



Kungens kurva - Diametern 2

Trafikutredning - Februari 2019

Uppdrag Trafikutredning KF Fastigheter Kungens kurva, 280738

Titel på rapport: Kungens kurva - Diametern 2 Trafikutredning
Datum: 2019-02-14

Medverkande

Beställare: KF Fastigheter
Kontaktperson: Inga Medin Stein

Konsult: Tyréns
Uppdragsansvarig: Per Francke
Trafikplanerare: Åsa Lilja, Johanna Rahm och Carl Henriksson
Kvalitetsgranskare: Kristina Glitterstam

Bildkälla framsida: ÄWL



Version: 1.3

Status:

Revideringar:

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	4
1.1 Syfte och avgränsning	4
2. Nulägesbeskrivning.....	6
2.1 Pågående och planerade infrastrukturprojekt	9
3. Förslag till ny strukturplan	10
3.1 Framtida gatunät.....	10
3.2 Gaturum och typsektioner	12
3.3 Höjdsättning och tillgänglighet.....	14
3.4 Parkering.....	15
3.5 Kollektivtrafik.....	14
3.6 Gång- och cykeltrafik.....	16
3.7 Godshantering.....	18
3.8 Mobilitetsåtgärder för ett hållbart resande.....	18
4. Fortsatta utredningar.....	19

1. Inledning

Kungens kurvas utveckling är just nu inne i ett intensivt skede. Dagens bilorienterade externhandelsområde utvecklas mot ett funktionsblandat område där bostäder, skolor och rekreation kommer att utgöra en större del. Dessutom tillkommer Spårväg syd, Förbifart Stockholm samt Tvärförbindelse Södertörn framöver som får stor påverkan på trafiksituationen i området. Som en del i denna utveckling och omvandling ska KF Fastigheter utveckla cirka 3 500 bostäder och skola på en tidigare kontorsfastighet.

En viktig del i att säkerställa att området kan utvecklas med fler bostäder är att trafiksituationen behöver förändras. I framtidens Kungens kurva kommer barn och vuxna i högre utsträckning än idag att leva och röra sig i området och på andra tider på dygnet mot idag. För att bibehålla tillgängligheten för kunder och besökare, öka trafiksäkerheten för alla som vistas där och för att skapa en hållbar stadsdel behöver andelen gång-, cykel och kollektivtrafikresor i området öka.

1.1 Syfte och avgränsning

Denna trafikutredning studerar de trafikala förutsättningarna för tillkommande bostäder på platsen och analyserar samt föreslår åtgärder för att skapa en trafiksituation som är anpassad för området.

Trafikutredningen genomförs inom ramen för kommunens planprogram för området. Denna utredning genomförs också delvis parallellt med en utredning som tar ett större och mer strategiskt grepp om trafiksituationen i Kungens kurva. I den utredningen läggs viktiga förutsättningar fast som påverkar denna utredning. Det gäller bland annat gatustrukturen, spårvägens placering och vilken ambitionsnivå som ska gälla för att skapa ett mer hållbart resande.

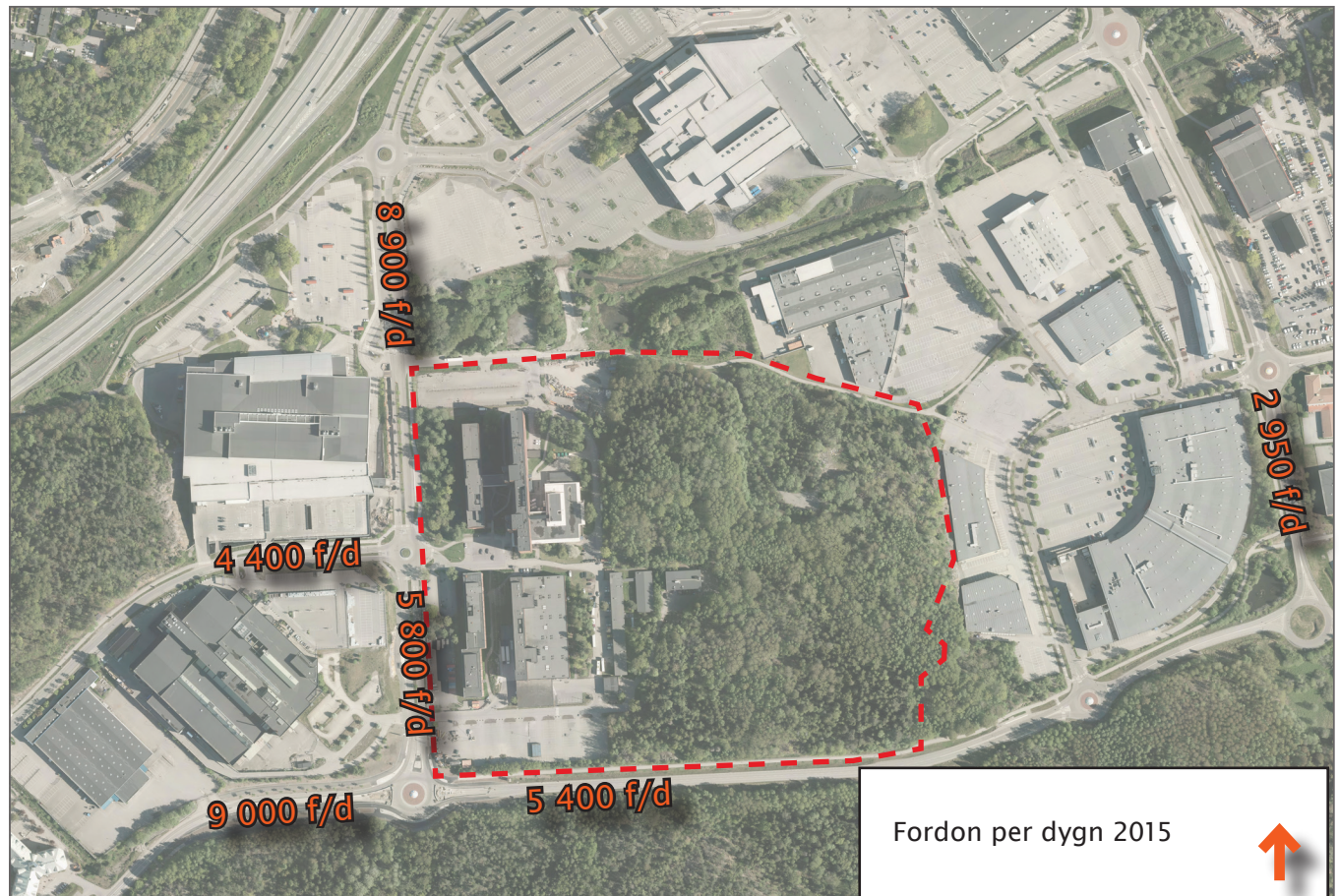


Figur 1. Ortofoto över utredningsområdet visandes programområdet innanför den röstreckade linjen.

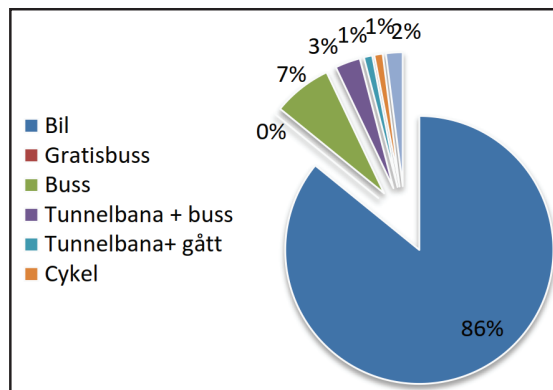
2. Nulägesbeskrivning

Dagens Kungens kurva är starkt präglad av den stora mängd externhandel som finns i området. Detta skapar en bilorienterad miljö med ingen eller liten integrering av bebyggelsen i gaturummet. Trafiken i området, som till 86% utgörs av bil, trafikerar området företrädesvis under de tider externhandeln har öppet.

