

Detaljplan för Mönstringen 3 och Inskrivningen 1  
**TRAFIK OCH PARKERING**



RAPPORT  
2022-05-10

**UPPDRAG**

314039, Järvastaden Detaljplaneändring

Titel på rapport:

Detaljplan för Mönstringen 3 och Inskrivningen 1, Trafik och parkering

Status:

Rapport

Datum:

2022-05-10

**MEDVERKANDE**

Beställare:

Järvastaden AB

Kontaktperson:

Enrique Oyarzun

Konsult:

Vera Belaieff

Uppdragsansvarig:

Sverker Hanson

**REVIDERINGAR**

Revideringsdatum

Version:

Initialer:

Uppdragsansvarig:

---

Datum: 2022-05-04

Handlingen granskad av:

---

Datum: 2022-05-04

## SAMMANFATTNING

Detaljplaneändringen omfattar två kasernbyggnader från tiden då Järvafältet var ett militärområde. I båda husen bedrivs idag förskolor med beviljat tidsbegränsat bygglov. Området är strategiskt beläget vid Järva skjutbanelöv och ligger cirka 500 meter ifrån Ulriksdals pendeltågsstation.

Planförslaget innebär att fastigheterna inom planområdet ska medge flexibel användning i form av förskola och kontor respektive bostäder.

Detaljplaneändringen medför inga förändringar gällande infrastrukturen för gående, cyklister, kollektivtrafik eller biltrafik. I samband med detaljplaneändringen kan det kommunala gatunätet komma att behöva ses över och kompletteras med övergångsställen och nya ändamålsplatser. Påverkan på biltrafikflödet är bedöms vara mycket liten.

Parkeringsberäkningarna i utredningen utgår från Solna stads nya parkeringsnorm som antogs hösten 2021. Det beräknade parkeringsbehovet beror på användning av fastigheterna, varför flera scenarion utretts.

Bilparkeringsplatser för boende och anställda behöver oavsett scenario anläggas på fastighetsmark då parkering idag saknas. I de fall förskoleverksamhet inryms i byggnaderna är bedömningen att all tillgänglig gårdsyta bör upplåtas till förskolegård. Mobilitetsåtgärder ska tillämpas för att reducera bilparkeringsstalet. Inskrivningen 1 om användningen blir kontor.

Cykelparkering föreslås kompletteras delvis inomhus i cykelrum och delvis utomhus på kvartersmark.

Vid Mönstringen 3 föreslås en ny zon för hämtning och lämning till förskolan. Vid Inskrivningen 1 föreslås en ny yta intill kantsten för angöring genom att ta bort befintlig klack i kantsten.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>INLEDNING.....</b>	<b>5</b>
1.1	BAKGRUND .....	5
1.2	SYFTE.....	5
<b>2</b>	<b>PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....</b>	<b>6</b>
2.1	RIKTLINJER .....	6
2.2	NÄRLIGGANDE PROJEKT .....	6
<b>3</b>	<b>NULÄGE.....</b>	<b>8</b>
3.1	ÖVERSIKT .....	8
3.2	GÅNGTRAFIK.....	9
3.3	CYKELTRAFIK .....	9
3.4	KOLLEKTIVTRAFIK.....	9
3.5	BILTRAFIK .....	10
3.6	PARKERING OCH ANGÖRING .....	11
3.7	TRAFIKSÄKERHET .....	12
<b>4</b>	<b>PLANFÖRSLAG - TRAFIK .....</b>	<b>13</b>
4.1	ÖVERSIKT .....	13
4.2	GÅNGTRAFIK.....	13
4.3	CYKELTRAFIK .....	13
4.4	KOLLEKTIVTRAFIK.....	13
4.5	BILTRAFIK .....	14
4.6	TRAFIKSÄKERHET .....	15
<b>5</b>	<b>PLANFÖRSLAG - PARKERING.....</b>	<b>16</b>
5.1	PARKERINGSNORM .....	16
5.2	PARKERINGSBEHOV.....	17
5.3	MOBILITETSÅTGÄRDER .....	20
5.4	PARKERINGSLÖSNING .....	21
5.5	ANGÖRING .....	22

## **1 INLEDNING**

### **1.1 BAKGRUND**

Gällande detaljplan för kv Staben m fl antogs 2006. Inom detaljplanen finns idag tre olika fastigheter där det för närvarande bedrivs förskoleverksamhet med tidsbegränsat bygglov. I samtliga tre fall har byggnaderna bedömts lämpliga för förskoleverksamhet, men enbart kunnat få tillfälliga bygglov eftersom förskoleanvändning inte är angiven i detaljplanen. Två av förskolorna är kommunala och en drivs av en fristående aktör. Förskolorna kommer under överskådlig tid behövas i Järvastaden.

