrymma en framtida omvandling av Bollmoravägen. Omvandlingen syftar till att komplettera Bollmoravägen med busskörfält och nya gång- och cykelbanor. En av de nya cykelbanorna planeras enligt regional standard för pendlingsstråk.

Lokalgatan ansluter till Bollmoravägen i höjd med Mediavägen och dagens trevägskorsning omvandlas till en fyrvägskorsning.

Norr om de nya flerbostadshusen planeras för att bevara och stärka de gång och cykelkopplingar som idag finns.

Parkering föreslås i garage under kvarter A och B med infart mellan kvarter B och C. Utöver garagen möjliggör angöringsgatan för tillgänglig angöring längs kantsten samt ytterligare parkeringsplatser.

Projektet har utrett möjligheten att ta in trafik via Amaryllisvägen samt från Nybodavägen som alternativa strukturer. Alternativet att ta in trafik från Amaryllisvägen har avfärdats på grund av att gatan har begränsat utrymme för att uppfylla kommunens önskvärda standard enligt "Handbok för gaturum Utkast 2020-04-08".

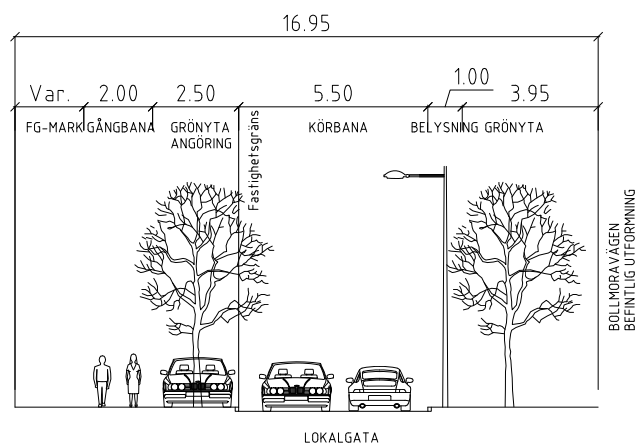


*Illustrationsplan med föreslagen bebyggelse- och gatustruktur.*

Att ta in trafiken från Nybodavägen har avfärdats då det innebär stora konsekvenser för villabebyggelsen med ökade trafikrörelser. Vidare innebär alternativet att trafiksäkerheten omkring förskolan försämrats då det innebär genomfartstrafik förbi förskoleområdet.



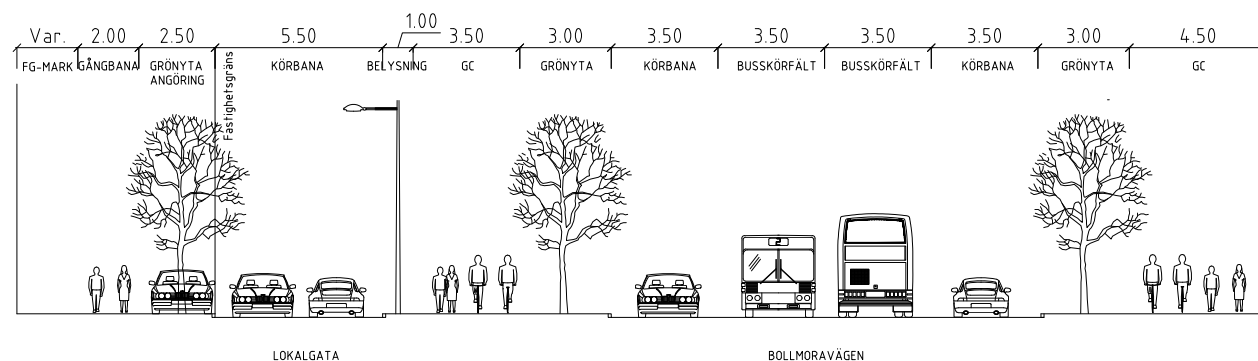
# SEKTIONER



## Sektion

Sektionen för den nya lokalgatan innefattar förgårdsmark av varierad bredd, 2,0 meter bred gångbana, 2,5 meter bred angörings- och möbleringsyta samt 5,5 meter körbana. Mellan ny lokalgata och Bollmoravägen skapas även plats för belysning. Gräns mellan kvartersmark och allmän platsmark går mellan angöring/möblering och körbana.

I sektionsskissen ansluter ny lokalgata mot befintlig utformning av Bollmoravägen.



## Sektion (inkl. Bollmoravägen)

Den nya lokalgatan anpassas för att inrymma en ombyggnation av Bollmoravägen med två kollektivtrafikkörfält nya gång- och cykelbanor. Den södra cykelbanan utformas för att uppnå regional standard på pendlingsstråk. Gräns mellan kvartersmark och allmän platsmark går mellan angöring/möblering och körbana.