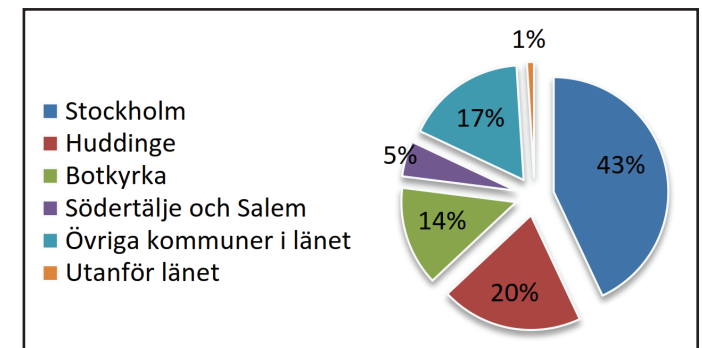
Platsen som ska exploateras innehåller idag en större kontorsfastighet med olika lagerlokaler. Området nås via Dialoggatan som har två korsningar mot gatan samt via Ingvar Kamprads allé (tidigare Tangentvägen) i norr. Området är kuperat och ligger inte i direkt anslutning till omgivande vägar. I syd finns Kungens kurvaleden som är utformad som en landsväg utan koppling till området. Denna väg utgör också Kungens kurvas funktionella gräns mot Gömmarens naturreservat. Kungens kurvaleden är som mest trafikerad under lördag eftermiddag. Under ett vardagsmedeldygn passerar cirka 5 400 fordon på Kungens kurvaleden. På Dialoggatan är trafiken mer intensiv och större till antalet. På Dialoggatan söder om korsningen med Månskärsvägen passerar cirka 5 800 fordon och norr om korsningen cirka 8 900 fordon per vardagsmedeldygn.



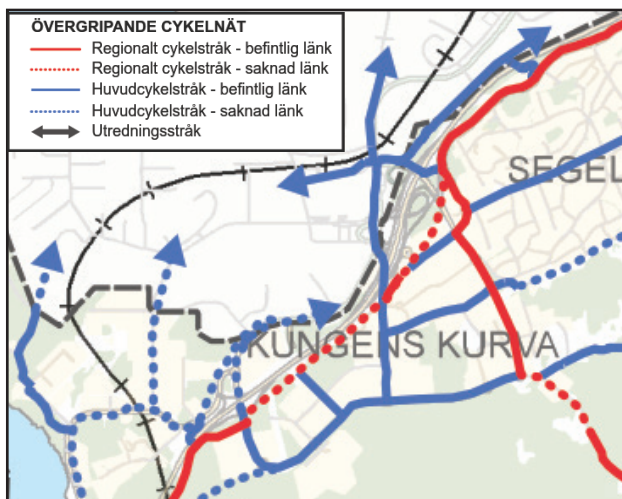
Figur 2. Karta över biltrafikflöden i området. Mätår 2015.



Figur 3. Färdmedelsfördelning för resor till Kungens kurva år 2012. Källa: Huddinge kommun



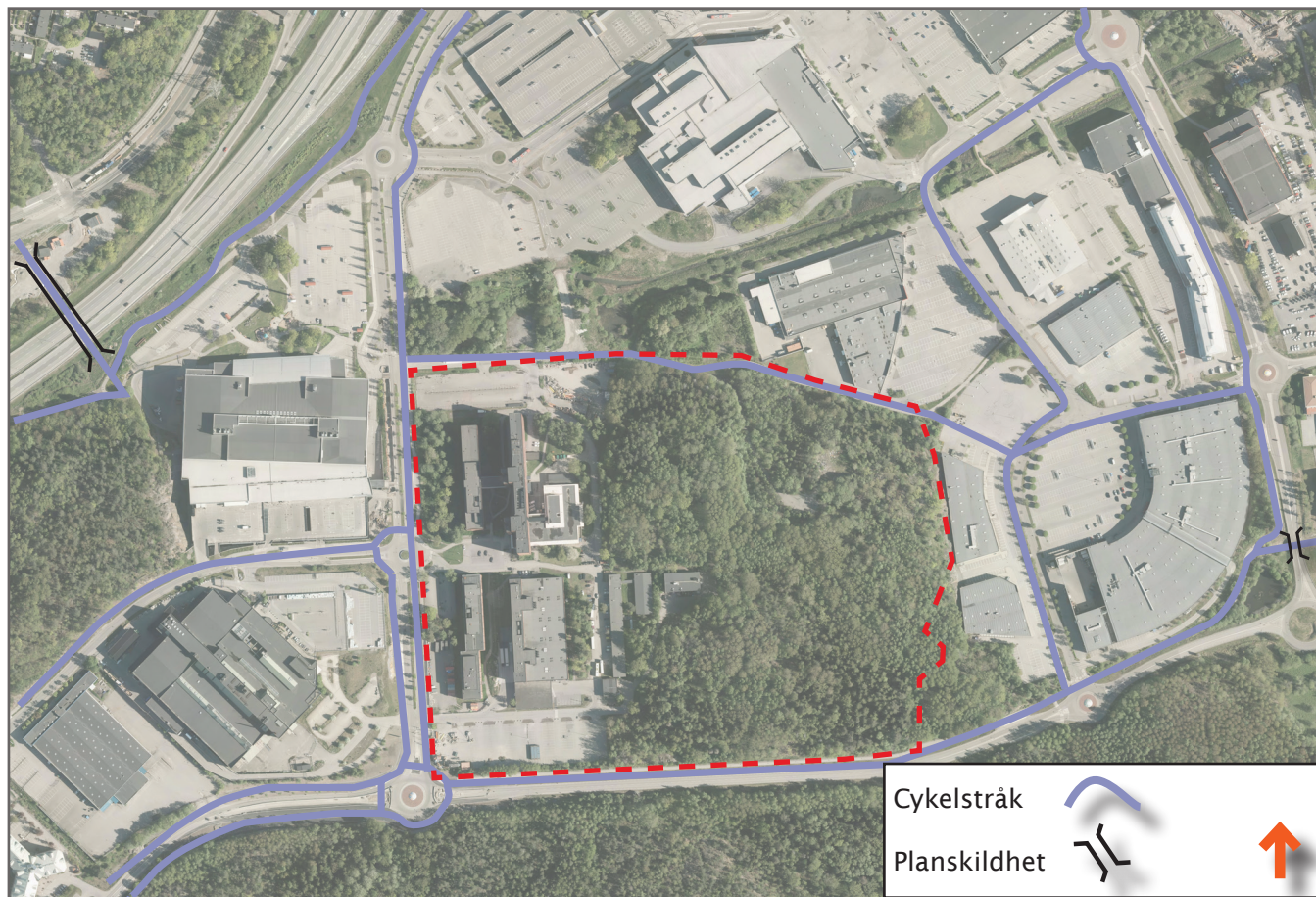
Figur 4. Startpunkt för resor till Kungens kurva år 2012. Källa: Huddinge kommun



Figur 5. Befintliga cykelstråk och saknade länkar enligt kommunens cykelplan.



