



Trivector.se

Trivector Rapport 2022:148 Version 1.6



Parkering och mobilitet

Victoria DP 1

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå



Dokumentinformation

Titel: **Victoria DP 1 – Parkering och mobilitet**

Projektnummer: **22167**

Rapportnummer: **2022:148**

Författare: **Alix Lereculey-Peran, Sara Malm**

Kvalitetsgranskning: **Caroline Mattsson**

Beställare: **Victoria Kungens Kurva**

Kontaktperson: **Hugo Dammert, Annika Eriksson**

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	20221010	Granskningsversion	Beställare
1.0	20221122	Slutversion	Beställare
1.1	20230207	Justerad slutversion	Beställare
1.2	20230605	Justerad slutversion	Beställare
1.3	20230706	Justerad slutversion	Beställare
1.4	20231009	Justerad slutversion	Beställare
1.5	20240625	Justerad slutversion	Beställare
1.6	20241008	Justerad slutversion	Beställare

Sammanfattning

Victoria är ett stadsutvecklingsområde i Kungens Kurva som planeras av Victoria Kungens kurva AB (VKK). Denna rapport beskriver hur parkering och mobilitet ska lösas för DP1, som omfattar en grundskola, tre förskolor, lokaler och cirka 1600 bostäder. Området räknas som zon A enligt Huddinges parkeringsprogram eftersom Spårväg Syd planeras få en hållplats i nära anslutning till Victoria. Då spårbunden kollektivtrafik ännu inte är på plats utgör detta ett avsteg från parkeringsprogrammet.

För att minska efterfrågan på att äga egen bil planerar byggaktörerna för ett omfattande mobilitetspaket för bostäder inom DP1. Paketet omfattar åtgärder som ska underlätta resande med cykel och kollektivtrafik, bilpool, cykelpool, informationsåtgärder samt möjlighet att ta emot leveranser för att minska behovet av att resa. Ambitionen är att minska efterfrågan på bilparkeringsplatser med 25 %. Totalt innebär detta att 464 bilparkeringsplatser för boende samt 80 bilplatser för besökare till boende behöver byggas.

Skolans bilparkering inryms delvis på kvartersmark i form av 22 bilparkeringsplatser varav 18 är avsedda för anställda och resten utgör korttidsparkering för föräldrar. Återstående 15 platser för föräldrar utformas som hämta- och lämnarplatser på gatumark i direkt anslutning till skolkvarteret.

Anställda på förskolor och verksamheter i bottenvåningarna bedöms tillsammans efterfråga cirka 19 bilparkeringsplatser som inryms i garage och samnyttjas med besöksparkeringsplatser. Besökare till förskolor och verksamheter antas kunna korttidsparkera på gatumark.

Eftersom boende, boendes besökare, bilpoolsanvändare och anställda ska kunna använda garagen föreslås några av anläggningarna utgöras av halvöppna eller öppna anläggningar som tillgodoser delar av behoven ovan. Personer med behov av handikapparkeringsplats ska alltid kunna få en reserverad parkeringsplats nära hiss i samma garage som bostaden (förutom i kv 3 som saknar garage, där behovet löses genom en plats i anslutning till entrén). Fem procent av platserna ska utformas så att de kan användas av personer med rörelsenedsättning. Om behov uppstår görs den parkeringsplats som passar berörd person bäst om till en fast plats. Övriga boende kan behöva gå till ett närliggande garage.

En möjlig alternativ parkeringslösning har studerats, där planerade garageanläggningar krymps och en del av efterfrågan även för boende placeras i ett befintligt garage vid Heron City, inom gångavstånd (400–450 meter) från planområdet. Det befintliga garaget har idag mycket låg maxbeläggning med cirka 750 lediga platser då det utnyttjas som mest.

Behovet av cykelparkering ska kunna tillgodoses inom bostadskvarteren. Besökare ska ha möjlighet att parkera cykeln på förgårdsmark i anslutning till entréer.

Innehållsförteckning

1. Bakgrund och syfte.....	5
1.1. Platsanalys	5
1.2. Gång- och cykeltrafik	8
1.3. Kollektivtrafik	10
1.4. Biltrafik.....	12
2. Planerad exploatering.....	13
2.1. Skola och förskolor.....	14
2.2. Lokaler i bottenvåningarna	15
3. Parkering	16
3.1. Huddinges parkeringsnorm.....	16
3.2. Parkeringsefterfrågan för flerfamiljshus.....	16
3.3. Parkering för verksamheter	18
4. Flexibla parkeringstal	23
4.1. Mobilitetspaket för boende	23
4.2. Verksamheters mobilitet.....	26
5. Sammanfattning och slutsatser	27
5.1. Utbyggnad av DP1.....	27
5.2. Parkering på gatumark.....	27
5.3. Förslag på parkeringslösning för bil	28
5.4. Parkeringslösning för cykel	30

1. Bakgrund och syfte

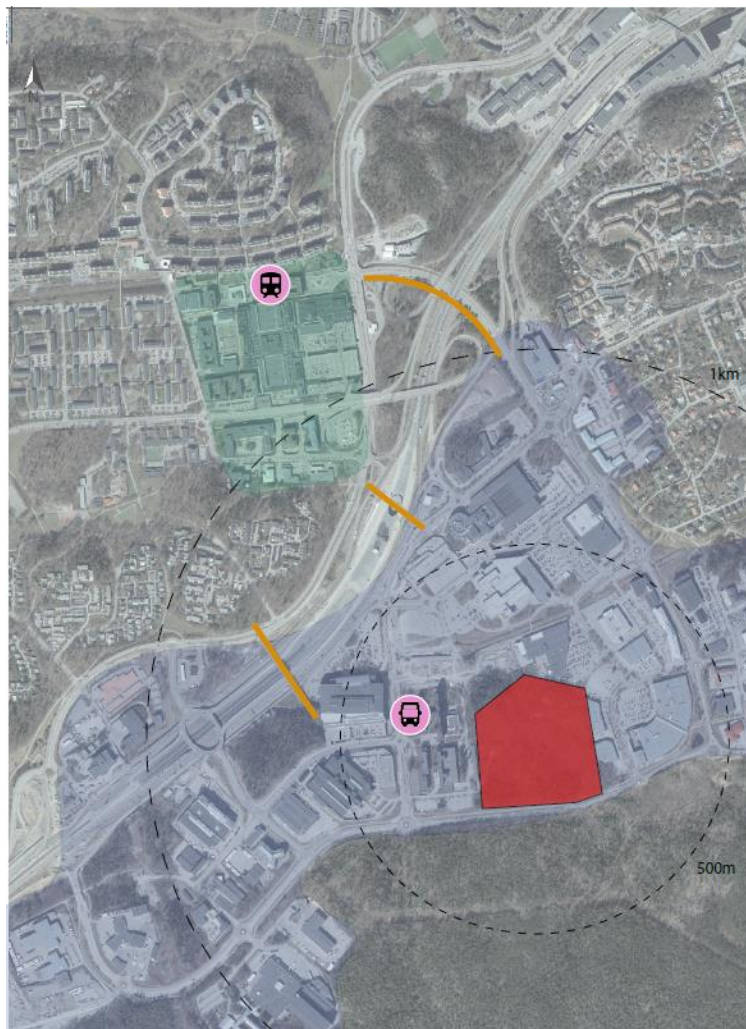
Victoria Kungens kurva AB (VKK) planerar ett stadsutvecklingsområde i Kungens Kurva under namnet Victoria. Området är uppdelat i två detaljplaner. Antagande av Dp 1 planeras ske under 2025. Första inflyttning planeras ske runt år 2028, och området ska byggas ut kontinuerligt med cirka 200–300 bostäder per år.

En trafikutredning och ett parkerings-PM har tidigare tagits fram för området, men dessa behöver förtydligas framför allt med avseende på mobilitetsåtgärder, och det behöver säkerställas att åtgärderna rymms. I och med att utbyggnaden av hela området ska pågå till år 2040 finns också utmaningar, då storleken på lägenheter i de senare etapperna behöver bestämmas senare utifrån en framtida efterfrågan.

Området kommer att räknas som zon A enligt Huddinge kommuns parkeringsprogram, i och med att Spårväg Syd ska byggas genom Kungens kurva. En utmaning är också den stora mängd bilparkeringsplatser som idag finns tillgänglig i anslutning till området, som kan påverka betalningsviljan för boendeparkering även om tillgängliga parkeringsplatser inte är menade att nyttjas för detta ändamål.