I sektionsskissen ansluter ny lokalgata mot ny utformning av Bollmoravägen. Utformningen av Bollmoravägen utgör ett annat projekt och är ett förslag.

# RESANDEBEHOV

Den tillkommande bebyggelsen består av cirka 196 bostäder och en lokal. I detta skede antas lokalen innehålla mindre detaljhandel. Planområdet innefattar också en förskola som påverkar områdets resandebehov. Planeringen utgår från att en stor andel av resorna sker med hållbara transporter enligt kommunens styrande dokument och mål.

## BOSTÄDER

Resandebehovet för bostäderna kan grupperas i tre olika typer av resor, där förutsättningarna för varje typ av resa ser olika ut.

- Arbetspendling
- Inköpsresor
- Fritidsresor

Arbetspendlingen innefattar resor till och från arbete, skola eller annan typ av sysselsättning. Idag sker en stor del av arbetspendlingen i Tyresö med bil. För att uppnå klimatmål från Global till kommunal nivå krävs dock en förändring där fler väljer att resa hållbart eller avstår vissa resor.

Inköpsresorna sker mer sällan än arbetspendlingen och kan ofta kombineras med andra resor. Denna typ av resa ersätts också mer och mer av hemleveranser. Digital mathandel ökar i alla åldersgrupper och förväntas fortsätta öka (Svensk digital handel, 2018). Den planerade exploateringen har också ett bra läge med direkt närhet till livsmedelsbutik för inköpsresor med t.ex. cykel.

Fritidsresor innefattar många olika typer av resor där färdmedelsvalet kan se väldigt olika ut beroende på aktivitet.

Slutligen innebär de nya bostäderna ett behov av avfallshantering. Denna typ av transporter innebär att en mindre andel av fordonstrafiken kommer utgöras av tung trafik.

Generellt sett reser man mer under vardagar jämfört med helger. Mer specifikt reser man mer i början och slutet av en arbetsvecka, dvs på måndagar, torsdagar och fredagar. Arbetspendling är som störst under för- och eftermiddagsrusningen.

## MINDRE LOKALER

Exploateringen innefattar en mindre lokal. I detta skede är osäkerheten kring typ av verksamhet stor och antas vara i form av detaljhandel.

Handeln antas ha ett lokalt upptagningsområde där besökare reser till fots eller med cykel. Verksamheten har också ett behov av varutransporter. För att minimera den tunga trafiken på lokalgatan bör avfallshanteringen samordnas med bostädernas.

## FÖRSKOLA

Förskolan antas ha ett övervägande lokalt upptagningsområde där hämta/lämna främst sker till fots eller med cykel. En del av förskolebarnens föräldrar antas dock skjutsa med bil. För förskolans personal antas resandebehovet utgöras av en större andel biltrafik än för barnens resande.

Resandebehovet uppstår under vardagar och sker främst under maxtimmar.

I fortsatt planeringsarbete är det viktigt att förskolan arbetar med hållbar mobilitet och förespråkar att föräldrar hämtar/lämnar genom hållbara trafikslag. Dels skapas en mer trafiksäker miljö dels skapas vanor hos barn att gå och cykla.

## RESANDEBEHOV & KLIMATMÅL

Resandebehovet som uppstår i och med den tillkommande bebyggelsen bör i det fortsatta arbetet hanteras på ett målstyrt sätt.

Det innebär att antaganden kring färdmedelsfördelning och antal resor med bil inte enbart ska utgå från statistik.

Planeringen bör utgå från den målbild som finns gällande klimat, miljö och hållbart resande.

# TRAFIKALSTRING

Trafikalstringsberäkningen baseras på att utbyggnaden innefattar 196 nya bostäder i varierande storlek.

## BOSTÄDER

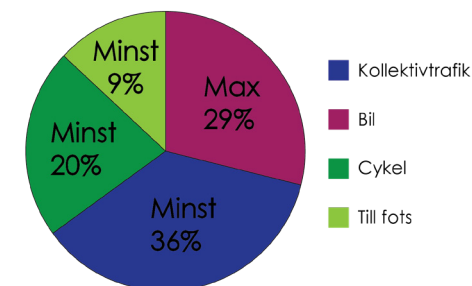
Den trafik som väntas alstras av de planerade bostäderna styrs av antalet boende och deras resvanor. För att göra en uppskattning av antalet boende används statistik från SBC.

RoK	Antal lägenheter	Antal pers. i hushållet (SBC)
1	74	1,3 (96)
2	36	1,5 (54)
3	62	2,4 (149)
4	23	3,3 (76)
<b>Totalt</b>	<b>196</b>	<b>375</b>

Enligt regionens resvaneundersökning år 2019 gör Tyresöbor 3,5 resor per invånare och vardag. För tillkommande bostäder innebär detta cirka 1 312 resor varje vardag. För att dela in resorna i olika färdmedel används färdmedelsfördelning från samma resvaneundersökning.