Figur 6. Bild från Smistavägen som visar en typisk gatumiljö i Kungens kurva.



Figur 7. Karta över befintliga cykelstråk.

Områdets utformning och läge gör att det är attraktivt att köra bil till och från området. Detta förstärks också av hur gatenätet är uppbyggt och utformat. Området är bristfälligt utformat för gående och cyklister. För dessa trafikslag är de viktiga målpunkterna för resandet de större noderna för kollektivtrafiken och då framförallt Skärholmen. Mellan Kungens kurva och Skärholmen finns stora barriärer och brister i infrastrukturen som leder till bland annat otrygghet.

Gång- och cykelbanor är dåligt integrerade i gaturummet. Generellt så ligger de en bit ifrån gatan och belysningen är bristfällig. En effekt av att gång- och cykelbanor ligger frikopplat från gata och bebyggelse är att de upplevs som otrygga och miljön som storskalig och bilorienterad. I flera korsningar behöver oskyddade trafikanter passera fyra körfält vilket är att betrakta som låg nivå av trafiksäkerhet.

En önskvärd utveckling av busstrafiken i området är att skapa en ny linje mellan Kungens kurva och centrala Huddinge. Idag saknas en snabb förbindelse mellan dessa stora målpunkter. Potentialen finns och i kommunens trafikmodeller visas att cirka 10% av hela biltrafikresandet till Kungens kurva kommer från centrala Huddinge. Vidare finns idag en väg som är avstängd för allmän biltrafik som skulle kunna byggas om till en gång- cykel och kollektivtrafikgata.

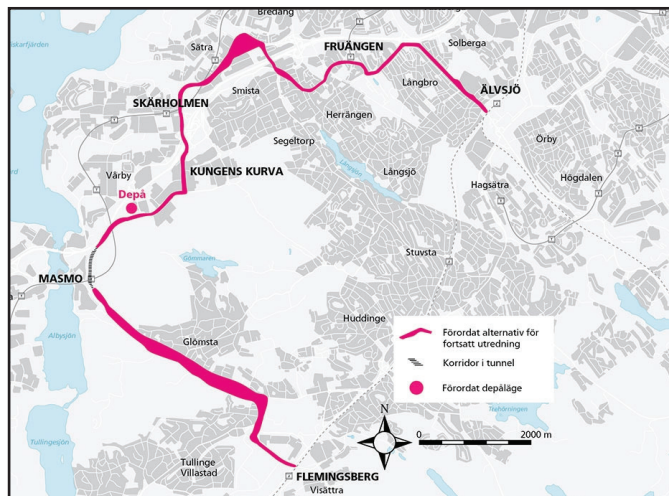


2.1 Pågående och planerade infrastrukturprojekt

Kungens kurva utvecklas inte bara gällande sitt innehåll utan även infrastrukturen byggs om. Det största och nu pågående projektet är Förbifart Stockholm. I framtiden planeras även Spårväg Syd trafikera området. Den nu pågående byggnationen av Förbifart Stockholm kommer när den är genomförd att skapa ännu bättre tillgänglighet till området med bil. En ny trafikplats anläggs i höjd med "Stalands-huset" mellan trafikplats Kungens kurva och trafikplats Lindvreten. Trafiken till och från Förbifart Stockholm och den nya trafikplatsen ansluter till området via Månskärsvägen och Kungens kurvaleden. För att möjliggöra för ett ökat biltrafikflöde kommer Månskärsvägen och Videgårdsvägen att byggas om.

Spårväg syd är likt Tvärbanan en snabbspårväg som primärt sammanlänkar viktiga målpunkter. Tanken är att spårvägen ska trafikera sträckan Älvsjö – Flemingsberg. Spårväg Syd ingår i den så kallade Sverigeförhandlingen. I juni 2018 fattade regeringen beslut om en nationell plan för transportinfrastrukturen och där ingår medfinansiering för Spårväg syd. Projektstart är beräknad till år 2024 och då återupptas utrednings- och projekteringsarbete.

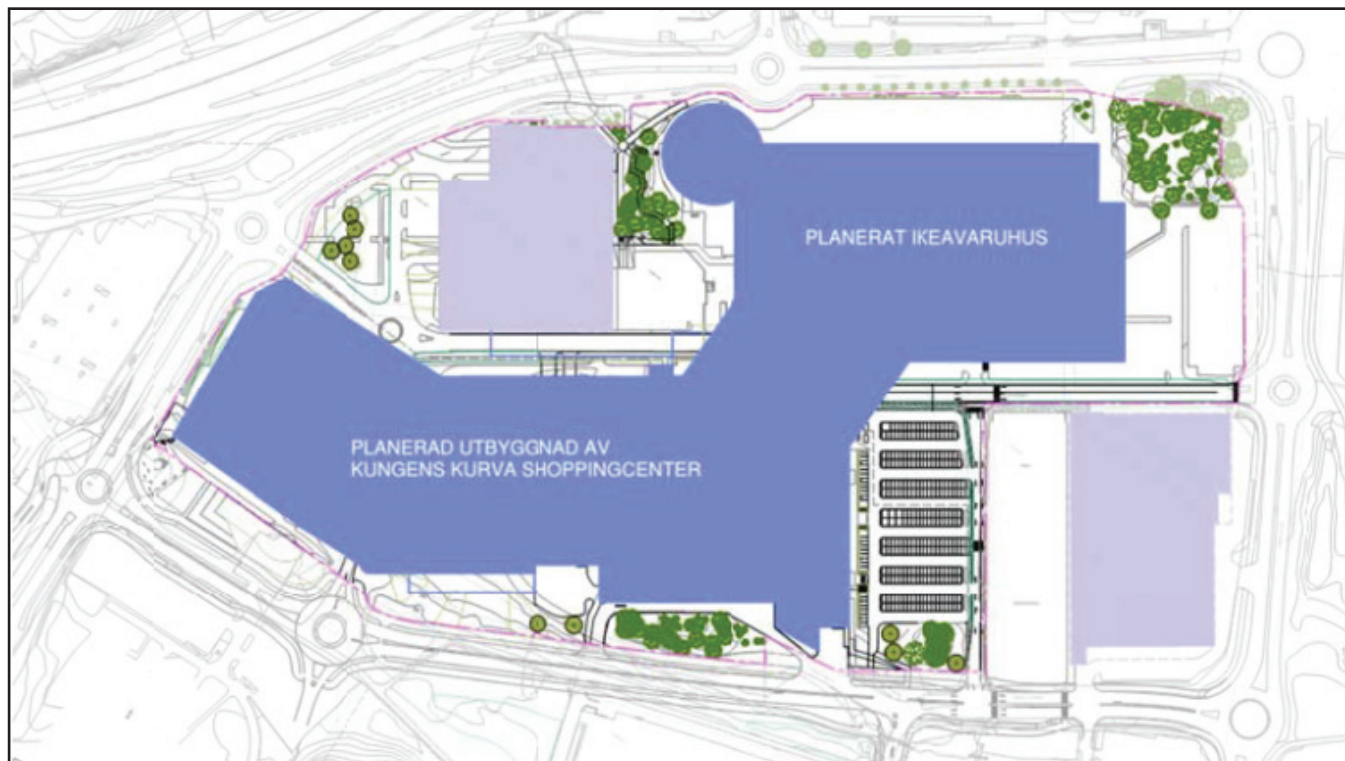
För utvecklingen av planområdet är utbyggnaden av Ingvar Kamprads allé viktig. Denna väg är planerad inom ramen för IKEA:s utbyggnad och kommer utformas med 2+2 körfält med gång- och cykelbanor på vardera sida. En ny cirkulationsplats anläggs och ger planområdet access till Ingvar Kamprads allé.