1.1. Platsanalys

Exploateringsområdet ligger på ungefär 11 km fågelavstånd till centrala Stockholm i regionens största externhandelsområde, Kungens Kurva–Skärholmen. Området ska utvecklas till en levande stadskärna med en mix av handel, bostäder, arbete och rekreation. Handeln kommer även fortsatt att vara den drivande kraften i området.

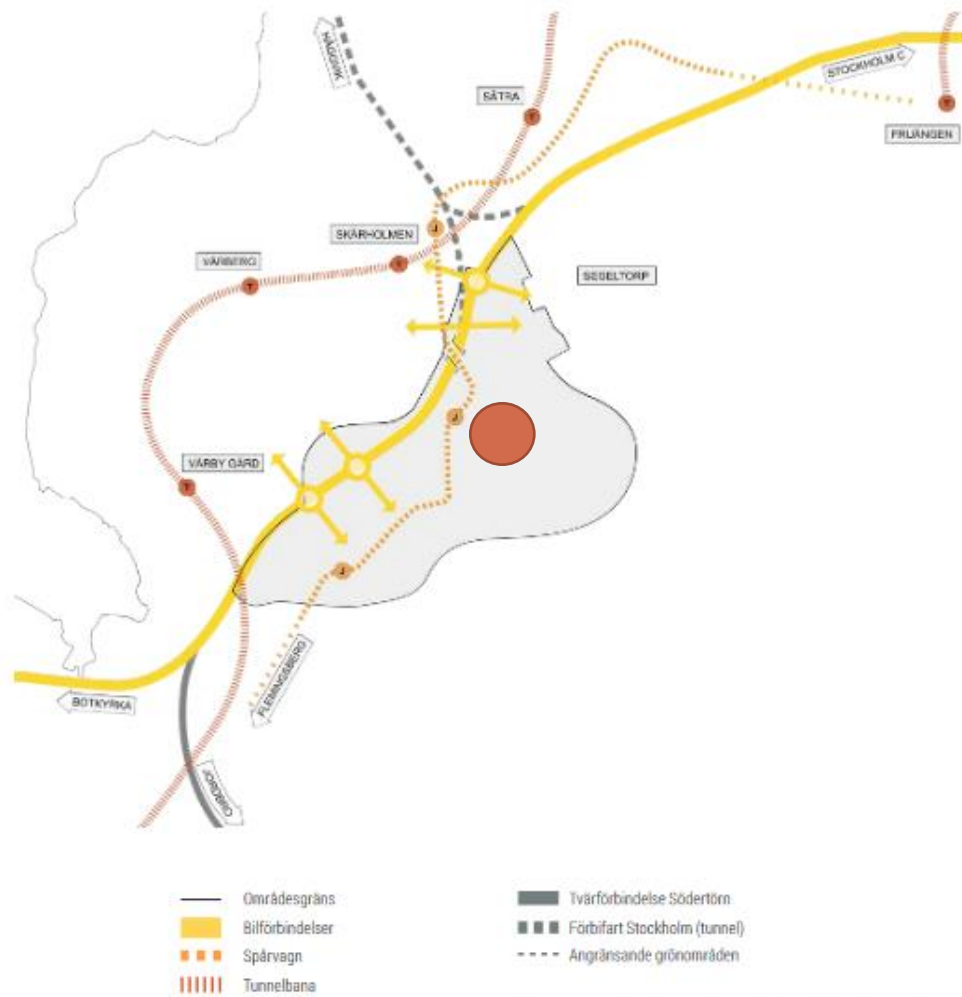


Figur 1-1 Platsanalys för Victoria som visar nuläget. DP Victoria visas som en röd polygon, Handelsområdet Kungens Kurva är tonat i blått, Skärholmens stadskärna i grönt, och orange linjer visar gång- och cykelförbindelser. Källa: Lantmäteriet, bearbetad av Trivector

I handelsområdet finns ett stort utbud av service i form av mataffärer, övriga butiker, apotek, samt några nöjes- och fritidsanläggningar (bio, en lekplats, trampolinpark, gym, med mera). På andra sidan E4 på 20 minuters gångavstånd finns Skärholmens stadsdelscentrum, med vårdcentral, en shoppinggalleria och ett antal olika mataffär och butiker. Det finns tre gång- och cykelförbindelser mellan de två sidorna av motorvägen vilket underlättar tillgång till Skärholmen centrum från Kungens Kurva.

Trafiknätet nära Kungens kurva kommer att utvecklas mycket de kommande tio åren. Spårväg Syd planeras byggas genom området, bygget av Förbifart Stockholm pågår just nu med planerad trafikstart år 2030, och planering pågår för Tvärförbindelse Södertörn som svänger av från E4 strax söder om området (se Figur 1-2). Skärholmen kommer att få ökad

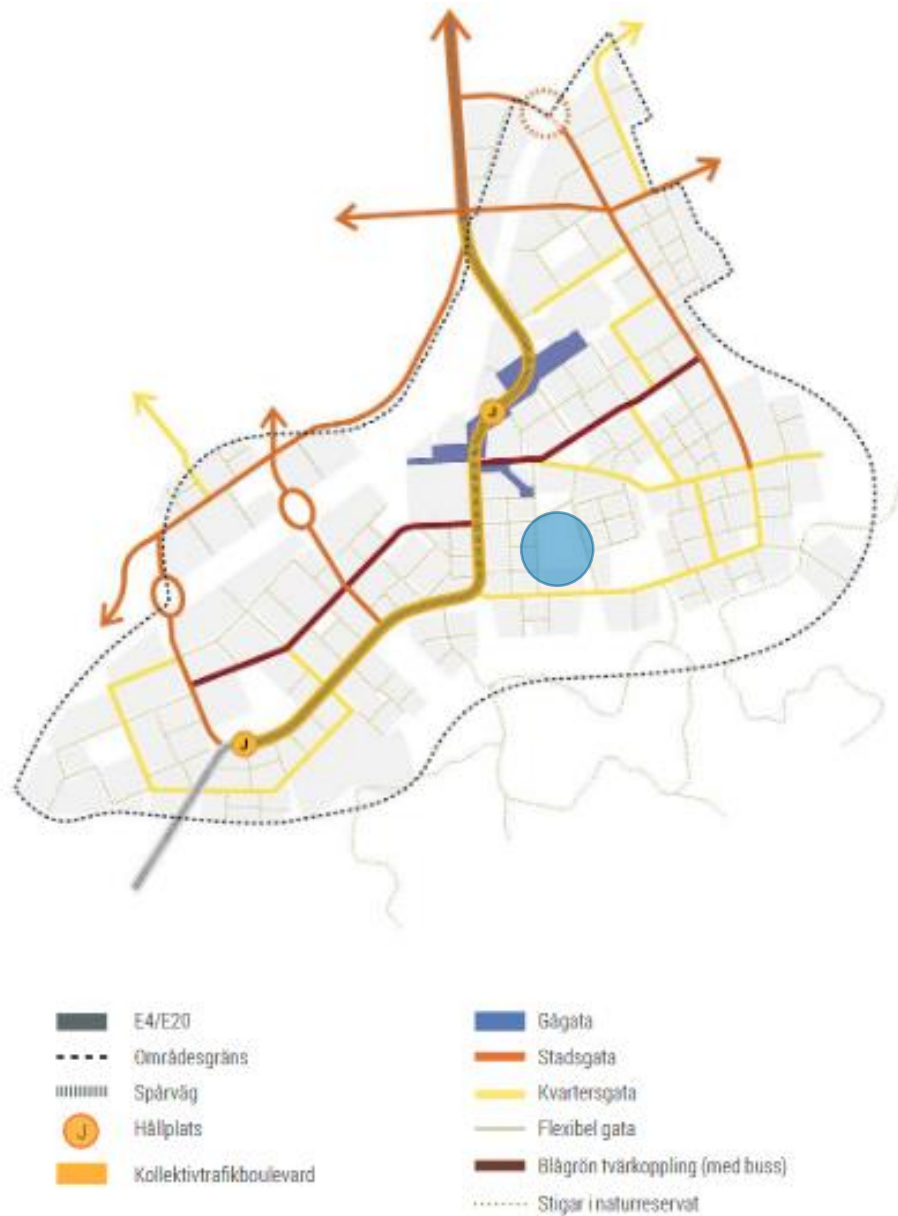
betydelse som bytespunkt och det finns potential att åstadkomma förbättrade gång- och cykelkopplingar mellan Kungens Kurva och Skärholmen.