	Bil	Koll	Cykel	Gång	Annat
Färdmedelsfördelning	55%	26%	4%	13%	2%
Antal resor per dag	722	341	52	171	26

Tyresö har, i sin trafikstrategi, som mål att nå en mer hållbar färdmedelsfördelning. Målen har konkretiserats enligt fördelningen nedan.



Med hänsyn till dessa mål bör Sveafastigheter och Tyresö kommun ha höga ambitioner för det hållbara resandet inom planområdet. Genom bland annat ett antal mobilitetsåtgärder (redovisas i senare kapitel) samt planer på att stärka kollektivtrafiken antas därför en justerad färdmedelsfördelning för den planerade exploateringen:

	Bil	Koll	Cykel	Gång	Annat
Färdmedelsfördelning	25%	40%	20%	10%	5%
Antal resor per dag	328	525	262	131	66

## FÖRSKOLA

Trafiken som alstras av förskolan beror på förskolans kapacitet, dess upptagningsområde samt barnens och personalens resvanor. Förskolan planeras ha åtta avdelningar med cirka 20 barn på varje avdelning och en pedagog per 5 barn.

	Avdelning	Barn	Personal
Antal	8	160	32

Detta antagande innebär totalt 384 resor om dagen som alstras av förskolan (två resor per anställd/barn). Dvs 320 resor med syfte att lämna/hämta barnen samt 64 resor som alstras av personalen.

För att göra en uppskattning av hur resorna till och från förskolan antas 80 procent av barnens resor ske lokalt och därmed främst med cykel eller till fots. Detta leder till följande färdmedelsfördelning:

	Bil	Koll	Cykel	Gång
Färdmedelsfördelning	20%	5%	35%	40%
Antal resor per dag	64	16	112	128

Personalen antas resa med liknande färdmedelsfördelning som boende i de nya bostäderna.

	Bil	Koll	Cykel	Gång
Färdmedelsfördelning	25%	40%	20%	15%
Antal resor per dag	16	26	13	10

Fordonstrafiken till och från förskolan trafikerar via Nybodavägen och belastar inte ny korsningspunkt med Bollmoravägen. Beräkningen av trafikstringen från förskolan tar inte hänsyn till samåkning och antalet resor ses därför som en maxsituation.

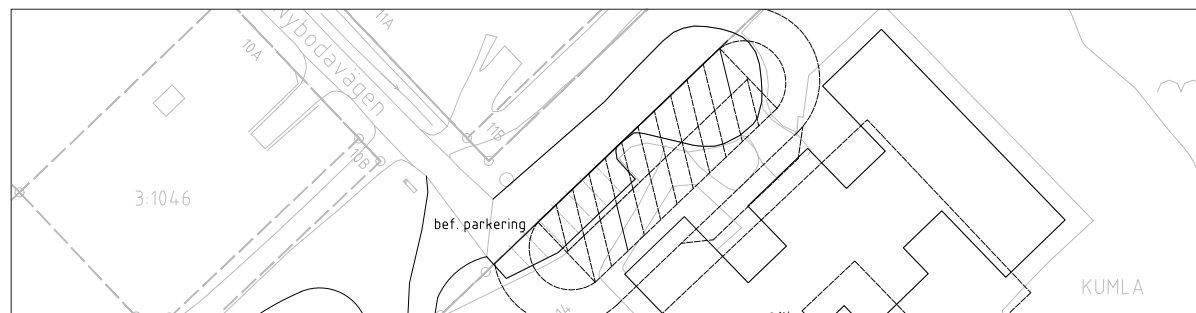
Förslaget innefattar och tar höjd för 20 parkeringsplatser. Detta ska ses som ett maxantal och kan jämföras med dagens sex platser. I fortsatt planeringsarbete av förskolan bör kommunen tillsammans med förskolan arbeta för att minska antalet parkeringsplatser. Dels för att skapa en mer trafiksäker miljö dels för att uppnå den målstyrda färdmedelsfördelningen. Vidare skapar det hållbara resvanor hos barnen.

## SAMLAD TRAFIKALSTRING

Utredningsområdet antas totalt alstra cirka 1696 resor per vardagsdygn. Av dessa antas cirka 408 resor utgöras av biltrafik (328 f/d bostäder, 80 f/d förskola). Lokalerna antas ha ett lokalt upptagningsområde där resor sker med cykel eller till fots.

Cirka 328 fordon per dygn antas (cirka 30 fordon i maxtimme) belasta den nya korsningen med Bollmoravägen medan förskoletrafiken fortsatt nyttjar Nybodavägen.