Järvastaden AB har inkommit med ett önskemål om att justera den gällande detaljplanen avseende två fastigheter, Mönstringen 3 och Inskrivningen 1. Järvastaden AB:s önskemål är att planen ändras så att befintliga förskoleverksamheter kan fortsätta att bedrivas. För att inte hindra framtida möjligheter önskar Järvastaden AB en flexibel plan som medger olika användning av fastigheterna, där även kontor respektive bostäder möjliggörs i fastigheterna.

### **1.2 SYFTE**

Syftet med detta PM är att utreda trafik- och parkeringsfrågor i samband med detaljplaneändring för Mönstringen 3 och Inskrivningen 1.

## 2 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

### 2.1 RIKTLINJER

Grundläggande krav på planering och utformning av trafiksystemet utgår från VGU – Vägar och gators utformning (Trafikverket och Sveriges kommuner och regioner) – senaste utgåva 2019.

Krav på tillgänglighet och angöring utgår från Boverkets regelsamling.

Parkeringsberäkningarna utgår från Solna stads parkeringsnorm som antogs hösten 2021.

### 2.2 NÄRLIGGANDE PROJEKT



Figur 1. Översiktsskarta över Järvastadens utbyggnadsetapper, aktuellt planområde i orange.

Detaljplanen för kv Linnéan m fl (4) är antagen och byggnation av upp till 900 nya lägenheter, med lokaler i gatuplan för till exempel restauranger, butiker och service samt en större förskola pågår.

En ny idrottsplats (5) i norra Järvastaden anläggs i nära anslutning till Igelbäckens naturreservat och friluftsområde. Idrottsplatsen kommer att ha tre fotbollsplaner varav en elvamannaplan, en niomannaplan och en sju-mannaplan. Anläggningen omfattar även byggnader för omklädning, servering och drift samt parkering för cykel och bil.

Etapperna 6 till 9 omfattar cirka 3 000 nya lägenheter. Dessa är kopplade till att befintlig kraftledning grävs ned och att Enköpingsvägen omvandlas till en stadsgata.

Detaljplan för Bagartorp centrum är nyligen antagen. Planen innehåller ca 230 nya bostäder och centrumverksamheter.

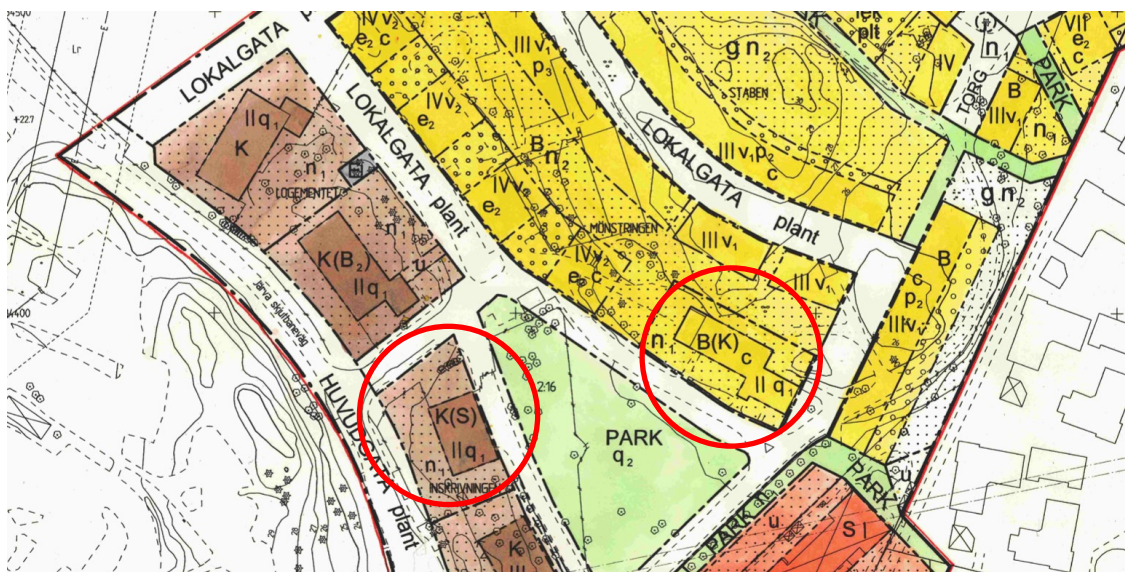
### 3 NULÄGE

#### 3.1 ÖVERSIKT

Planområdet ligger i södra Järvastaden i Solna stad, se Figur 2. Detaljplanen omfattar två kasernbyggnader från tiden då Järvafältet var ett militärområde, se Figur 3. I båda husen bedrivs idag förskolor. Befintlig planbestämmelse och nuvarande användning visas i Tabell 1 på nästa sida. Området är strategiskt beläget vid Järva skjutbaneväg, som utgör huvudinfart till Järvastaden.