Diagrammet visar Kungens kurvas läge och kopplingar ut i regionen samt viktiga kopplingar till omgivande områden.

Figur 1-2 Framtida spår- och vägkopplingar för Kungens Kurva. Källa: Utvecklingsplan Kungens Kurva

1.2. Gång- och cykeltrafik



Figur 1-3 Kungens Kurvas framtida gatukaraktär. Läget för Victoria DP1 visas som en blå punkt. Källa: Utvecklingsplan Kungens kurva

Huddinge kommuns målsättning för Kungens kurva är att skapa en trevlig stadsmiljö där det är bekvämt och attraktivt att gå och cykla. Det framtida stråket som leder mot spårvagnshållplatsen är delvis bilfritt för att skapa goda förutsättningar att resa med kollektivtrafiken.

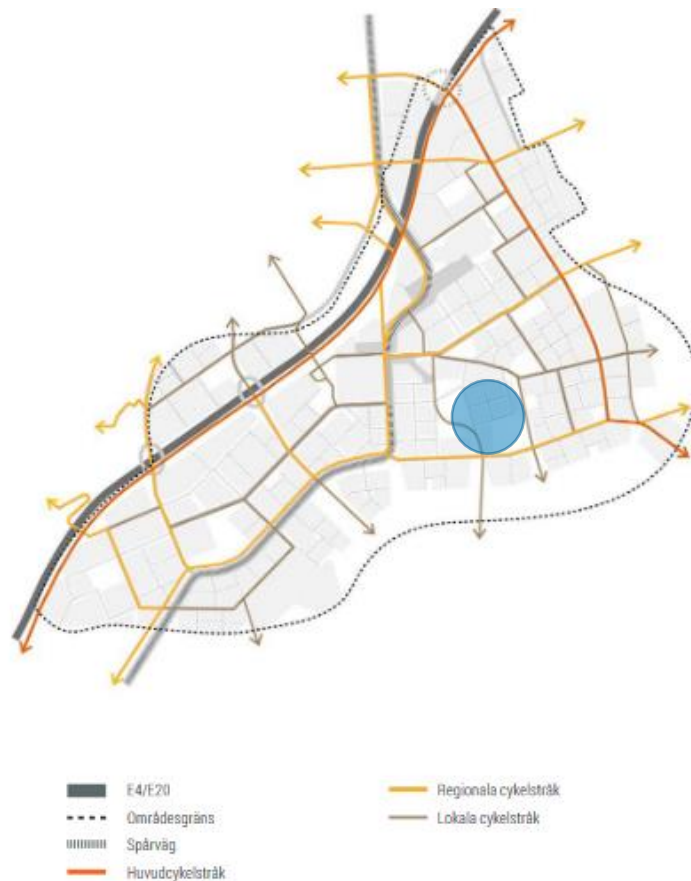


Figur 1-4 Befintligt cykelnät i området. Läget för DP Victoria visas som en blå punkt. Källa: Stockholms Stad

Idag finns ett sammanhängande cykelnät i området med några saknade länkar. Kvaliteten på cykelnätet är dock ojämn, särskilt när det gäller korsningar med biltrafik. Området är idag ett bilorienterat handelsområde vilket betyder att miljön inte inbjuder till att gå och cykla, trots att det finns gång- och cykelvägar. En framtida minskning av andelen biltrafik i området kommer att ge bättre förutsättningar för att gå och cykla.

Det tar idag ungefär 40 minuter att cykla från Victoria till Stockholms innerstadsgräns. Cykelvägen mot innerstaden har vissa nivåskillnader, och är därför kanske mest lämpad för snabba cykelpendlare och elcykelpendlare.

I och med utvecklingsplanerna för området kommer cykelnätet att förbättras och kompletteras med saknade länkar. På huvudgator kommer separerade cykelbanor att finnas. Lokalgator kommer att ha cykling i blandtrafik.



Figur 1-5 Planerade cykelkopplingar för Kungens Kurva. DP Victoria är markerat med en blå cirkel.
Källa: Utvecklingsplan Kungens Kurva

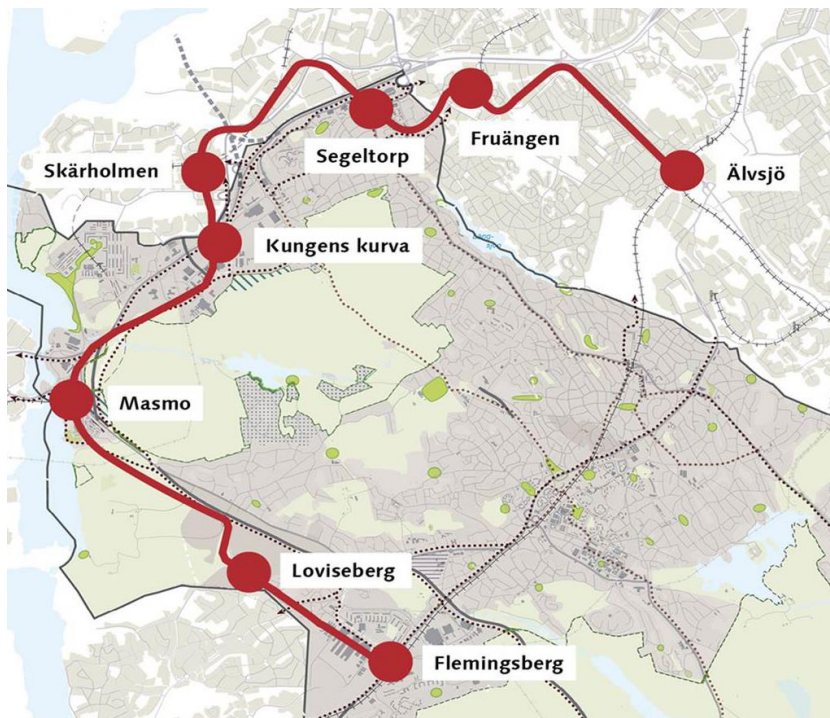
1.3. Kollektivtrafik

Idag finns en busshållplats på 250 meters gångavstånd till området, som trafikeras av fem busslinjer varav en stombuss:

- ▷ 173 (stombuss) Skärholmen – Skarpnäck, 15 min turtäthet
- ▷ 710: Skärholmen – Sörskogen, 30 min turtäthet
- ▷ 740: Huddinge – Lindvreten, 30 min turtäthet
- ▷ 748: Liljeholmen – Södertälje, 15 min turtäthet till Södertälje, 40min turtäthet till Liljeholmen
- ▷ 865: Skärholmen – Handen, 30 min turtäthet.

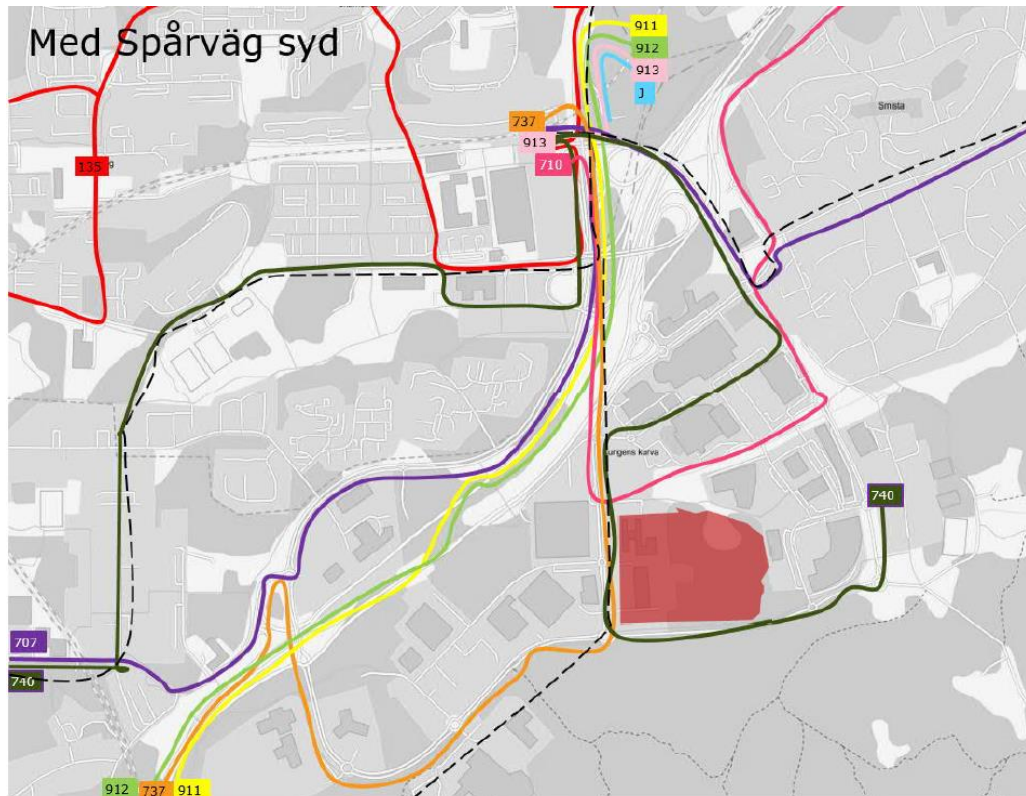
Det tar drygt 20 minuter till fots, 6 minuter med buss och 8 minuter med cykel att ta sig till Skärholmens tunnelbanestation.