Antagna färdmedelsfördelningar är målstyrda och för att uppnå den önskade färdmedelsfördelningen krävs rätt hantering av t.ex. parkeringstal och mobilitetsåtgärder. Vidare förutsätter de målstyrda färdmedelsfördelningarna att kollektivtrafikens kapacitet och framkomlighet förbättras. Vid trafikanalyser görs känslighetsanalyser som dels utgår från kommunens mål om 29 procent bilandel, vidare görs även en analys som kan beskriva hur hög bilandelen måste vara för att kapacitetstak ska nås.



Utrymmesstudie av tjugo parkeringsplatser till framtida förskola



# MOBILITETSÅTGÄRDER

Den föreslagna färdmedelsfördelningen i förgående kapitel är målstyrd och kräver åtgärder vilka underlättar för boende att resa och leva utan egenägd bil. Syftet med mobilitetsåtgärder är att ge boende, besökare och verksamma så goda förutsättningar att gå, cykla, resa med kollektivtrafiken eller hyra en bil att egen bil väljs bort. Mobilitetsåtgärder tillsammans med låga parkeringstal ska tillsammans innebära låg bilandel.

## BILPOOL

En bilpool innebär i praktiken att ett antal privata personer, organisationer eller företag samsas om en eller flera bilar. Detta innebär alltså ett alternativ till eget ägande av bil som ändå erbjuder bekvämligheten av bil när behov finns. Studier visar att bilpooler har tydliga effekter på resande och miljö.

- Bilinnehavet minskar från i snitt 0,4 till 0,1 per hushåll och medlemskap.
- En poolbil uppskattas kunna ersätta cirka fem privatbilar, vilket innebär minskat behov av parkeringsplatser.
- Bilpoolsanvändare kör mindre bil.

*Källa: Trafikeffekter av nya former av bilanvändning, rapport 2015:108, Trivector*

Byggaktören ska inför bygglov ha tecknat ett avtal med bilpoolsleverantör och stå för eventuell fast medlemsavgift i minst fem år. Efter perioden väntas bilpoolen vara etablerad i området och verksamheten kan bära sig själv. Inom bilpoolssektorn finns

idag flera leverantörer, vid tecknande av avtal ska den mest lämpliga leverantören väljas. Byggaktören kan även via bostadsrättsförening eller förvaltning välja att uppföra en bilpool i egen regi vilket också ska redovisas i samband med bygglov.

För de planerade bostäderna föreslås en poolbil per 50 hushåll. Antalet poolbilar är en utgångspunkt och bör vara flexibelt med hänsyn till efterfrågan. Antalet baseras på erfarenheter från bilpoolsleverantörer.

Poolbilar placeras i garaget som finns under kvarter A och B.

## CYKELPOOL

En cykelpool innebär i praktiken att ett antal privata personer, organisationer eller företag samsas om en eller flera cyklar. Syftet med cykelpoolen är att erbjuda attraktiva alternativ till bilen, detta ställer krav på typ av cyklar. Cykelpoolen ska innehålla framförallt innehålla:

- Ellassisterade lastcyklar
- Elcyklar

Byggaktören ska inför bygglov ha tecknat avtal med cykelpoolsleverantör och eventuell stå för eventuell fast avgift i minst fem år. Efter perioden väntas cykelpoolen vara etablerad och verksamheten kan bära sig själv. Byggaktören kan också välja att uppföra en egen cykelpool via förvaltning eller bostadsrättsförening vilket också ska redovisas i samband med bygglov.

För de planerade bostäderna föreslås en ellassisterad lastcykel och två vanliga elcyklar per byggnad.

## CYKELANPASSAD FASTIGHET

Den nya bebyggelsen ska utformas och anpassas så att det blir enkelt att resa med cykel. Följande åtgärder ska säkerställas vid detaljprojektering och beaktas vid granskning av bygglovshandlingar,

- Cykelrum i bottenvåning med inga eller få nivåskillnader.
- Förvaringsboxar för batteri och cykelhjälm.
- Automatik på dörrar.
- Servicestation
- Hisstorlek som inrymmer cyklar.

Utöver dessa punkter gäller cykelparkeringstal och utformningskriterier under avsnitt "Cykelparkering".

## HÅLLBAR MARKNADSFÖRING

Vid försäljning/uthyrning av bostad ska området som helhet marknadsföras med hänsyn till de mobilitetsfrågor som erbjuds. Även det goda kollektivtrafikläget ska marknadsföras.

# FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

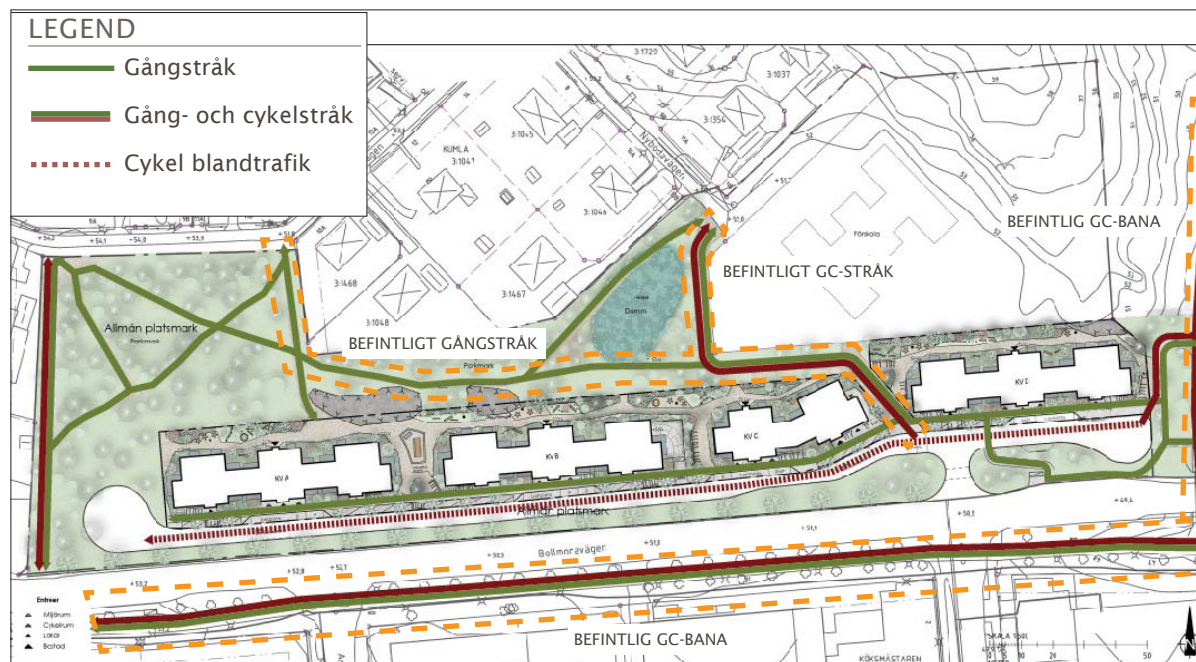
I samband med planförslaget förändras trafiksituationen på en lokal nivå. Nedan beskrivs och redogörs för den framtida trafiksituationen för respektive trafikslag.

## GÅNGTRAFIK

Planförslaget innefattar nya gångstråk i såväl parkmiljö som i gatumiljö. Längs med den nya lokalgatan skapas en 2,5 meter bred gångbana som kopplar samman med Lindalens gårdsväg i öster. Anslutningen finns dels i form av en tillgänglig gångväg dels en trappa. Trappan kopplar även samman med busshållplatsen Radiovägen och skapar en genkoppling till den planskilda passagen.

Gång och cykelstråket som idag kopplar busshållplatsen med Nybodavägen behålls och tydliggörs. Viktiga tvärgående parkstråk som idag finns i skogsområdet bevaras.

I den västra delen av planområdet tydliggörs kopplingen mellan området och busshållplatsen Antennvägen.



Nya och befintliga gång- och cykelbanor

## CYKELTRAFIK

Det regionala stråk som sträcker sig längs med Bollmoravägens södra sida är opåverkad av planförslaget.

Den nya bebyggelsen kopplas samman med det befintliga cykelstråket via den planskilda passagen öster om bebyggelsen. Cykelstråket kan också nås via cirkulationsplatsen i korsningen Bollmoravägen/Linblomsvägen.

Kopplingen mot befintligt regionalt stråk bedöms som ogen, projektet har dock möjliggjort för ett nytt stråk på norra sidan av Bollmoravägen vilken skulle skapa ett mer sammanhängande nät.

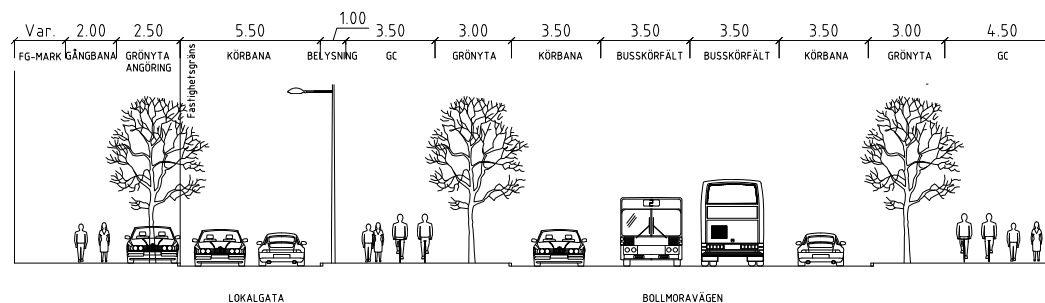
Längs den nya lokalgatan sker cykling i blandtrafik. Vidare kvarstår befintliga cykelkopplingar i parkområdet där cykling sker på kombinerad gång- och cykelbana.