Figur 9. Karta över föreslagen sträckning för Spårväg syd.
Källa: Trafikförvaltningen, sl.se



Figur 10. Illustration över Förbifart Stockholm med den nya trafikplatsen. Vy mot norr. Källa: Trafikverket.se



Figur 11. Illustration över Ingvar Kamprads allé och IKEA:s planerade utveckling. Källa: Huddinge kommun. Ingvar Kamprads allé längst ner i bild.

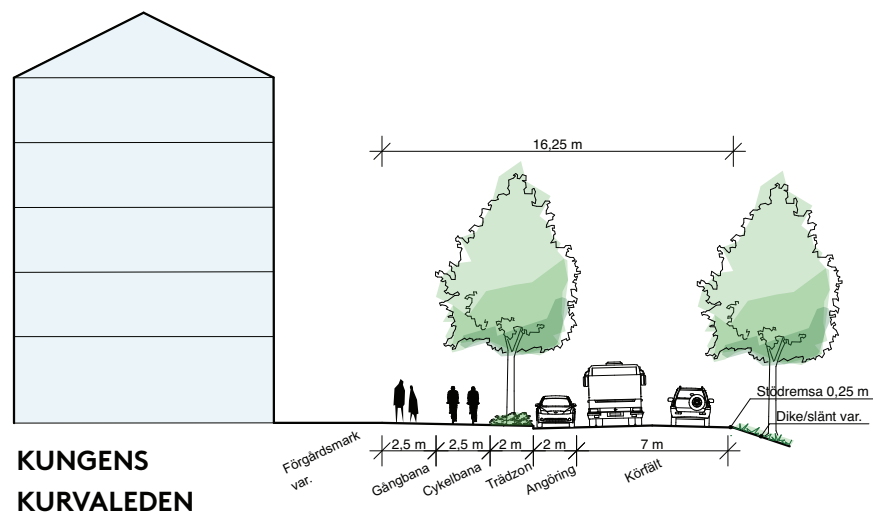
3. Förslag till ny strukturplan

För att utveckla området med nya bostäder kommer befintlig bebyggelse att rivas och marken bearbetas för att kunna ge plats åt den nya stadsdelen. Föreslagen bebyggelse är tät med relativt höga byggnader. Centralt i området skapas en ny park. I anslutning till parkens norra del skapas ett nytt torg. I sydöstra hörnet placeras en F-9 skola utmed Kungens kurvaleden.

3.1 Framtida gatunät

Det framtida gatunätet i området styrs av föreslagen kvartersstruktur och innebär att en ny gata anläggs i Månskärsvägens förlängning. Gatans förlängning österut kan förläggas i samma riktning alternativt att den rundar ett kvarter i nordöst. I nord-sydlig riktning skapas lokalgator med cykelbanor som placeras utmed parken och som sammanbinder Kungens kurvaleden och Ingvar Kamprads allé.

Området omges av de större gatorna Dialoggatan, Ingvar Kamprads allé och Kungens kurvaleden där större korsningar finns som kan anslutas till det nya området. Samtliga omgivande gator föreslås förändras. Ingvar Kamprads allé byggs om och och skapar en ny huvudgata i Kungens kurva som sammanlänkar Dialoggatan och Smistavägen. Dialoggatan kommer behöva byggas om den dagen Spårväg Syd ska trafikera gatan. En tidig utformningsstudie har gjorts för att studera funktioner och intrång. Den dag Dialoggatan ska byggas om kommer även anslutande gator påverkas. Samtliga korsningar till det nya området på Dialoggatan kommer förutom vid Månskärsvägen att endast tillåta högersväng in och högersväng ut.



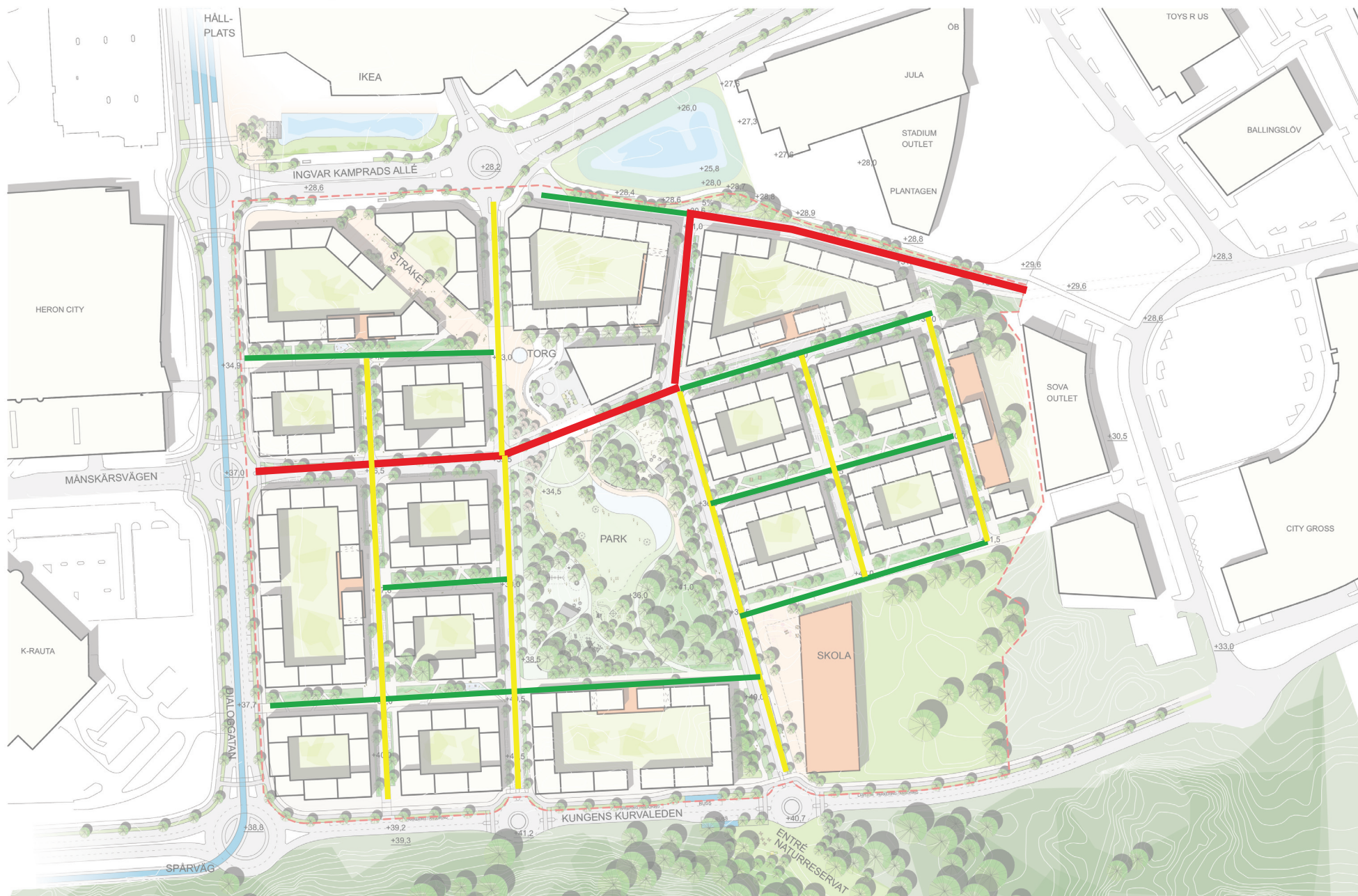
Figur 12. Föreslagen typsektion för Kungens kurvaleden. Eventuellt förses södra sidan av gatan, till höger i bild, med gångbana. Dock ligger Kungens kurvaleden utanför programområdet. Illustration: ÅWL