Planeringen av Spårväg syd påbörjades år 2020. Projektstart väntas bli 2028. Hållplatsen för spårvägen planeras ligga där närmaste busshållplats är idag. Det betyder en smidigare och snabbare anslutning till annan spårbunden kollektivtrafik.



Figur 1-6 Sträckning för Spårväg syd. Källa: Huddinge kommun

Busslinjenätet kommer att göras om i samband med trafikeringsstart för Spårväg syd. På Kungens Kurvaleden söder om Victoria kommer busshållplatser för buss 740 mellan Lindvreten och Huddinge station tillkomma, med en turtäthet på 20 minuter. Linje 710 mellan Skärholmen och Sörskogen (7,5-minuterstrafik) kommer att gå norr om planområdet. Spårvagnshållplatsen kommer också att trafikeras av buss 737 mellan Skärholmen och Tumba (30-minuterstrafik).



Figur 1-7 Busslinjenätet efter utbyggnad av Spårväg Syd. Källa: Trafikförvaltningen

1.4. Biltrafik

Kungens Kurva är idag planerat för god framkomlighet med bil och för att ha gott om plats för bilburna besökare. Tillgängligheten med bil från hela regionen är god i och med närheten till E4, och den kommer att bli ännu bättre i framtiden i och med den ökade kapaciteten som kommer med utbyggnaden av Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn. Handelsytorna inom området har stora parkeringsytor avsedda för besökare, som stora delar av veckan har mycket ledig kapacitet.

2. Planerad exploatering



Figur 2-1 Skiss över planerad exploatering inom Victoria DP 1. Källa: ÅWL

Området planeras innehålla flerbostadshus med vissa ytor för verksamheter i bottenvåningarna, en skola, tre förskolor, samt en park. Utbyggnaden kommer att ske med en takt av cirka 200–300 bostäder per år med första inflyttning planerad i kvarter 16 under år 2029.

Tabell 2-1 Förslag på planerad exploatering i Victoria DP 1, med preliminär uppdelning per kvarter.
Lokalisering av t ex förskolor kan komma att ändras under det kommande arbetet.

	Lägenheter (ljus BTA)	Lägenheter, antal	Kommersiella lokaler (LOA)	Förskola (ljus BTA)	Skola (total BTA)
Kvarter 1	14 128	195		1 020	
Kvarter 2	15 290	188	49		
Kvarter 3	9 660	107			
Kvarter 4	13 332	184	110		
Kvarter 5	13 425	186	110		
Kvarter 11	26 805	319		1 264	
Kvarter 16	26 845	405	219	1 081	
Skola					9 142
Totalt	119 485	1 584	488	3365	9 142

2.1. Bostäder

Strax under 1600 lägenheter planeras inom detaljplanen. Den preliminära lägenhetsfördelningen framgår av Tabell 2-2.

Tabell 2-2 Lägenhetsfördelning inom dp 1.

	1 RoK	2 RoK (1p)	2 RoK (2 p)	3 RoK	4 RoK	Totalt
Kv 1	13	103	26	35	18	195
Kv 2	10	110	19	32	17	188
Kv 3	0	0	61	32	14	107
Kv 4	9	103	23	27	22	184
Kv 5	9	105	21	31	20	186
Kv 11	35	86	33	88	77	319
Kv 16	93	189	2	64	57	405
Totalt	169	696	185	309	225	1584

2.2. Skola och förskolor

Skolan som planeras i området är en kommunal skola för klass F–9 där 750 elever finns på plats samtidigt i skolan. En idrottshall kommer att byggas bredvid skolan som kommer att nyttjas av skolan dagtid och även kunna nyttjas kvällstid när skolan är stängd. Förskolor ligger i kvarter 1 samt i kvarter 11 och 16. Det kommer att finnas fem avdelningar per förskola, vilket med 20 barn i varje avdelning innebär 100 barn på varje förskola.

2.3. Lokaler i bottenvåningarna

I bottenvåningar till flerbostadshusen kommer det finnas fyra kommersiella lokaler på totalt cirka 490 kvm.

3. Parkering

3.1. Huddinges parkeringsnorm

Huddinge parkeringsnorm är zonberoende vilket innebär att närhet till spårstationer ger ett lägre parkeringstal för bostäder. Victoria kommer att ligga inom 600 meter från en av hållplatserna för Spårväg Syd vilket innebär att området räknas till zon A av Huddinge kommun, se Tabell 3-4.

Enligt Huddinges parkeringsnorm ska följande förutsättningar vara uppfyllda för att parkeringstalen ska gälla:

- ▷ Bra cykelparkering: Inomhus placeras cykelparkeringarna så att det blir enkelt att ta in och ut cykeln utan att behöva lyfta cykeln och med möjlighet att ställa upp dörren. Utomhus placeras cykelparkeringarna i närheten av entréerna. Parkeringarna ska vara väderskyddade, trygga, upplysta samt med möjlighet att låsa fast ramen. Både inomhus- och utomhusparkeringen har plats för lådcyklar och cykelkärror.
- ▷ Eluttag för cykel och bil.
- ▷ Cykelparkering särskiljs från barnvagnsparkering.
- ▷ Ett uppvärmt cykelrum med cykelpump och verktyg för mindre cykelreparationer.

3.2. Parkeringsefterfrågan för flerfamiljshus

Efterfrågan på cykelparkering

Följande utformningsprinciper för cykelparkering är angivna i parkeringsnormen:

- ▷ För boende bör stöldsäker, trygg och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. Dessutom bör ett antal cykelparkeringar anordnas i förråd som nås från markplan utan att cykeln behöver lyftas.
- ▷ För besökare bör stöldsäker, trygg och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. Är cykelparkeringen förlagd inomhus bör den nås från markplan utan att cykeln behöver lyftas.

Parkeringstal för flerbostadshus oavsett zon framgår av Tabell 3-1.

Tabell 3-1 Cykelparkeringstal enligt Huddinges parkeringsnorm

Lägenhetsstorlek	Boende, platser per lägenhet	Besökare, platser per lägenhet	Lådcykel, platser per lägenhet
Generellt	2	0,5	
Liten (<45 kvm)	1,5	0,5	Samtliga lägenhetsstorlekar: 0,05 (privat) eller 2 per 50 lägenheter (lådcykelpool)
Mellan (45–70 kvm)	2	0,5	
Stor (>70kvm)	3	0,5	

Tabell 3-2 Efterfrågan på cykelparkering för Dp1, uträknat med antagandet att 1 RoK och 2 RoK (1 p) är mindre än 45 kvm, 2 RoK (2 p) samt 3 RoK är mellanstora och 4 RoK är stora.