Figur 2. Planområdets lokalisering (rött) och närliggande målpunkter.



Figur 3. Gällande detaljplan för kv Staben m.fl., befintliga byggnader markerade i rött.



Tabell 1. Befintlig planbestämmelse och användning samt ny föreslagen användning i planförslag.

Fastighet	Adress	Befintlig planbestämmelse	Befintlig användning
Mönstringen 3	Honnörsgatan 11-13	Bostäder	Förskola + bostäder
Inskrivningen 1	Lottagatan 2	Kontor	Förskola

### 3.2 GÅNGTRAFIK

I planområdet finns generellt gångbanor på båda sidor om gatorna. På Lottagatan samt östra delen av Honnörsgatan finns gångbana endast på en sida. På Honnörsgatan ligger denna på samma sida som befintlig förskola.

### 3.3 CYKELTRAFIK

På östra sidan av Järva skjutbanelväg finns en dubbelriktad cykelbana med cykelpassager över tvärgatorna. Detta stråk är utpekat i Solnas cykelplan som huvudstråk 10 och går mellan Järvastaden och Järva krog, se Figur 4. Huvudstråket ansluter närmast till de regionala stråken Hjulsta-Bergshamrastråket i östvästlig riktning och Märstastråket i nordsydlig riktning. Märstastråket kommer enligt regionala cykelkansliet att utgå som regionalt stråk i samband med att Hagastråket står klart. När det sker kommer stråket övergå till att bli ett huvudcykelstråk i Solna.



Figur 4. Utpekade huvudcykelstråk (rött) och regionala cykelstråk (grönt).

### 3.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Planområdet ligger nära flera kollektivtrafiknoder. Ulriksdal pendeltågsstation ligger cirka 500 meter från planområdet. Tunnelbanans blå linje nås via Hallonbergens

tunnelbanestation, cirka 1,3 kilometer från planområdet. Två busslinjer (157, 502) och en nattbusslinje (591) trafikerar längs Enköpingsvägen. Ytterligare två busslinjer (505, 540) trafikerar Fridensborgsvägen norr om planområdet.



Figur 5. Kollektivtrafiknoder och avstånd från planrådets mitt.

### 3.5 BILTRAFIK

Lottagatan är enkelriktad för fordonstrafik. Övriga gator är dubbelriktade. Hastighetsbegränsningen är 30 km/h på samtliga lokalgator inom planområdet.

Biltrafikflödet på Järva skjutbaneväg, mellan Enköpingsvägen och Inskrivningsvägen, mättes i september 2019. Mätningen visade på knappt 4 000 fordon per dygn, ÅDT. Under förmiddagens maxtimme uppmättes flödet till knappt 400 fordon, och under motsvarande maxtimme på eftermiddagen var flödet drygt 400 fordon. Andelen tung trafik var enligt mätningen 2,5 %.

Flödet på intilliggande sträcka av Enköpingsvägen uppmättes vid samma mättillfälle till cirka 11 000 fordon per dygn, ÅDT. Uppmätta flöden på de mindre gatorna inom och kring planområdet saknas.

### 3.6 PARKERING OCH ANGÖRING

Cykelställ och kantstensparkering för bil finns längs Mönstringsvägen, Honnörsgatan, Inskrivningsvägen och Lottagatan. I övrigt gäller parkeringsförbud i området. Kantstensparkeringen på de närmaste gatorna i området rymmer cirka 165 platser, se Figur 6 för fördelning mellan gatorna.



Figur 6. Antal gatuparkeringsplatser i området.

Förskoleverksamheten Ur och Skur (Mönstringen 3) har en lastkaj. Utformningen kräver backningsrörelser över gångbana då vändmöjlighet intill kajen saknas. Övriga förskoleverksamheter saknar särskild plats för varumottag och avfallshandling.

Under utredningen hölls dialog om parkering- och angöringssituationen med befintliga förskolor i både Mönstringen 3 och Inskrivningen 1. Nedan sammanfattas förskolornas syn på dagens parkerings- och angöringssituation:

Förskola Mönstringen 3 (Ur och skur):

- Bilparkeringen fungerar okej.
- Cykelparkering fungerar okej.
- Befintliga skyltar och lyktstolpar försvårar angöring vid lastkajen.
- Angöring för hämta/lämna ofta sker i gatan då boendeparkeringen är upptagen av boende eller av andra angörande till förskolan.
- Ytterligare önskade förbättringar var bilparkering för personalen, reserverad yta för hämta/lämna-angöring samt förbättrad tillgänglighet för rörelsehindrade runt fastigheten.

Förskola Inskrivningen 1 (Lottagatans förskola):

- Bilparkering saknas för förskolan specifikt

- Cykelparkering fungerar okej
- Angöring för hämta/lämna använder boendeparkering
- Varumottag fungerar dåligt till följd av felparkering av boende. Önskar skyltning med parkeringsförbud utanför köksingången.