En förutsättning för nya bostäder är att Kungens kurvaleden ges en ny utformning. Dock ligger den utanför programområdet. Dagens väg är av landsvägskaraktär och utformad för 60 km/h eller mer. Önskvärt är att vägen görs om till en stadsgata med cykelbanor och trädplanteringar som möter den nya bebyggelsen. Angöring kan då tillåtas på Kungens kurvaleden för att nå entréer och för att rymma en eventuell lastplats för skolans varuleveranser. Tre nya korsningar skapas. En, närmast korsningen med Dialoggatan, medger endast högersväng in och högersväng ut samt ytterligare två korsningar vars utformning hanteras i ett senare skede.

Ett nytt hållplatsläge för busstrafiken skapas väster om korsningen vid skolan. En utformning av Kungens kurvaleden med denna inriktning skapar en möjlighet att komplettera södra sidan med bebyggelse. På Ingvar Kamprads allé, intill dess korsning med Dialoggatan, skapas busshållplatser. I en framtid då Spårväg

Syd trafikerar området kommer en hållplats för spårvägen att finnas på Dialoggatan mellan Heron City och Ikea.

Framtida trafikprognos har tagits fram av kommunen. I den kan effekter ses av hur den nya strukturen tillgängliggör befintliga vägar i området. Detta tydliggör hur eventuella problem med genomfartstrafik kan te sig. Dock ska det beaktas att genomfartstrafik i planområdet kan begränsas. Vidare är dimensioneringen av gatorna som gjorts är medvetet restriktivt gällande biltrafikens prioritet och breddmått i sektion så att en god boendemiljö och stadsmässiga gaturum fås. Denna tillämpning av kommunala strategier ska följas upp i kommande skede i planprocessen.

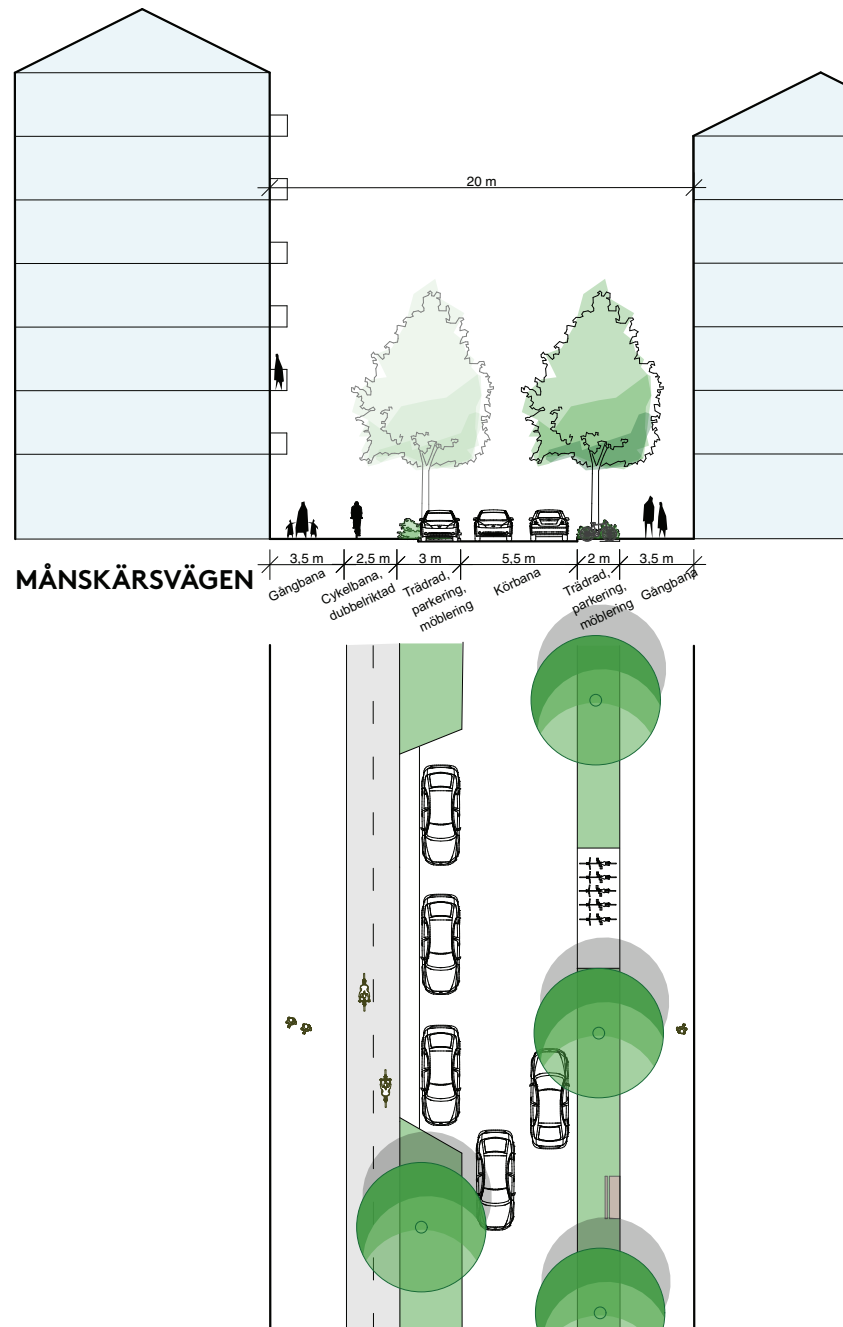


Figur 13. Illustration över den nya strukturen. Bearbetad illustration från ÅWL som visar huvudgator i rött, lokalgator i gult och mindre bostadsgator i grönt.

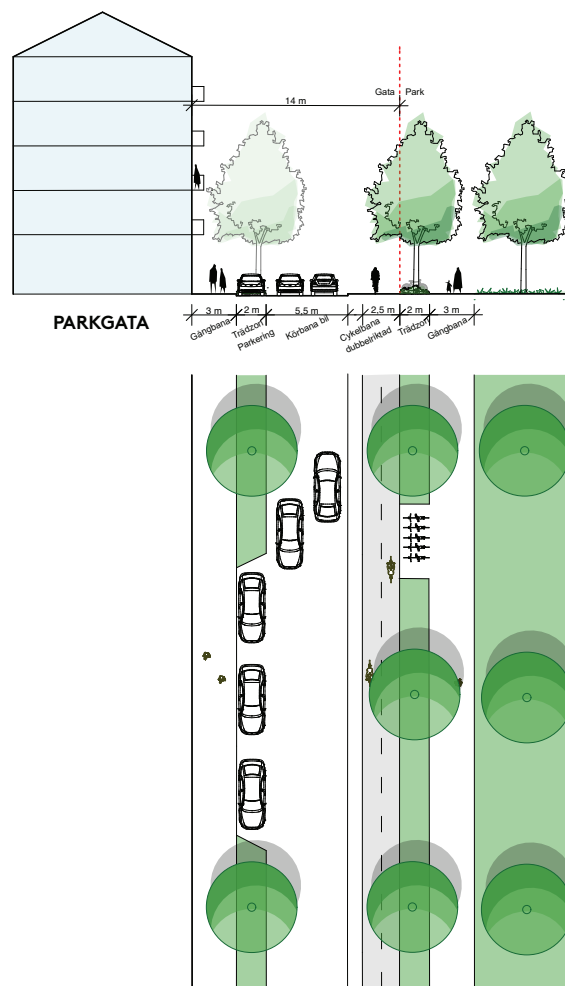
3.2 Gaturum och typsektioner

För respektive gata i hierarkin har typsektioner tagits fram för att studera möjlig utformning, prioritering av trafikslag och principer kring gestaltning. Gemensamt är att alla gator föreslås få många gröna inslag med träd och planteringar. Det som ska noteras är att det kommer finnas varianter på dessa tre huvudprinciper. Exempelvis kan lokalgator ha cykelbanor.