## KOLLEKTIVTRAFIK

Den nya lokalgatan ansluter mot Bollmoravägen och bedöms inte ha någon betydande effekt på framkomligheten längs Bollmoravägen (se sidan 23).

Utformningen av den nya lokalgatan har anpassats för att Tyresö kommun i framtiden ska kunna inrymma kollektivtrafikkörfält på Bollmoravägen. Bollmoravägen är en attraktiv koppling för kollektivtrafiken och har beslutats bli en del av stomlinje J mellan Handen station och Tyresö centrum. Bollmoravägen används också som alternativ sträckning i åtgärdsvalsstudie för stombusslinje 11 mellan Norra Sköndal och Tyresö centrum.

Den nya bebyggelsen får mycket god tillgång till kollektivtrafik med busshållplatser i såväl östra (Radiovägen) som västra (Antennvägen) delen av området. De nya bostäderna har cirka 150 meter till någon av de två hållplatser som finns i närområdet. Stombusslinjer mot Stockholm finns inom åtta minuters gångavstånd vid hållplats Bergfoten.



Sektion vilken inkluderar kommunens planerade gaturumsfördelning på Bollmoravägen

Nummer	Sträcka	Turtäthet i högtrafik
816	Gullmarsplan-Tyresö C.	30 minuter
819	Ällmora-Ällmora	30 minuter
821	Nacka sjukhus-Tyresö C.	40 minuter
823	Gullmarsplan-Tyresö C.	15 minuter
840	Handenterminalen-Nacka strand	15 minuter
890	Stockholm C.-Tyresö kyrka	Nattbuss

Busslinjer som trafikerar Bollmoravägen

Nummer	Sträcka	Turtäthet i högtrafik
873 (stomlinje)	Gullmarsplan-Nyfors	10 minuter
874 (stomlinje)	Gullmarsplan-Tyresö kyrka	10 minuter
802	Gullmarsplan-Tyresö C	4-10 minuter
803	Telefonplan-Tyresö C	30 minuter
812C	Stockholm C-Tyresö C	10 minuter
491 (nattbuss)	Stockholm C-Nyfors	30 minuter

Busslinjer som trafikerar Njupkärrsvägen

## FORDONSTRAFIK

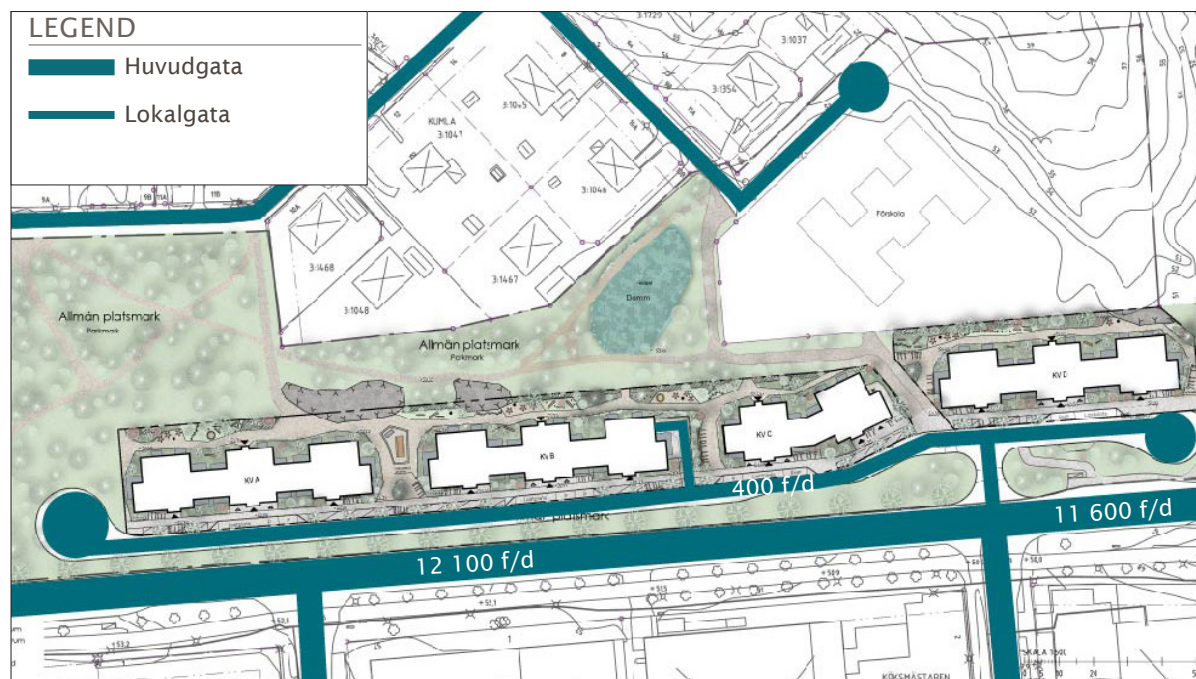
Planförslaget innebär inga större förändringar i vägnätet. Den nya lokalgatan ansluter mot Bollmoravägen i höjd med Mediavägen och skapar en ny fyrvägskorsning som i ett första skede föreslås regleras med väjningsplikt.