I slutet av september 2021 genomfördes en mindre beläggningsstudie på gatuparkeringen i området. En kompletterande beläggningsstudie genomfördes i april 2022. Under båda tillfällena räknades beläggningsgraden på gatuparkeringen i området under två dagar (tisdag och onsdag). Totalt samlades beläggningsdata från fyra vardagar under olika tider på dygnet (morgon, eftermiddag och kväll).

Den totala beläggningsgraden i det studerade området var inom samma intervall under de olika tillfällena. Under höstens studie var den högsta totala beläggningsgraden 84 % medan den högsta beläggningsgraden under vårens studie var 86 %. Högsta beläggningsgraden mättes vid båda tillfällena upp under kvällstid.

Den detaljerade beläggningsgraden beror på gata och tid på dygnet. Beläggningsgrader upp till 100 % noterades under båda tillfällena. Utanför förskolorna på fastigheterna Mönstringen 3 och Inskrivningen 1 noterades under vårens studie en beläggningsgrad om 67-100 % respektive 0-100 %. Den mycket låga beläggningsgraden om 0 % beror på att räkningen gjordes under en städdag på gatan.

Hämtning och lämning noterades under platsbesöken till stor del ske via gång och cykel, men sågs även ske med bil. Utanför förskolan på Mönstringen 3 var beläggningsgraden på gatuparkeringen hög under tid för hämtning och lämning, varför bilar observerades angöra i gatan. Som högst sågs fyra bilar angöra på rad i gatan. Angöring skedde på motsatt sida gatan, på en stäcka där parkeringsförbud råder i enlighet med områdesreglering, men där stopp är tillåtet. Stoppen på platsen observerades dock göras i motsatt färdriktning än tillåtet. Det noterades att en bil med lätthet kunde passera trots gatuparkering på ena sidan och angöring i gata på andra sidan.

### **3.7 TRAFIKSÄKERHET, FRAMKOMLIGHET OCH TRYGGHET**

Enligt den intervjuade personalen på de två befintliga förskolorna upplevdes trafiksäkerheten och tryggheten på själva förskolegårdarna som bra. Däremot önskades ytterligare övergångsställen intill förskolan på Mönstringen 3. Vidare påpekade personalen på förskolan på Inskrivningen 1 att trafiksäkerheten Lottagatan var låg. Detta eftersom gatan trafikeras i hög hastighet och ibland även trafikeras mot enkelriktningen.

Vidare tyder förskolepedagogernas respons på att trafiksäkerheten vid hämtning och lämning är låg, eftersom bilar angör mitt i gatan på grund av trängsel vid kantsten. Detta, samt icke trafiksäkra backningsrörelser på enkelriktade Lottagatan, upplevdes även på platsbesök under utredningen.

Positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt är för båda förskolorna att mottag av varor samt sophantering sker på annan plats än precis intill entréer. Backningsrörelser krävs endast vid angöring till lastplatsen på Mönstringen 3, men eftersom lastplatsen ligger på andra sidan byggnaden än entrén för barnen är påverkan på trafiksäkerheten låg.

## 4 PLANFÖRSLAG - TRAFIK

### 4.1 ÖVERSIKT

Planförslaget innebär att fastigheterna inom planområdet ska medge flexibel användning i form av förskola, kontor respektive bostäder. Detta bland annat för att fortsatt möjliggöra nuvarande användning av befintliga byggnader.

*Tabell 2. Befintlig planbestämmelse och föreslagen ny planbestämmelse.*

Fastighet	Ljus BTA	Befintlig planbestämmelse	Föreslagen planbestämmelse	Kommentar
Mönstringen 3	Ca 930 kvm	Bostäder	Bostäder, förskola	6 förskoleavdelningar och 2 större lägenheter (ca 100 kvm/lägenhet)
Inskrivningen 1	Ca 920 kvm	Kontor	Kontor, förskola	4 förskoleavdelningar eller kontor

### 4.2 GÅNGTRAFIK

Detaljplaneändringen medför inga förändringar gällande infrastrukturen för gående. Dock tillskapar ändringen behov av ny infrastruktur, se kapitel Trafiksäkerhet,

### 4.3 CYKELTRAFIK

Detaljplaneändringen medför inga förändringar gällande infrastrukturen för cykel. I samband med att förskolor planläggs bör det utredas vidare om kompletterande cykelstråksåtgärder behövs.

### 4.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Detaljplaneändringen medför inga förändringar gällande kollektivtrafik, linjer eller stationer/hållplatser. Ny användning kan innebära förändrad användning av intilliggande hållplatser, men bedöms inte påverka kapaciteten.