Lägenhetsstorlek	Antal lgh	Cykelplatser boende	Cykelplatser besökare	Lådcykelplatser (privat)
Liten (<45 kvm)	865	1297,5	432,5	43,25
Mellan (45–70 kvm)	494	988	247	24,7
Stor (>70kvm)	225	675	112,5	11,25
Totalt	1584	2961	792	80

Efterfrågan på cykelparkering för boende blir, baserat på beräkningen i Tabell 3-2 ovan, totalt 2961 cykelparkeringsplatser för boende samt 792 platser för besökare, samt 80 (privata) eller 64 (cykelpool) parkeringsplatser för lådcykel. Parkeringsplatser för lådcykel bör finnas både som besöks- och som boendeparkeringsplatser.

Besöksparkeringstalet för cykel bedöms vara högt och eventuellt inte motsvara faktisk efterfrågan. Med tanke på läget i staden är det troligen fler av besökarna som anländer med kollektivtrafik än som reser med cykel. Det kan finnas skäl att utreda detta vidare i nästa planeringsskede.

Efterfrågan på bilparkering

Enligt kommunen gäller följande vid utformning av bilparkering vid flerfamiljshus:

- ▷ Vid nybyggnation ska bilparkering för personer med funktionsnedsättning anordnas inom 25 meter från huvudentré/er. Fem procent av bilparkeringsplatserna ska utformas för att kunna användas av personer med funktionsnedsättning.

- ▷ När nya bilparkeringsanläggningar uppförs bör de mest attraktiva platserna reserveras för bilpoolsbilar, elbilar och/eller andra eldrivna fordon som förses med laddstolpar.

Målsättningen för Victoria är också att minst 30 % av bilparkeringsplatserna inledningsvis ska ha laddinfrastruktur och att 100% av platserna ska kunna förses med laddmöjlighet i framtiden.

Tabell 3-3 Bilparkeringstal för flerbostadshus i Huddinge kommun. Fem procent av platserna ska vara utformade för att kunna användas av personer med rörelsenedsättning. Zon A gäller för Victoria DP1.

	Zon A	Zon B	Zon C
Generellt	0,45	0,55	0,70
Liten (<45 kvm)	0,25	0,30	0,40
Mellan (45–70 kvm)	0,45	0,50	0,60
Stor (>70 kvm)	0,75	0,80	0,90
Besöksparkering	0,05	0,10	0,10

Tabell 3-4 Bilparkeringsefterfrågan för Dp1, uträknat med antagandet att 1 RoK och 2 RoK (1 p) är mindre än 45 kvm, 2 RoK (2 p) samt 3 RoK är mellanstora och 4 RoK är stora.

	Antal	Parkeringstal	Antal bilplatser	Antal besöksplatser
Liten (<45 kvm)	865	0,25	216,25	43,25
Mellan (45–70 kvm)	494	0,45	222,3	24,7
Stor (>70 kvm)	225	0,75	168,75	11,25
Totalt			608	80

Efterfrågan på bilparkering uppskattas enligt Tabell 3-4 till totalt 688 platser, varav 80 platser är avsedda för besökare.

3.3. Parkering för verksamheter

Enligt Huddinge kommun bör det vid verksamheter anordnas väderskyddad, stöldsäker, trygg och lättillgänglig cykelparkering nära entrén på kvartersmark. Dessutom bör ett antal

cykelparkeringar förslagsvis anordnas i cykelrum som nås från markplan utan att cykeln behöver lyftas eller bäras i trappor. För besökare bör stöldsäker, trygg och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark.

Förskolor

I området kommer det att finnas tre förskolor med fem avdelningar per förskola. I förskolorna antas 20 barn per avdelning, totalt 100 barn per förskola. Det antas finnas en anställd på fem barn i förskolan, vilket betyder 20 anställda per förskola.

Cykelparkering för förskolor redovisas i Tabell 3-5. Cykelparkeringsbehovet för föräldrar och barn föreslås delas upp i parkering för barns cyklar, som placeras i anslutning till barnvagnsförråd, och föräldrars cyklar, som utformas som besöksparkering i anslutning till förskolans entré. Parkering för föräldrars cyklar bedöms kunna samnyttjas med boendes besökare, i de fall där entréer för förskola och bostäder ligger intill varandra.

Tabell 3-5 Cykelparkeringsefterfrågan för förskola enligt Huddinge kommuns parkeringsnorm.

Verksamhet	Parkeringstal	Cykelparkering för barn och föräldrar	Cykelparkering för anställda
Förskola	0,4 cpl/anställd 0,4 cpl/barn 2 lådcykelplatser per förskola	120 (40 per förskola) +2 lådcykelplatser per förskola	24 (8 per förskola)

Efterfrågan på bilparkering för förskolor redovisas i Tabell 3-6.

Parkeringstalet för förskolor, två bilplatser per avdelning, saknar uppdelning i parkering för anställda respektive föräldrar. En bilplats per förskoleavdelning, dvs fem bilplatser per förskola, föreslås för att täcka efterfrågan för anställda, medan resterande platser föreslås utgöras av föräldrars korttidsparkering vid hämtning och lämning. Korttidsparkering för föräldrar förutsätts kunna anordnas på gatumark.

Tabell 3-6 Bilparkeringsefterfrågan för förskolor enligt Huddinges parkeringsnorm.

	Parkeringstal	Parkeringsefterfrågan barn och föräldrar	Parkeringsefterfrågan anställda
Förskola	1 bpl för anställda + 1 bpl för föräldrar per avdelning	15 (5 per förskola)	15 (5 per förskola)

Skola och idrottshall

I området planeras en kommunal skola för åk F–9 som utformas för att 750 elever (75 per årskurs) ska finnas på plats samtidigt. Statistik från Skolverket¹ anger att det är 18,1 elever per personal i förskoleklass, och 12,2 elever per personal i övriga klasser i grundskolan, vilket ger totalt 60 anställda på skolan för detta elevantal.

För skolan utgör efterfrågan på cykelparkering för barn minst 375 cykelparkeringsplatser, som ska placeras på kvartersmark. Cykelparkering för anställda vid skolan uppgår till 24 platser enligt parkeringsnormen. Skolans cykelparkering ska ligga på kvartersmark och redovisas i skolans bygghandlingar.

Tabell 3-7 Cykelparkering för skola enligt Huddinge kommuns parkeringsnorm.

Verksamhet	Parkeringstal	Cykelparkering för elever	Cykelparkering för anställda
Skola åk F–5	0,4 cpl/anställd 0,5 cpl/elev	225	24
Skola åk 6–9	0,4 cpl/anställd 0,5–0,7 cpl/elev	150–210	

Efterfrågan på bilparkering för skolan delas upp i parkeringsefterfrågan för anställda som motsvarar 18 platser, samt korttidsparkering för föräldrar som lämnar elever, som motsvarar 19 platser.

Tabell 3-8 Bilparkering för skola enligt Huddinge kommuns parkeringsnorm

	Parkeringstal	Parkeringsefterfrågan elever	Parkeringsefterfrågan anställda
Lågstadium	0,3 bpl/lärare + 1 bpl/30 elever	10	18
Mellan- och högstadium	0,3 bpl/lärare + 1 bpl/50 elever	9	

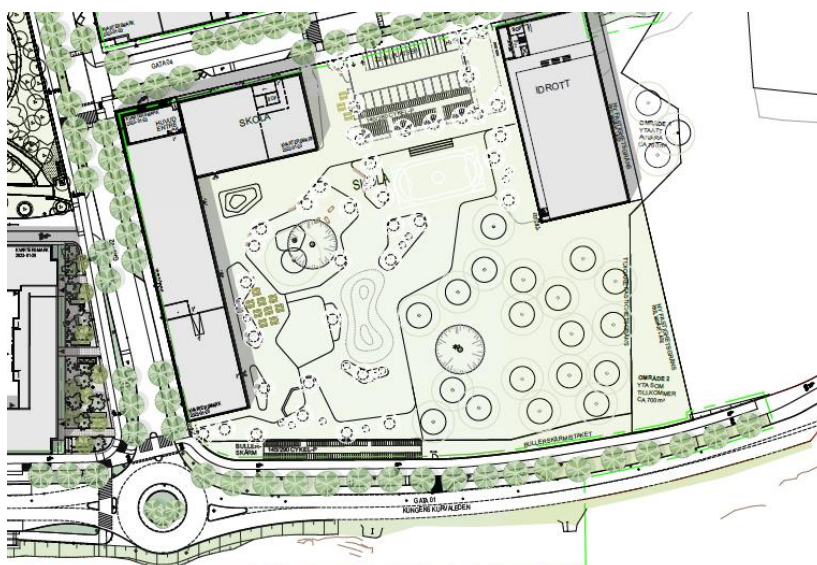
Skolan har utrymme för att inrymma parkeringsefterfrågan för anställda på kvartersmark, liksom eventuellt behov av handikapparkering för elever, samt ytterligare några platser