Korsningen med Bollmoravägen utformas för att möjliggöra möten mellan typfordon "LBn" (12 meters lastbil) och personbil.

Den nya lokalgatan föreslås regleras till 30 kilometer per timme. En del av gatan, i höjd med kvarter C, smalnas av och blir en mötesfri del. Den mötesfria delen skapar utrymme för en ny busshållplats längs Bollmoravägen samtidigt som gatan hastighetsökas.

Förutom att möjliggöra angöring till den nya bebyggelsen säkerställs även framkomligheten för boende i villabebyggelsen väster om planområdet med utfart mot föreslagen vändplan.

Redovisade trafikflöden utgår från prognosår 2030 med en procents årlig ökning av trafiken. Utöver generell trafikökning tillkommer trafiken från den planerade bebyggelsen. Denna prognos är inte målstyrd och bedöms inte vara i linje med våra klimatmål.



Befintligt och nytt vägnät samt trafikflöden med prognosår 2030



## TRAFIKANALYS

Då Bollmoravägen är en viktig huvudgata i Tyresö har den nya korsningens inverkan på framkomligheten studerats. Trafikanalysen har gjorts med hjälp av verktyget "CAPCAL".

Som underlag i trafikanalysen används dagens trafikflöden som bas. Utifrån dessa flöden räknas trafikflödet upp till år 2030 med en årlig trafikökning om en procent. Även den planerade exploaterings väntade trafikstring används som underlag.

Svängandelar i korsningen har studerats ute på plats vid för- och eftermiddagens maxtimmar. Resultatet används som underlag i trafikanalysen och svängandelarna på Mediavägen antas vara samma som den nya lokalgatan.

De analyserade scenarierna är:

- Nuläge
- Nollalternativ 2030 (dagens utformning och uppräknad trafik)
- Planalternativ 2030 (framtida utformning och uppräknad trafik)

Analyserna visar att belastningsgraderna hamnar inom önskade värden på belastningsgrader för samtliga alternativ. Inga större konsekvenser kan antas.

För att testa hur robust den nya korsningen är har en känslighetsanalys gjorts för dels trafikstringen från den planerade exploateringen som för prognosflöden.

Vid en uppräkning av trafikstringen från planområdet testas 29 procent bilandel istället för 25 procent (se sidan 16). Ökningen har ingen större påverkan på belastningsgrader.

Vid uppräkning av samtliga trafikflöden i korsningen nås belastningsgrader vid 0,7-0,8 vid en ökning av trafiken med 20-30 procent. Detta tyder på att den nya korsningen är robust.

KORSNINGSTYP	ÖNSKVÄRD	GODTAGBAR	EJ GODTAGBAR
Väjningsplikt och stopplikt (Korsningstyp A-C)	< 0,6	0,6 < 1,0	> 1,0
Cirkulationsplats (Korsningstyp D)	< 0,8	0,8 < 1,0	> 1,0
Signalreglerad (Korsningstyp E)	< 0,8	0,8 < 1,0	> 1,0

KORSNINGSTYP	FM MAX	EM MAX
+ 0 % (huvudanalysen)	0,37	0,44
+ 10 %	0,42	0,55
+ 20 %	0,47	0,67
+ 30 %	0,52	0,82
+ 40 %	0,62	0,99
+ 50 %	0,80	1,22
+ 60 %	1,03	-

## ANGÖRING OCH AVFALLSHANTERING

Den nya lokalgatan möjliggör för tillgänglig angöring. Angöringsfickor är anpassade för att uppfylla Boverkets byggregler om 25 meter gångavstånd från angöring till entré. Längs angöringsfickorna föreslås också avfallshanteringen ske på anvisade lastplatser.

## BILPARKERING

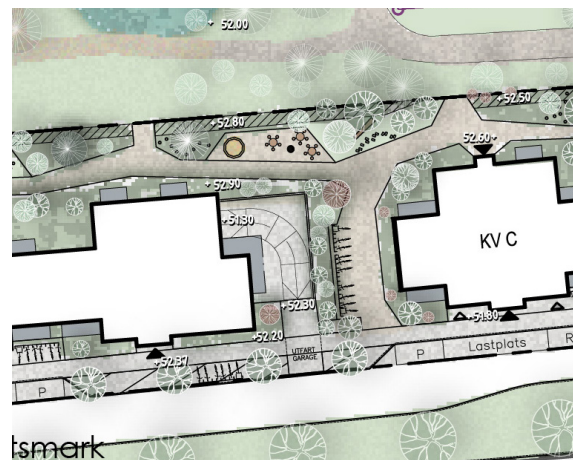
För den tillkommande bebyggelsen gäller parke-ringstalet 6 bilplatser per 1 000 kvadratmeter ljus BTA (inkl. besöksparkering som utgör cirka tio procent av totala antalet). I skrivande stund (december 2021) planeras för cirka 15 066 kvadratmeter ljus BTA vilket innebär ett totalt parkeringsbehov om 90 platser. Parkering för boende och besökande förläggs i garage under kvarter A och B med infart mellan kvarter B och C.