#### 4.5 BILTRAFIK

Detaljplaneändringen bedöms inte ha någon större påverkan på biltrafiken i området. I Tabell 3 nedan sammanfattas en översiktlig alstringsberäkning för planområdet, framtagen via Trafikverkets alstringsverktyg. Det förväntade flödet varierar med verksamheterna, därav framgår ÅVDT i intervall där olika scenarier studeras. Oavsett scenario och fastighet är det väntade alstrade flödet dock mycket lågt.

Tabell 3. Översiktlig alstringsberäkning till/från planområdet (Källa: Trafikverkets alstringsverktyg)

Fastighet	ÅVDT	Kommentar
Mönstringen 3	Ca 80 fordon/dygn	Förskolan alstrar mest
Inskrivningen 1	Ca 30-120 fordon/dygn	Förskolan alstrar mest
<b>Summa:</b>	<b>Ca 110-200 fordon/dygn</b>	

Observera att förskolor, enligt Trafikverkets alstringsverktyg, alstrar mest trafik och betydligt mer jämfört med bostäder och kontor. Eftersom fastigheterna redan idag används som förskolor kan befintlig användning ses som ett "värsta scenario" för fastigheterna. Bedömningen är därför att alstringen till/från planområdet inte väntas bli högre om användningen ändras i samband med nya planbestämmelser.

Utöver att planförslaget kan påverka trafikflödet i området finns det andra och större orsaker till ett förändrat flöde sett till området kring Järvastaden i stort. Planer finns på att omvandla intilliggande Enköpingsvägen till en stadsgata med ny karaktär, färre körfält och lägre hastighetsbegränsning jämför med idag, vilket förmodligen sänker trafikeringen på vägen kraftigt.

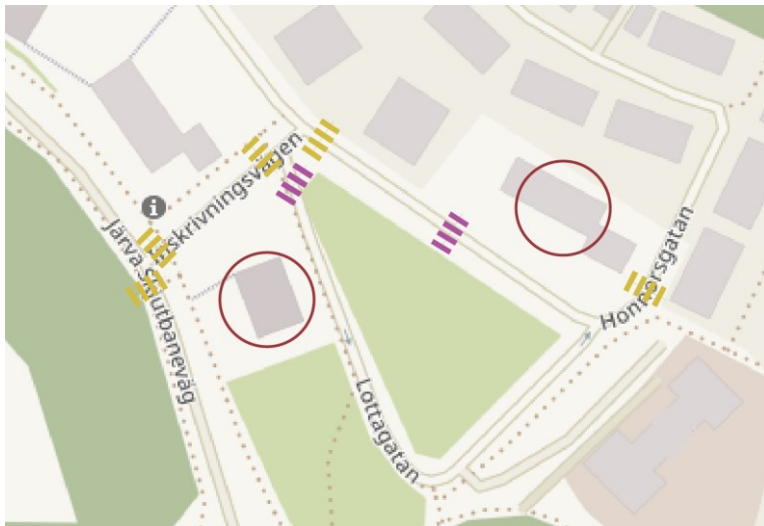
En prognossiffra för 2030 menar vidare att flödet på Järva Skjutbaneväg kommer vara cirka 3700 fordon/dygn och på Enköpingsvägen cirka 26 000 fordon/dygn (ÅVMD). Jämfört med mätningarna som utfördes 2019 innebär denna prognos ingen ökad trafik på Järva skjutbaneväg, men en större ökning på Enköpingsvägen. Observera att Enköpingsvägens omvandling till stadsgata ligger lägre fram i tiden än vad prognosen avser.

En prognos för 2040 saknas idag för Solna. Med hänsyn till att hela Järvastaden väntas vara färdigt 2035, omvandlingen av Enköpingsvägen samt mål om hållbara trafikslag och minskade utsläpp kan dock antas att en prognos för 2040 inte bör visa på mycket högre trafikmängd än prognosen för 2030.

#### 4.6 TRAFIKSÄKERHET, FRAMKOMLIGHET OCH TRYGGHET

I samband med att förskolor planläggs finns behov av att komplettera området med åtgärder som kan höja trafiksäkerheten och även tryggheten för barn. Utifrån intervjuer med förskoleverksamheterna framkom önskemål om ett nytt övergångsställe mellan Mönstringen 3 och parken. Vid platsbesök noterades detta behov och även behov av ett nytt övergångsställe mellan parken och Inskrivningen 1, se figur. Observera att ett övergångsställe inte är en direkt trafiksäkerhetshöjande åtgärd, men ändå är lämpligt intill förskolor för att öka tryggheten och framför allt tydligheten för barn. Samtidigt ökar övergångsställen framkomligheten för gående.