¹ Pedagogisk personal i skola och vuxenutbildning, Läsåret 2021/22, Skolverket

främst avsedda för förskoleklassernas behov, totalt 22 st bilparkeringsplatser. En målsättning vid utformningen av skolan har varit att prioritera trafiksäkerheten för barn som tar sig till skolan till fots eller med cykel genom att minska biltrafiken i direkt anslutning till skolan. Av den anledningen strävar Huddinge kommun efter att hämtning och lämning av barn ska ske en bit ifrån skolan. Platser för detta har föreslagits längs Kungens Kurvaleden söder om skolan samt längs med Östra Parkgatan. Åtta platser kan anordnas längs med Kungens Kurvaleden och totalt sju platser längs Östra Parkgatan. Tre av platserna längs Östra Parkgatan ligger på gatans västra sida, vilket innebär att barn som släpps av där kommer att behöva korsa en genomgående gångbana samt ett upphöjt övergångsställe på vägen till skolan. Då bägge passagerna har hastighetssäkring bedöms denna lösning vara trafiksäker.

Det finns ändå en viss risk för att föräldrar kör närmare skolan för att lämna och hämta, eftersom det finns korttidsparkering tillgänglig närmare skolan. Detta ställer stora krav på trafiksäker utformning av gatumiljön i anslutning till skolan, samt säkra gång- och cykelpassager över anslutande gator. För att minska riskerna ytterligare för skolbarn föreslås skolan också arbeta med tidsreglering av leveranser och sophämtning så att dessa inte sker samtidigt som barn reser till och från skolan.

Idrottshallen kommer att användas av skolan dagtid och för andra aktiviteter kvällstid. Idrottshallen antas inte generera något ytterligare behov av cykel- och bilparkering utöver det som beskrivs för skolans behov. Skolans bilparkering på kvartersmark för personal föreslås regleras så att den kan användas kvällstid av idrottshallens besökare. Rekommendationen är att parkeringen på kvartersmark är avgiftsbelagd dygnet runt, med krav på tillstånd för anställda under dagtid.



Figur 3-1 Situationsplanen nära skolan med avlämningsyta på Kungens Kurvaleden längst ner i bild.
Källa: ÅWL

Lokaler i bottenvåningar

Totalt 488 kvadratmeter yta för verksamheter i bottenvåningar, uppdelat på fyra olika lokaler, finns i området. Huddinge kommuns parkeringstal för handel anger att anställda och besökare till handel har behov av 15 cykelparkeringsplatser och 15 bilparkeringsplatser per 1000 kvm BTA, vilket innebär en efterfrågan på totalt åtta cykelparkeringsplatser och åtta bilparkeringsplatser för anställda och besökare. Ungefär hälften av efterfrågan bedöms utgöras av parkering för anställda och hälften för besökare. Korttidsparkering för besökare till verksamheter antas kunna ske på gatumark för både bil och cykel. För anställda bedöms bilparkeringsefterfrågan kunna variera mycket beroende på vilken typ av verksamhet som flyttar in, vilket innebär att det är möjligt att inget behov av arbetsplatsparkering uppstår.

4. Flexibla parkeringstal

Huddinge kommun erbjuder möjlighet till flexibla parkeringstal vid ny- och ombyggnation av bostäder och verksamheter. För att en sänkning ska bli aktuell behöver exploateringen ske i ett läge med god tillgång till kollektivtrafik. Till dessa lägen räknas zon A och zon B. För Victoria planeras ett mobilitetspaket med syfte att skapa möjlighet för boende att i större utsträckning leva utan att äga egen bil. Utgångspunkten för mobilitetspaketet som beskrivs nedan är de krav som kommunen ställer i parkeringsprogrammet. Inspiration har också hämtats från arbetet med mobilitets- och parkeringsprogrammet för Flemingsberg.

4.1. Mobilitetspaket för boende

De planerade mobilitetsåtgärderna för området ger en reduktion av bilparkeringstalet för boende med 25 %.

Följande mobilitetsåtgärder föreslås ingå i mobilitetspaketet riktat till boende. Åtgärderna beskrivs mer detaljerat under respektive rubrik nedan.

- ▷ Väl utformad cykelparkering med laddmöjlighet och utrymme för olika typer av cyklar
- ▷ Utrymme och verktyg för cykelservice
- ▷ Tillgång till cykelpool
- ▷ Tillgång till bilpool
- ▷ Prova på-kort för kollektivtrafik
- ▷ Marknadsmässigt prissatt bilparkering med laddmöjlighet, delvis i gemensam anläggning
- ▷ Möjlighet att ta emot leveranser
- ▷ Information och marknadsföring vid inflyttning och löpande under boendetiden
- ▷ Årlig uppföljning av bilinnehavet

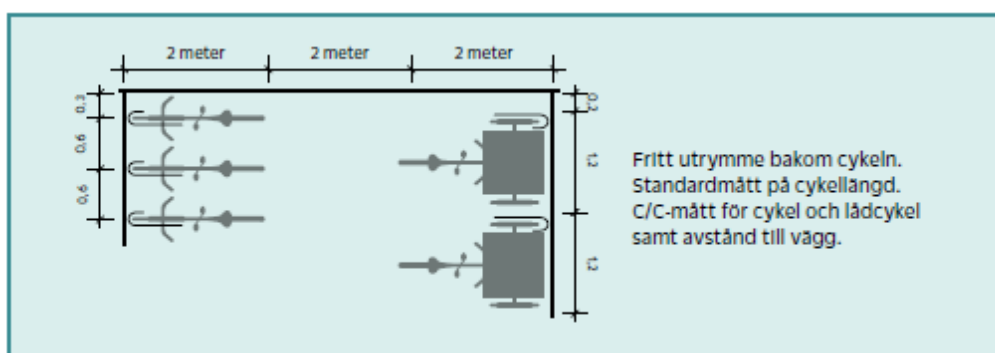
Parkera och serva egen cykel

En attraktiv och väl utformad cykelparkering ökar möjligheten för boende att använda cykel som huvudsakligt färdmedel. Cykelparkeringen ska vara skild från utrymmen för barnvagnsparkering. Det är viktigt att kunna använda cykelparkeringarna utan att vara fysiskt stark. Detta ställer krav på typ av cykelparkering, så litet antal dörrar som möjligt att passera med cykeln, och automatisk dörröppning.

Utformningen ska också ta hänsyn till att olika typer av cyklar har olika bredd och svängradier, exempelvis lådcyklar. Detta ställer krav på anpassning av dörrars bredd, eventuella hissar samt friyta mellan cyklar.

Olika typer av cyklar kräver olika stort utrymme för parkering, då vissa cyklar kan parkeras utrymmeseffektivt i tvåvåningsställ medan till exempel lastcyklar kräver större yta. Figur

4-1 visar bra exempel på mått på cykelparkering, om cyklarna parkeras på samma nivå (avståndet mellan cyklarna kan dras ned om varannan cykel står högre). Det är viktigt att ha tillräckligt med utrymme bakom cyklar, särskilt för cyklar med större kurvradier, till exempel lastcyklar som har två framhjul. Det ska finnas möjlighet att ladda elcykel inom förvaringsutrymmet.



Figur 4-1 Exempel på bra mått för en cykelparkering. Avståndsmåttet mellan cyklarna kan minskas om cyklarna parkeras på olika nivåer. Bildkälla: Sundbybergs kommun.

För att kunna inrymma större cyklar ska ytor för cykelparkering för boende dimensioneras med ett ytmått per cykel på strax under 2 kvm för att säkerställa god standard.

Besöksparkering för cykel föreslås anordnas i anslutning till entréer på kvartersmark, vilket kan innebära placering både i och utanför byggnad.

I anslutning till cykelparkering ska det också finnas ett uppvärmt utrymme med verktyg för att pumpa och genomföra enklare reparationer av cykeln.