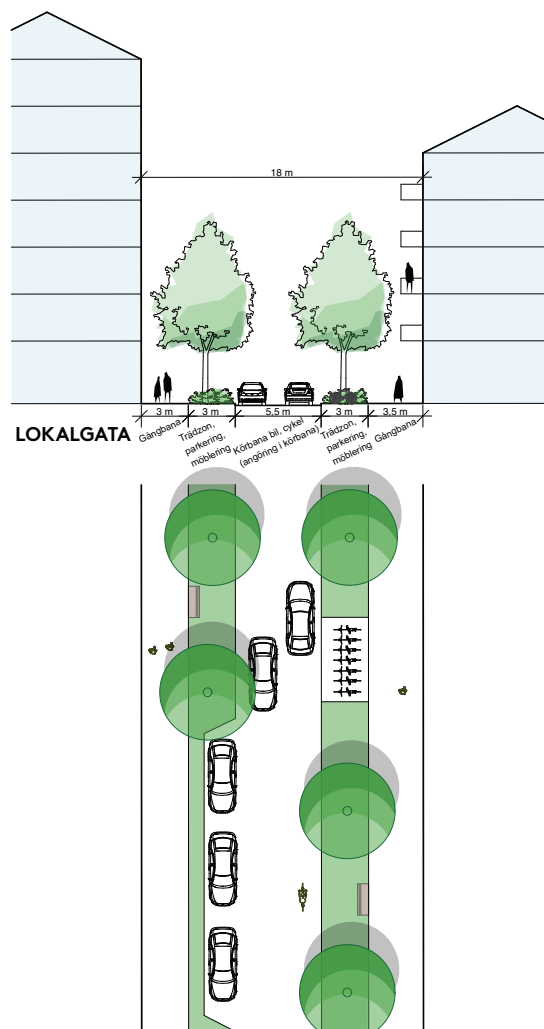
- **Huvudgata 20 meter (Månskärsvägen)**
Gatan utformas för cykling på dubbelriktade cykelbanor på ena sidan gatan. Trädrader på båda sidor föreslås. Angöring tillåts på båda sidor i fickor infällda i trädraderna. Gatorna utmed parken liknar denna gata i sin utformning men får en annan karaktär med tanke på parken.
- **Lokalgata 18 meter** - Denna gatutyp förekommer i nord-sydlig riktning och sammanlänkar mindre bostadsgator och huvudgator. Inga separata cykelbanor föreslås.
- **Grön bostadsgata 18 meter** - Som namnet antyder ska dessa gator vara gröna med plantering och ytor för dagvattenhantering. Skillnaden mot övriga gator är att bilarna är här på undantag och att gatan utformas för vistelse och grönska. Cykling sker i blandtrafik.



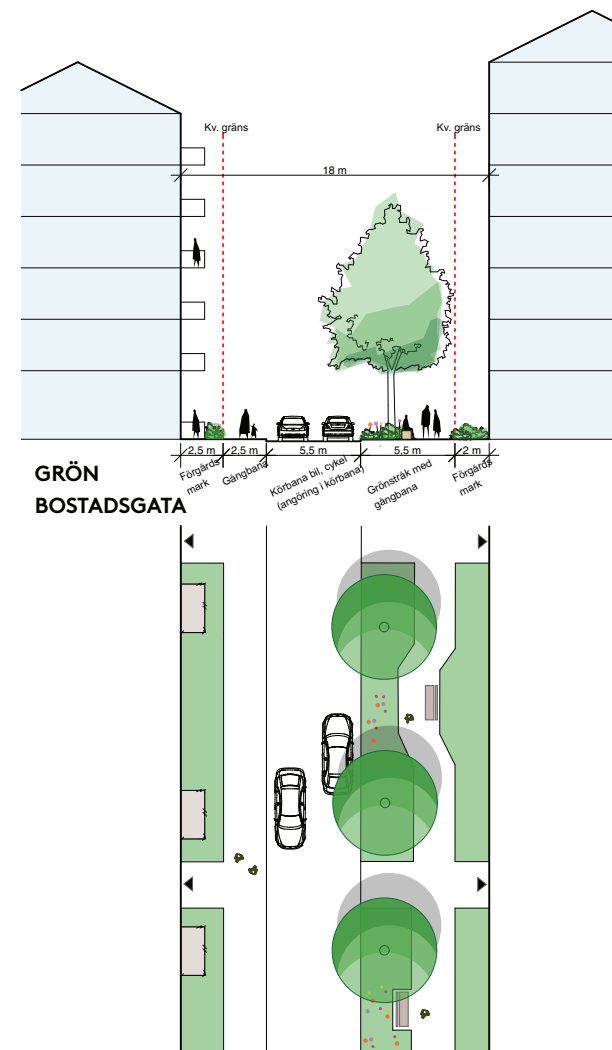
Figur 14. Förslag till typsektion för områdets huvudgator. Illustration: ÅWL



Figur 15. Förslag till typsektion för gator utmed parken.
Illustration: ÅWL



Figur 16. Förslag till typsektion för områdets lokalgator.
Illustration: ÅWL



Figur 17. Förslag till typsektion för områdets gröna bostadsgator.
Illustration: ÅWL

3.3 Höjdsättning och tillgänglighet

För att uppföra den nya bebyggelsen krävs omfattande markarbeten och bearbetning av marknivån. De höjder som styr är anslutningarna mot omgivande vägar, bergskärning i öst och mötet med befintlig bebyggelse i nordost. Generellt lutar området mest från syd till nord. Gatorna ska byggas för att klara lutningar på 5% för att anses tillgängliga. I en första utredning av höjderna finns goda förutsättningar för att klara detta. På en gata, markerad med gult i figur 18, krävs ytterligare studier för att bestämma vilken lutning som kan åstadkommas. För att klara krav på tillgänglighet till entréer ska helst 10 meter från angöring till entré klaras och absolut minst 25 meter. I detta skede har inga hinder identifierats som gör att detta inte uppnås.

3.4 Parkering

För ett områdes möjlighet att få ett mer hållbart resande och minska biltrafikalkstringen är parkeringsplaneringen ett viktigt verktyg. Finns tillgång till billig och bekväm parkering nära bostaden väljer fler bilen. En hög biltrafikalkstring i ett område är inte bara miljömässigt dåligt utan skapar också en lägre nivå av trafiksäkerhet och ökad trängsel. Allt för många garage bidrar också till en ineffektiv markanvändning och söktrafik.