Vidare bör hastighetsdämpande åtgärder utredas vidare för att säkerhetsställa att låga hastigheter hålls utanför dessa verksamheter. Exempelvis skulle nya övergångsställen kunna vara upphöjda eller utrustade med blinkande lampor för att höja trafiksäkerheten och sänka hastigheten.



Figur 7. Befintliga övergångsställen i gult och förslag på lägen för nya övergångsställen i lila.

## 5 PLANFÖRSLAG - PARKERING

Parkeringsberäkningarna i denna utredning utgår från Solna stads parkeringsnorm från 2021. Normerna sammanfattas i Tabell 4 och Tabell 5.

### 5.1 PARKERINGSNORM

#### 5.1.1 CYKEL

Solna stads mål är att minst 20 % av de som arbetar inom kommunen ska pendlingscykla till arbetsplatsen. Den nya parkeringsnormen är framtagen med bland annat detta som utgångspunkt. Parkeringsnormen som används för cykel i denna utredning redovisas i Tabell 4 nedan.

*Tabell 4. Solnas nya parkeringsnorm för cykel. Enhet: cykelplatser/1000 kvm ljus BTA*

	Boende/anställd	Besökare	Totalt
<b>Bostäder</b>	36	6	42
<b>Kontor</b>	20-26	2	22-28
<b>Förskola</b>	0,4 pl/anställd	1,5 pl/avdelning*	

*\*Parkeringstalet är hämtade från parkeringsnormen från 2014.*

#### 5.1.2 BIL

Parkeringsnormen som används för bil i denna utredning redovisas i Tabell 5 nedan.

*Tabell 5. Solnas nya parkeringsnorm för bil. Enhet: bilplatser/1000 kvm ljus BTA*

	Boende/anställd	Besökare	Totalt
<b>Bostäder</b>	-	-	8,5
<b>Kontor</b>	-	-	10

Utgångspunkten i Solna stads parkeringsnorm är att boendeparkering ska ordnas inom fastigheten. Parkering på gatumark ska i första hand nyttjas av besökare.

Normen ställer inte krav på bilparkering för förskoleverksamhet, däremot ska angöringsfickor för hämta/lämna ordnas nära entrén. Angöringsytor för hämta/lämna kan kombineras med gatuparkering eller lastplats.



## 5.2 PARKERINGSBEHOV

### 5.2.1 MÖNSTRINGEN 3

Tabell 6. Förutsättningar för parkeringsberäkning.

Användning	Ljus BTA	Kommentar
Bostäder och förskola	Ca 930 kvm	6 förskoleavdelningar + 2 större lägenheter (ca 100 kvm/lägenhet)

### Cykelparkering

Tabell 7. Behov av cykelparkering beroende på användning.

	Totalt behov
Bostäder	9
Förskola	14
<b>Totalt:</b>	<b>23 cykelplatser</b>

Behovet av cykelparkering för Mönstringen 3 är totalt 23 platser.

Cykelparkering för boende och anställda bör i huvudsak placeras i cykelrum. Besöksparkering placeras med fördel utomhus nära entréer.

### Bilparkering

Tabell 8. Totalt behov av bilparkering beroende på användning.

	Totalt behov
Bostäder	2
Förskola	0 (endast angöringsplatser)

Behovet av bilparkering för Mönstringen 3 är totalt 2 platser, vilka bör placeras på kvartersmark.

Översiktligt förslag på var bilparkering kan ordnas redovisas i kapitel 5.5. Parkeringslösning.

Exploatören planerar inte erbjuda mobilitetsåtgärder för boende eller anställda inom Mönstringen 3.

## 5.2.2 INSKRIVNINGEN 1

Tabell 9. Förutsättningar för parkeringsberäkning.

	Användning	Ljus BTA	Kommentar
<b>Scenario 1</b>	Kontor	Ca 920 kvm	
<b>Scenario 2</b>	Förskola	Ca 920 kvm	4 förskoleavdelningar

## Cykelparkering

Tabell 10. Behov av cykelparkering beroende på användning.

		Boende/anställda
<b>Scenario 1</b>	Kontor	23
<b>Scenario 2</b>	Förskola	11

Behovet av cykelparkering för Inskrivningen 1 är som störst vid scenario 1 med kontor, där behovet är totalt minst 23 platser.

Cykelparkering för anställda bör i huvudsak placeras i cykelrum. Besöksparkering placeras med fördel utomhus nära entréer.

Observera att cykelparkeringsnormen för kontor står skrivet som ett spann. Siffrorna i tabellen ovan motsvarar ett absolut minimum.

## Bilparkering

Tabell 11. Totalt behov av bilparkering beroende på användning, utan mobilitetsåtgärder.

		Totalt behov
<b>Scenario 1</b>	Kontor	10
<b>Scenario 2</b>	Förskola	0 (endast angöringsplatser)

Behovet av bilparkering för Inskrivningen 1 är som störst vid scenario 1 med kontor, där behovet är totalt 10 platser. Dessa bör huvudsakligen placeras på kvartersmark, men viss besöksparkeringen kan i enlighet med parkeringsnormen hänvisas till gatuparkering.