Tillgänglig parkering placeras dels i garage under kvarter A och B samt som längsgående kantstensparkering för kvarter C och D.

Minst 20 procent av parkeringsplatserna i garaget förses med laddinfrastruktur och en laddningspunkt enligt Boverkets krav. Svea fastigheter har dock högre ambitioner och i det fortsatta arbetet studeras andelen laddplatser vidare.



Tillgänglig markparkering för kvarter C och D för att uppfylla BBR-krav



Garageinfart mellan kvarter B och C

P-tal (Bostäder + besökare)	6bpl/1000kvm ljus BTA
Yta (Bostäder)	15 066 kvm ljus BTA
Parkeringsbehov (boende + besökare)	90 parkeringsplatser

## CYKELPARKERING

För de tillkommande bostäderna bör parkeringstallet för cykel utgå från principen om en cykelparkering per person.

- 1 RoK = 1,2 platser
- 2 RoK = 1,5 platser
- 3 RoK = 2,5 platser
- 4 RoK = 3,5 platser

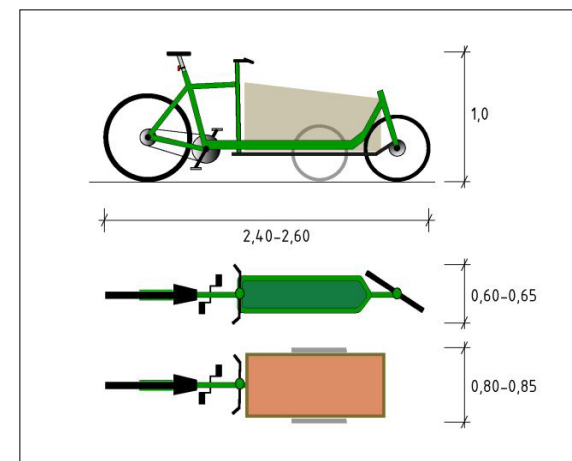
Cykelparkeringstalen baseras på boendestatistik från SBC. Cykelparkeringen utformas för att det ska vara lätt att använda cykeln (se under kapitel "Mobilitetsåtgärder").

Cykelparkering **utomhus** bör förses med väderskydd, vara väl belyst och möjliggöra för fastlåsning av ram. Cykelparkering utomhus bör också placeras nära entréer och målpunkter.

Cykelparkering **inomhus** ska uppfölja följande:

- Cykel ska enkelt kunna flyttas över nivåskillnader via ramp eller anpassad hissbredd.
- Automatik på dörrar.
- Servicestation (garageplan).
- 10 procent av cykelparkeringar ska utformas för mer utrymmeskrävande cyklar.
- Om cykelparkering i tvåvåningsställ används ska takhöjden vara minst 2,5 meter.

Med det föreslagna intervallet av parkeringstal för cykel innebär den nya bebyggelsen ett behov av cirka 379 cykelplatser. Dessa inryms bland annat i garage och utomhus på kvartersmark.



Exempelmått på mer utrymmeskrävande cyklar

Lägenhetstyp	Antal	Parkeringstal	Antal platser
1 RoK	74	1,2 cpl	89
2 RoK	36	1,5 cpl	54
3 RoK	62	2,5 cpl	155
4 RoK	23	3,5 cpl	81
Totalt	196		379

# FORTSATT ARBETE

- Svea fastigheter ska i det fortsatta arbetet utreda möjligheten till att förse garage med fler laddplatser än de 20 procent som är kravet från Boverket.
- I fortsatt projektering och utredning ska mobilitetsåtgärder och tjänster vidare bearbetas, säkerställas och implementeras.
- Projektet har haft som förutsättning att möjliggöra för 20 parkeringsplatser till en utökad byggrätt av förskolan. Dessa platser bör ses som ett maxantal och vid mer detaljerad planering av förskolan bör möjligheten att reducera antalet platser utredas. Färre parkeringsplatser innebär minskad trafikbelastning på Nybodavägen samt skapar en mer trafiksäker miljö vid skolan. Istället bör hämta/lämna med mer hållbara transportslag förespråkas.





Tyréns AB, 118 86 Stockholm, [www.tyrens.se](http://www.tyrens.se)