Cykelpool

Cykelpooler och lånecykelsystem är olika sätt att tillhandahålla cyklar för gemensamt bruk. Antingen kan alla utnyttja cyklarna via ett öppet system (lånecykelsystem), eller så är systemet till för särskilda grupper, som boende i ett visst hus. Vi föreslår här att samtliga boende i VKKs byggnader delar på en cykelpool, samt att cykelpoolen och bilpoolen sköts av samma aktör. Medlemskap i cykelpoolen ska vara betalt för boende under fem år från första inflyttning i respektive bostad.

Cykelpoolen föreslås i huvudsak innehålla lastcyklar och elcyklar, eftersom syftet är att utöka antalet restyper som kan utföras med cykel. Det ger till exempel möjlighet att transportera fler och större barn och större mängder gods än på en vanlig cykel, särskilt om lastcykeln har elassistans. Cykelpoolen har inte som syfte att ersätta dagliga resor med egen cykel.

En vanlig rekommendation är 2–3 cyklar per 50 lägenheter. Det är viktigt att tänka flexibilitet när det gäller cykelpooler, och möjlighet att ändra utbudet efterhand för att passa de boendes behov. Det är också viktigt att följa upp användandet av cykelpoolen för att kunna justera utbudet till efterfrågan.

En cykelpool för hela DP1 skulle omfatta cirka 64–95 cyklar. Förslagsvis delas cykelpoolen upp på respektive kvarter, men med möjlighet att boka cykel även i närliggande kvarter om behov uppstår.

Bilpool

En bilpool ger boende tillgång till delad bil i anslutning till bostaden och bidrar till att minska behovet av att äga egen bil, samt möjliggör resor som är svåra att göra med gång, cykel eller kollektivtrafik. Ett vanligt nyckeltal för bilpoolsbilar är en bilpoolsbil per 50 lägenheter. Det betyder totalt cirka 32 bilpoolsbilar för hela DP1. Bilpoolen föreslås vara öppen för att skapa bättre förutsättningar för god driftsekonomi, samt för att möjliggöra samordning med andra aktörer i området. Poolbilar föreslås placeras i några av garagen inom området för att skapa korta gångavstånd. Medlemskap i bilpoolen är betalt för boende under fem år från första inflyttning i respektive bostad.

Marknadsföring och synlighet är viktigt för användandet av bilpoolen. Bilpoolsplatserna bör placeras på en plats där de syns (till exempel nära hissen, nära entrén) och skyltas tydligt. För bilpoolsbilar liksom för cykelpoolen är det viktigt med flexibilitet för att möta boendes behov om de förändras över tiden.

Prova på-kort för kollektivtrafiken

Vid inflyttning föreslås boende få ett prova på-kort för att testa kollektivtrafiken. Syftet är att utnyttja det förändringsfönster som uppstår vid flytt till en ny bostad, då resvägar och målpunkter förändras och nya möjligheter till hållbart resande dyker upp. Prova på-kortet föreslås omfatta ett månadskort för resor med SL per hushåll.

Parkering av egen bil

Bilparkering för Victoria DP1 kommer att finnas inom samtliga kvarter utom kv 3 som saknar eget garage. Parkeringen kommer att lösas områdesvis då antalet parkeringsplatser inom respektive kvarter inte kommer att motsvara efterfrågan i just detta kvarter. Parkeringsytorna kommer därmed att fungera som en samlad anläggning. Personer med särskilt tillstånd ska dock alltid kunna erbjudas en tillgänglig plats nära entré i det egna garaget (eller, för kv 3, inom kvartersmarken).

Parkeringsplatserna kommer att ha en prissättning som är marknadsmässig och så långt det är möjligt motsvarar kostnaden för att anlägga och drifta parkeringen. Syftet med detta är att ägande av egen bil inte ska subventioneras av boende som inte äger egen bil. Hyra av bilplats ska aldrig ingå i bostadshyra.

Det ska inledningsvis finnas laddmöjlighet vid minst 30 % av bilparkeringsplatserna med framtida möjlighet att bygga ut till 100 % av platserna i samtliga garage.

Möjlighet att ta emot leveranser

På strategiskt utvalda platser längs förgårdsmark inom området föreslås utrymme finnas för leveransboxar, som möjliggör för boende att ta emot olika typer av leveranser i anslutning till hemmet. Syftet med denna åtgärd är att minska behovet av inköpsresor.

Information och marknadsföring

Information om tillgången till mobilitetstjänster och möjligheten att resa hållbart är viktig för att dra fördel av förändringsfönstret som uppstår vid en flytt. Det är viktigt att det finns tydligt och utförlig information om mobilitet redan vid marknadsföring av bostäderna inför försäljning, så att potentiella boende kan använda informationen vid boendekalkyler och köp. Informationen bör vara individanpassad för att visa hur olika behov kan tillgodoses.

Vid inflyttning får boende ett informationspaket med prova på-kort för kollektivtrafiken, cykelkarta, information om cykel- och bilpool, leveransskåp och andra tillgängliga tjänster. Prova på-kortet omfattar en månads resande med kollektivtrafiken. En ny informationsinsats föreslås också planeras in för redan inflyttade hushåll när Spårväg Syd har tagits i drift. Syftet med detta är att uppmärksamma de boende på de förbättrade möjligheterna att resa kollektivt.

4.2. Verksamheters mobilitet

De verksamheter som planeras i området utgörs av lokaler i bottenvåningar, skola och förskolor. Lokaler i bottenvåningarna är relativt få och små, vilket innebär att det inte bedöms finnas möjlighet att arbeta med mobilitetsåtgärder specifikt för dessa. För skola och förskola rekommenderas väl utformad cykelparkering för anställda samt möjligheter att duscha och förvara ombyte. Bilparkering för anställda föreslås också alltid vara avgiftsbelagd.

5. Sammanfattning och slutsatser

5.1. Utbyggnad av DP1

Beroende på i vilken ordning kvarteren inom DP1 byggs ut kan det tidvis uppstå brist på parkeringsplatser i de färdiga byggnaderna under vissa skeden av utbyggnaden. Skälet till detta är att parkeringsplatserna är ojämnt fördelade mellan kvarteren och att parkeringen löses på områdesnivå. För att brist inte ska uppstå kan tillfälliga parkeringslösningar behöva tillskapas under utbyggnaden. Detta kan till exempel göras i form av markparkeringar på den mark som ännu inte är bebyggd, eller genom att befintliga parkeringsplatser i närområdet nyttjas tillfälligt. Handikappparkering ska alltid lösas i byggnad eller inom 25 meter från respektive entré.

Kollektivtrafiken i området fram till år 2034 kommer att hålla något lägre kvalitet än när Spårväg Syd finns på plats, vilket innebär att parkeringsefterfrågan under dessa första år kan antas vara högre. Detta kommer att innebära en utmaning när spårvägen finns på plats, och mer hållbara resmönster möjliggörs. Det är viktigt att arbetet med mobilitet i DP1 tar hänsyn till detta, med kontinuerlig marknadsföring av t ex bilpool och andra mobilitetstjänster.

Kv 16 föreslås utgöra en halvöppen eller öppen parkeringsanläggning, där parkering för anställda i verksamheter samt besökare till boende finns tillgänglig. Att samla flera olika typer av parkering ger också möjlighet till samnyttjande. Ytterligare ett kvarter, kv 11, föreslås innehålla bilpoolsbilar. Kv 11 föreslås innehålla möjlighet till besöksparkering till boende, medan övriga kvarter föreslås utgöra stängda anläggningar.

En alternativ parkeringslösning beskrivs nedan, där vissa av garagen tas bort eller minskas, och parkering i stället sker i en befintlig parkeringsanläggning inom gångavstånd. Det kan innebära att bilpoolsbilarnas placering behöver ses över och justeras i slutlösningen.

5.2. Parkering på gatumark

På gatumark inom området finns parkeringsplatser för hämtning och lämning av barn vid skola, platser för korttidsparkering vid förskola, samt parkeringsplatser för besökare till verksamheter i bottenvåningarna, totalt cirka 36 platser. Det finns också ett tiotal handikappparkeringsplatser avsedda för besökare till verksamheter i bottenvåningar. I anslutning till entréer finns dessutom lastplatser för bland annat på- och avstigning, taxi eller färdtjänst.