Parkeringsbehovet för kontorsanställda kan reduceras med hjälp av mobilitetsåtgärder. Planförslaget innebär en reduktion om 10 % för kontor inom Inskrivningen 1. Förslag på åtgärder motsvarande dessa reduktioner presenteras i kapitel 5.4. Behovet efter reducering redovisas i Tabell 12 på nästa sida.

Tabell 12. Behov av bilparkering på kvartersmark, med och utan mobilitetsåtgärder.

		Utan reduktion	Med reduktion
<b>Scenario 1</b>	Kontor	10	9
<b>Scenario 2</b>	Förskola	0	-

Översiktligt förslag på var bilparkering kan ordnas redovisas i kapitel 5.5. Parkeringslösning.

### 5.2.3 SAMMANSATT SCENARIO MED HÖGST PARKERINGSBEHOV

I Tabell 13 nedan redovisas ett sammansatt scenario för de två fastigheterna som innebär det högsta parkeringsbehovet för bil på kvartersmark. Reduktion till följd av mobilitetsåtgärder är applicerat enligt ovan för Inskrivningen 1.

*Tabell 13. Sammansatt scenario med högst parkeringsbehov för bil.*

Fastighet	Scenario	Parkeringsbehov för bil på kvartersmark
Mönstringen 3	1, bostäder + förskola	2
Inskrivningen 1	1, kontor	9
<b>Totalt:</b>		<b>11 platser</b>

I Tabell 14 nedan redovisas ett sammansatt scenario för de två fastigheterna som innebär det högsta parkeringsbehovet för cykel, uppdelat på behovet inomhus och utomhus.

*Tabell 14. Sammansatt scenario med högst parkeringsbehov för cykel.*

Fastighet	Scenario	Parkeringsbehov för cykel inomhus	Parkeringsbehov för cykel utomhus
Mönstringen 3	1, bostäder + förskola	13	11
Inskrivningen 1	1, kontor	19	2
<b>Totalt:</b>		<b>32 platser</b>	<b>14 platser</b>

### 5.3 MOBILITETSÅTGÄRDER

Enligt Solna stads gällande parkeringsnorm finns det möjlighet för upp till 15 % reduktion av antalet bilparkeringsplatser, förutsatt att mobilitetsåtgärder genomförs. Ytterligare reduktion möjliggörs om plats för bilpool ordnas, med utgångspunkt att en bilpoolsplats ersätter fem vanliga bilplatser.

Reduktion av antalet parkeringsplatser är även möjligt med hjälp av samnyttjande förutsatt att kriterier enligt normen uppfylls.

Från stadens sida listas följande mobilitetsåtgärder som exempel:

För bostäder:

- Möjlighet att nyttja bilpools-tjänster och reserverade parkeringsplatser för bilpools-bilar på kvartersmark. En bilpoolsplats ersätter fem vanliga p-platser. Ska säkerställas för minst 10 år efter bygglovs slutbesked.
- Utrymme för cykelpool inklusive lastcyklar och elcyklar. 1 cykel per 3 500 kvm ljus BTA. Parkering för cykelpoolens cyklar ska ordnas utöver parkeringsbehovet som beräknats utifrån parkeringsnormen.
- Utrymmen för in- och utlämning av paket och större avfallsfraktioner. Kylt utrymme för matleveranser.
- Årskort i kollektivtrafiken för nyinflyttade som delas ut i samband med överlämning av nyckel. Ett årskort (till fullpris) per lägenhet.

För verksamheter:

- Omklädningsrum och duschmöjligheter för cykelpendlare samt möjlighet till laddning av batterier till el-cyklar.

För bostäder och kontor i planområdet i Järvastaden finns fler möjligheter att genomföra mobilitetsåtgärder:

- Gällande kontor är ambitionsnivån att erbjuda mobilitetsåtgärder motsvarande en reduktion på 10 %. Detta gäller för kontorsverksamhet i Inskrivningen 1. Åtgärder som föreslås är omklädningsrum med dusch och laddningsstation för elcykelbatterier.

#### 5.4 PARKERINGSLÖSNING

Om byggnaderna ska användas till bostäder och kontor finns praktisk möjlighet att anlägga markparkering på kvartersmark. Övergripande skisser över var markparkering kan till tillskapas på kvartersmark visas Figur 8.

I de fall förskoleverksamhet inryms i byggnaderna är bedömningen att all tillgänglig gårdsyta bör upplåtas till förskolegård.

Det kombinerade scenariot med störst parkeringsbehov innebär att besöksparkeringen som hänvisas till gatuparkering motsvarar totalt 11 platser. Enligt genomförd beläggningsstudie finns utrymme och marginal för att hänvisa denna besöksparkering till befintlig gatuparkering, se nulägesbeskrivning.