För detta område har det diskuterats om gemensamma parkeringsanläggningar i så kallade mobilitetshus kan skapas. I detta skede antas det inte vara möjligt eftersom en sådan anläggning kräver en egen huvudman och operatör samt att det finns en problematik i etapputbyggnaden av området. Med anledning av detta har det valts en lösning med garage under varje kvarter. Dessa garage nås via



Figur 18. Illustration över lutningar på gator.

garageinfarter som placeras mot företrädesvis lokalgatorna.

Styrande för parkeringsplaneringen är kommunens parkeringsprogram med tillhörande parkeringstal. I detta fall är området att klassa som ett framtida A-läge vilket innebär att parkeringstalen är lägre eftersom tillgången till högkvalitativ kollektivtrafik är god. I dessa lägen är 0,45 parkeringsplatser per lägenhet ett generellt parkeringstal och utöver det ska

0,05 parkeringsplatser per lägenhet vikas åt besökande. Utifrån dessa parkeringstal innebär det att ett beräknat parkeringsbehov blir cirka 1 600 parkeringsplatser för boende och 175 för besökare, beräknat på 3 500 nya lägenheter.

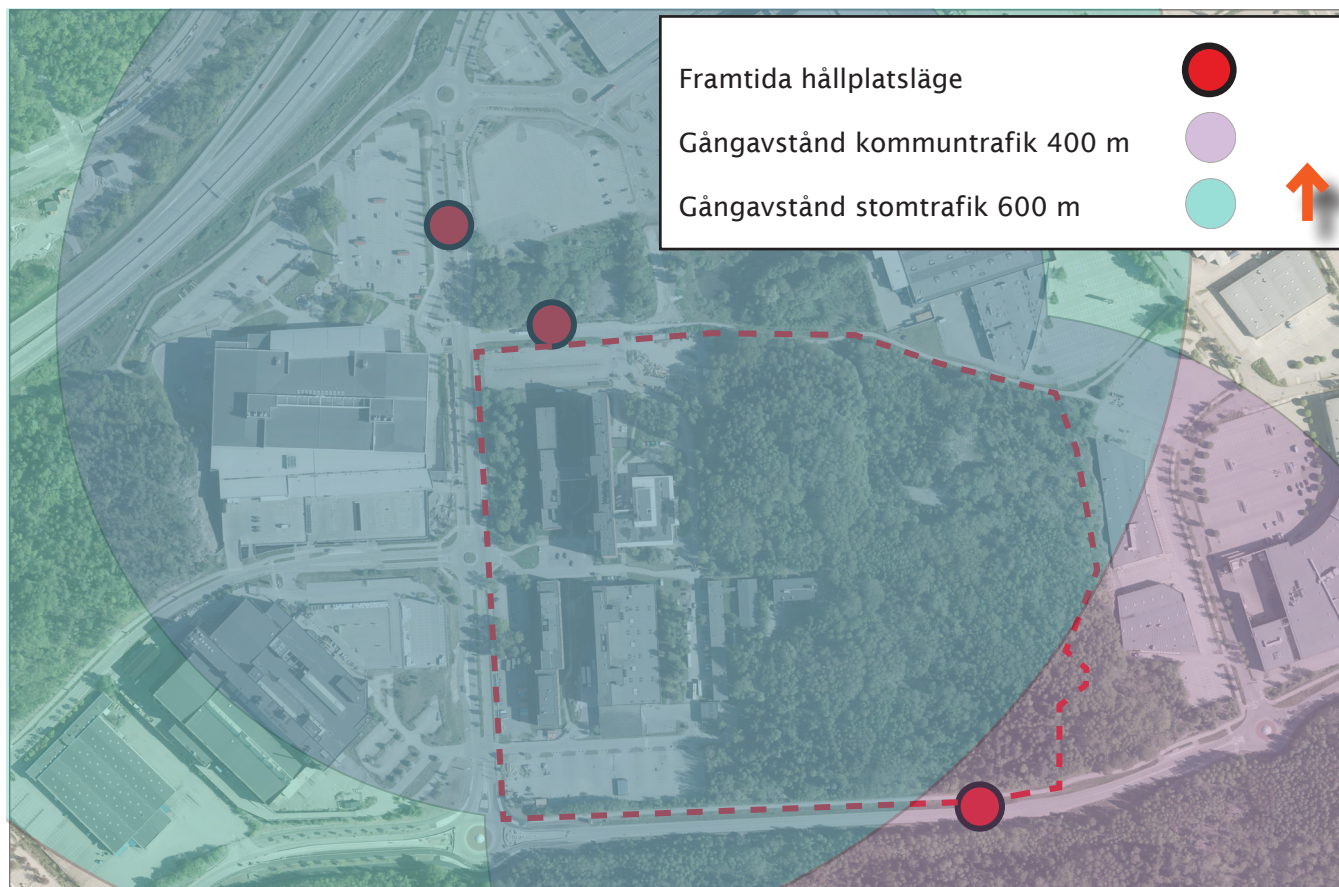
Som tidigare nämnts kommer parkering för boende att anordnas under respektive kvarter. För besökande kan möjlighet till angöring och korttidsparkering finnas på gatan. Detta utreds vidare i nästa skede. Inom 500 meters gångav-

stånd från programområdet finns 3 500 – 4 000 parkeringsplatser tillgängliga. Dessa kan nyttjas av besökande. Vid en inventering på en lördag i september 2018 framkom att belägningsgraden var cirka 60% vilket visar på att det finns god tillgång till parkering i närområdet.

Cykelparkering ska utformas och dimensioneras utifrån kommunens parkeringsprogram. För boende i området ska cykelparkering anordnas på kvartermark och önskvärt är att de placeras i markplan för att cyklister ska slippa lyfta cyklar i trappor. Parkeringstalen för cykel anger att i tidiga skeden ska det planeras för 22,2 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm/BTA och 5,6 besöksparkeringar per 1000 kvm/BTA. I ett senare skede, när mer information finns om storlek på lägenheter, kan parkeringstalen detaljeras och utformningen studeras mer noggrant, som exempelvis hur många parkeringar som ryms i markplan inomhus. Viss del av parkeringarna bör vikas till lådcyklar.

3.5 Kollektivtrafik

Jämfört med dagens utbud och lokalisering av kollektivtrafik planeras ett antal förändringar. Nya hållplatslägen för buss tillkommer på Ingvar Kamprads allé och Spårväg syd föreslås få ett hållplatsläge i anslutning till detta på Dialoggatan. Med pågående byggnation av Månskärsvägen tas hållplatser intill korsningen med Dialoggatan bort. För planområdet föreslås de två hållplatslägen som finns idag på Kungens kurvaleden slås ihop till ett hållplatsläge intill skolan och entréen till naturreservatet. Som illustrationen till höger visar får området en bra tillgång till kollektivtrafik med gångavstånd inom de riktlinjer som Trafikförvaltningen har. Den dag Förbifart Stockholm står klar kommer området få en adderad busstrafik med nya regionala stombusslinjer. För år 2030 kommer



Figur 19. Illustration över gångavstånd till planerade hållplatslägen.

linje M trafikera området mellan Kungens kurva och Orminge. Linje J kommer trafikera området mellan Tyresö och Täby via Förbifarten och genom Huddinge sjukhus. Denna framtid och i samband med planeringen av Spårväg syd behöver hela busstrafikeringen ses över i området. Med planområdets stora tillskott av bostäder kommer turtäthet och utbudet av busstrafik behöva utökas. I en period innan Spårväg syd är på plats finns ett behov av att skapa förbättrad busstrafik till och från Skärholmen. För att skapa ett hållbart resande krävs tillgång till bra kollektivtrafik från dag ett.