Huddinge kommun brukar inte använda parkeringsavgifter, utan planen för Victoriaområdet är för närvarande att reglera gatumarken antingen som lastzon, på- och avstigningsplats, eller som korttidsparkering med p-skiva. Hur gatuutrymmet ska regleras nattetid är än så länge

oklart. På andra platser i Huddinge är det oftast tillåtet att parkera avgiftsfritt på gatumark kvälls- och nattetid och under helger.

Om denna reglering ska användas även inom Victoria innebär det att viss boendeparkering (för boende som dagligen använder bilen för att resa till arbetet) kommer att flytta ut på gatumark, samt att boendes besökare under kvällar och helger kommer att använda gatumark i stället för parkering på kvartersmark.

Samtidigt som kommunen tillhandahåller avgiftsfri gatuparkering krävs enligt parkeringstalet att cirka 80 avgiftsbelagda parkeringsplatser avsedda enbart för besökare ska byggas för DP1. Detta försämrar möjligheten att driva parkeringsanläggningen utan ekonomiska förluster. För att denna risk inte ska uppstå rekommenderas att gatumarken regleras som korttidsparkering hela dygnet utan möjlighet att nattparkera avgiftsfritt.

5.3. Förslag på parkeringslösning för bil

En reduktion på 25 % av parkeringstalet för boende enligt det föreslagna mobilitetspaketet innebär att det totala antalet boendeparkeringsplatser minskar till 464 bilparkeringsplatser.

Totalt 31 av dessa bilparkeringsplatser ska vara utformade så att de kan användas av personer med nedsatt rörelseförmåga. Dessa platser har inte reducerats.

För anställda inom alla verksamheter utom skolan (dvs förskolor och lokaler i bottenvåningarna) anordnas totalt 19 parkeringsplatser. Efterfrågan på bilparkering för anställda i verksamheter i bottenvåningarna är osäker vilket innebär att det faktiska behovet kan vara lägre.

Det finns en samnyttjandepotential mellan parkering för anställda och besöksparkering för boende, då parkering för anställda i huvudsak nyttjas under kontorstid, samtidigt som besöksparkering i huvudsak nyttjas under kvällar och helger. Därför föreslås att anställda och boendes besökare samnyttjar bilparkeringsplatser för att effektivisera utrymmet i parkeringsanläggningen. Det finns även en möjlighet att i kvarter 11 och 16 samnyttja även boendeparkeringsplatserna vilket kan möjliggöra en ytterligare reduktion av det totala antalet parkeringsplatser.

I Tabell 5-1 finns ett förslag på fördelning av parkeringsplatser inom respektive kvarter.

Tabell 5-1 Förslag på fördelning av parkeringsplatser inom respektive kvarter. Observera att hela efterfrågan för besökare inte inryms i planerade anläggningar.

	Antal p-platser	Boende	Varav bilpool	Besökare till boende	Parkering anställda (sammnyttjas med besökare)	Överskott
Kv 1	41	41				
Kv 2	40	40				
Kv 3	0					
Kv 4	41	41				
Kv 5	41	41				
Kv 11	126	126	16			
Kv 16	280	175	16	80	19	25
Totalt	569	464		80		25

För att säkerställa att parkeringstalen motsvarar den faktiska efterfrågan från boende, anställda och besökare, samt att mobilitetsåtgärderna har avsedd effekt, finns möjlighet att följa upp och utvärdera efterfrågan på parkering, med syfte att kunna anpassa parkeringstalen efter de faktiska behoven.

Alternativ parkeringslösning

VKK undersöker möjligheten att ersätta vissa parkeringsgarage inom Victoria med en alternativ parkeringslösning. Inom gångavstånd till Victoria ligger Heron City, som har ett stort garage med låg beläggning. Gångavståndet från garaget entréer på Månskärsvägen och Dialoggatan till cirka en tredjedel av kvarteren inom Victoria är omkring 400–450 meter.

I Heron Citys garage finns cirka 1300 parkeringsplatser. Garaget är i dagsläget avgiftsfritt att parkera i. En viss andel av parkeringsplatserna, uppskattningsvis 100–200 platser, hyrs ut till bland annat en bilfirma och är i dagsläget inte tillgängliga för besökare.

Beläggningen i garaget har undersökts i en utredning från våren 2022². Beläggningen mättes dag och kväll under tre dagar, 18, 20 och 21 maj, en onsdag, en fredag och en lördag. Enligt undersökningen var beläggningen i garaget som högst under lördag kväll, då 340 bilar var parkerade samtidigt i garaget. Det innebär att det vid maxbeläggning fanns mer än 750 lediga platser i garaget (exklusive de platser som idag inte är tillgängliga för besökare).

² Bilkunders hemvist, Heron City, juni 2022, RSD

Detta ger möjlighet att minska storleken på garageanläggningarna inom planområdet för att förlägga en del av parkeringen till Heron Citys garage i stället. Det är i dagsläget inte bestämt hur stor andel av parkeringsefterfrågan som ska förläggas dit. Behovet av handikapparkering ska fortsatt lösas inom rimliga avstånd.

5.4. Parkeringslösning för cykel

Den totala efterfrågan på cykelparkering för boende uppskattas till 2961 platser och boendes besökare 792 platser. Fördelningen i respektive kvarter redovisas i Tabell 5-2.

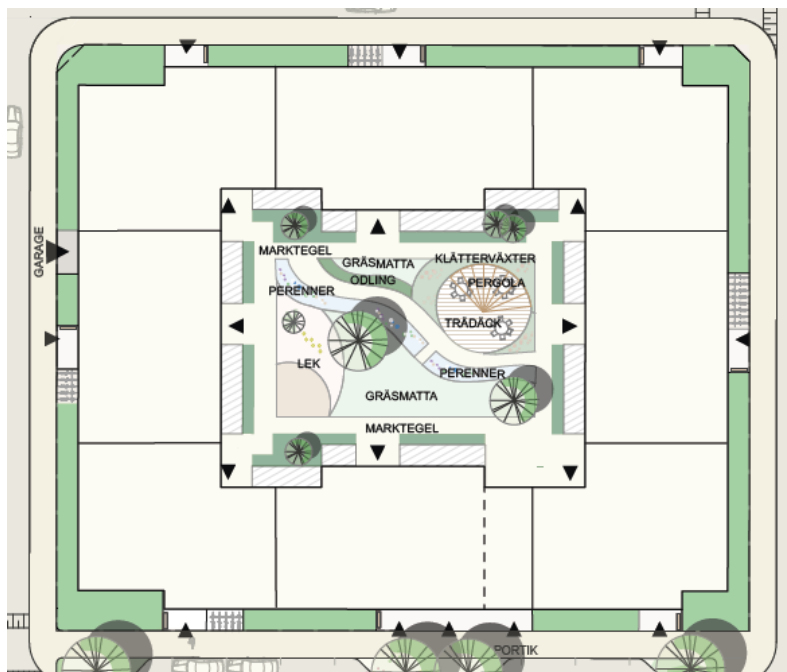
För lokaler i bottenvåningarna, som är få och relativt små, föreslås det mycket begränsade behovet av cykelparkering, totalt åtta platser, lösas på gatumark. Skolan förutsätts lösa sin cykelparkering på kvartersmark. Cykelparkering för förskola inkluderas i tabellen nedan.

Tabell 5-2 Schematisk fördelning av antalet cykelparkeringsplatser i respektive kvarter.

	Bostäder		Förskola	
	Boende	Besökare	Anställda	Föräldrar
Kv 1	350	98	8	42
Kv 2	333	94		
Kv 3	228	54		
Kv 4	334	92		
Kv 5	335	93		
Kv 11	655	160	8	42
Kv 16	726	203	8	42
Totalt	2961	792	24	126

Cykelparkering för boende kommer att finnas i garageplan samt i bottenvåningar, se exempel redovisat i Figur 5-1. Parkeringsplatser för cykelpool förutsätts kunna anordnas som en del av cykelparkeringstalet, förslagsvis i ett separat utrymme per kvarter.

Parkering avsedd för boendes besökare, anställda och föräldrar till barn på förskolan ska så långt det är möjligt anordnas i anslutning till entréer. Ett exempel på detta redovisas i Figur 5-2. Parkeringstalet för besökare bedöms vara förhållandevis högt i jämförelse med andra kommuner, vilket i kombination med projektets läge kan innebära att behovet för besökare är överskattat. Detta bör diskuteras vidare med kommunen.



Figur 5-2 Exempel på plats för cykelparkering i anslutning till entréer i kv 1.