Även cykelparkering behöver tillskapas på kvartersmark inom varje fastighet. Cykelparkering för boende och anställda ska gärna anordnas inomhus i lättillgängliga cykelrum. Besöksparkering ska ordnas nära entrén. Samtliga cykelplatser ska möjliggöra för ramläsning. Vädskydd är att föredra även för besöksparkering.



Figur 8. Förslag på placering av parkering för kontor respektive bostäder/förskola för Inskrivningen 1 och Mönstringen 3.

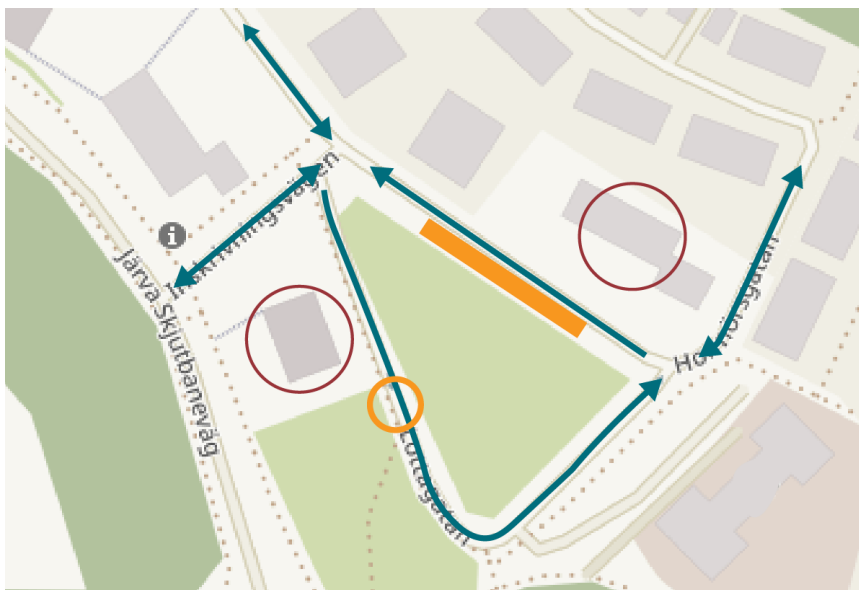
## 5.5 ANGÖRING

För att tydliggöra situationen för hämta/lämna-angöring till förskolan på Mönstringen 3 föreslås en särskild zon för detta på Honnörsgatan intill parken. Angöring sker på platsen idag, se nulägesbeskrivningen. Enligt dagens reglering är angöring tillåtet på platsen eftersom endast förbud mot parkering råder i området.

Hämta/lämna-zonen föreslås intill parken i färdriktning västerut. Detta innebär att Honnörsgatans sträckning intill parken föreslås enkelriktas västerut. Anledningen till rekommendationen om enkelriktning och angöring i västlig riktning är för att det minskar risken för felaktig angöring, som redan idag sker. Gatans bredd mellan befintlig gatuparkering och föreslagen angöringszon är tillräcklig för att en bil ska kunna passera. Eftersom möjligheten för möte är begränsad är det fördelaktigt att gatusträckan enkelriktas.

En enkelriktning av gatusträckan påverkas inte tillgängligheten eller framkomligheten till intilliggande befintliga bostadshus på Honnörsgatan.

Enkelriktning och angöring av en del av Honnörsgatan i västlig riktning möjliggör även för hämta/lämna-angöring till förskolan på Inskrivningen 1 via parken. Om angöringsmöjligheten på Lottagatan är begränsad finns därmed möjlighet att köra runt parken och angöra på föreslagen ny hämta/lämna-zon. Eftersom Lottagatan redan idag är enkelriktad finns inte möjlighet att först söka angöringsmöjlighet på Honnörsgatan och sedan åka in på Lottagatan. Därför är det fördelaktigt att Lottagatan enkelriktas och att angöringszonen ordnas i västlig riktning.



Figur 9. Föreslagen ny hämta/lämna-zon (orange rektangel), kantstensklack som föreslås utgå och ge plats för leverans (orange cirkel) samt körvägar vid föreslagen enkelriktning av Honnörsgatan intill parken.

Vid Inskrivningen 1 i föreslås även att kanstensparkeringen förlängs längs hela gatan genom att befintlig klack i mitten av sträckan byggs bort. Detta skapar mer utrymme och ger möjlighet att tillskapa yta för leveranser och sophantering. Hämta och lämna-angöring föreslås i första hand samnyttjas med kantstensparkering och kan vid behov tidsregleras.

Vid Mönstringen 3 möjliggörs leveranser och sophantering fortsatt från befintlig lastkaj.