En önskvärd utveckling av busstrafiken i området är en direktlinje mellan Kungens kurva och centrala Huddinge. En sådan linje skulle bli väldigt attraktiv och locka resenärer som idag väljer bilen för samma resa.

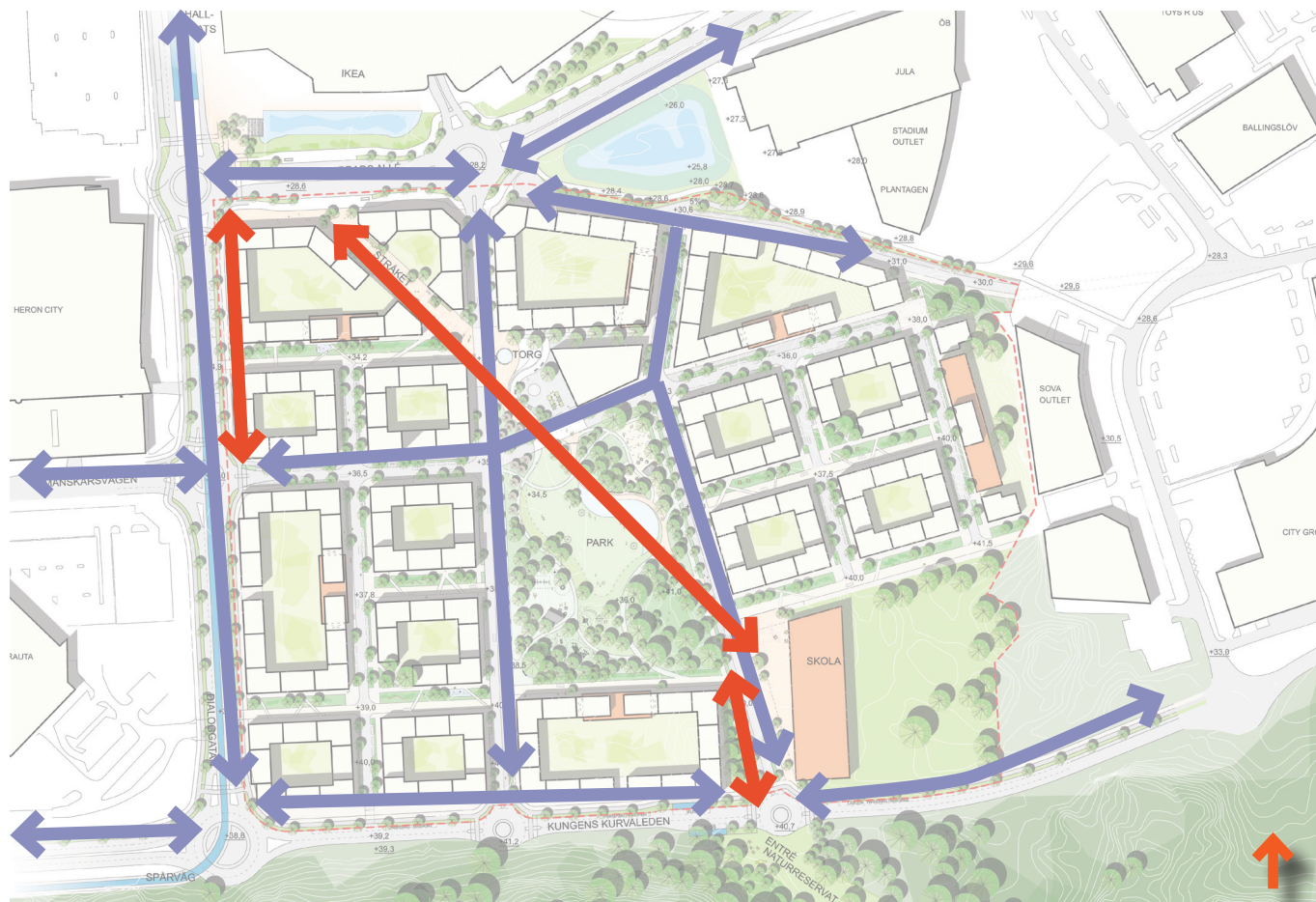
I detta skede antas inte busstrafik genom programområdet vara aktuell. Detta med tanke på att busstrafiken planeras gå på Tangentvägen och Kungens kurvaleden. Ska busstrafiken i framtiden trafikera genom området kan viss ombyggnation krävas för att skapa tillräckligt utrymme.

3.6 Gång- och cykeltrafik

En nyckelfråga för att skapa ett hållbart resande och en levande stad är att gående och cyklister prioriteras genom generös och sammanhängande utformning, trygga och trafiksäkra stråk. För att säkerställa detta har de gatusektioner som tagits fram givits yta som medger trygga och trafiksäkra resor. I den täta stadsstruktur som det planeras för finns en tydlig gatuhierarki och avstånden till kollektivtrafik, service och handel ligger inom attraktiva avstånd för gående och cyklister.

Inom och i anslutning till området finns ett antal målpunkter som skapar ett flöde av gående och cyklister. Skolan intill Kungens kurvaleden, torget, Gömmarens naturreservat och hållplatsen för Spårväg syd är dessa större målpunkter. Kvartersstrukturen och parken är också utformade för att underlätta och förstärka de relationerna för gående och cyklister. Vid dessa punkter där större fotgängarflöden korsar huvudgator bör trafiksäkerhetsåtgärder vidtas för att säkerställa låga hastigheter.

För cyklister skapas separata cykelbanor utmed de blåa linjerna i illustrationen intill. Dessa är placerade med tanke på hur de ansluter mot omgivande stråk och att de placeras utmed huvudgator och gator som ansluter till större målpunkter som parken och skolan. De cykelbanor som föreslås är utformade för dubbelriktad cykling på ena sidan gatan.



Figur 20. Illustration över cykelbanor i området och var de ansluter mot omgivande cykelnät. Orangea pilar redovisar större stråk där större strömmar fotgängare kommer röra sig.



Figur 21. Översiktskarta cykelstråk. Redovisade cykelstråk är gång- och cykelbanor. Programområdet markerat med röstreckad linje.

3.7 Godshantering

Med 3 500 bostäder, skola, förskolor och butiker tillkommer behov av lastning och lossning. Den förslagna strukturen har en tydlig kvartersstruktur utan några "baksidor" som skulle kunna rymma inlastning. Därför är det viktigt att i kommande skede se över placering av lastplatser i relation till verksamheters placeringar. För mindre verksamheter och butiker i bottenplan fungerar lastplats på gatan men för större verksamheter, som skola och eventuell matbutik kan mer rymliga och permanenta lösningar behöva skapas. För skolan finns en möjlighet att lösa inlastningen vid lastplats/lastficka på Kungens kurvaleden. En sådan lösning förordas för att slippa få in transporter till och från skolan i området. För inlastning till butik finns olika varianter. Bäst men mest utrymmeskrävande är att bygga ett lastfar eftersom då förekommer inga backrörelser i gatumiljön och all lastning och lossning är väderskyddad inomhus. Andra varianter är att en lastplats skapas i anslutning till inlastningsport alternativt att porten görs så stor att fordon kan backa in för att lasta och lossa. Båda alternativen har för och nackdelar där fördelen med lastplats är att inga backrörelser förekommer vilket krävs om fordonet ska backa in i en port eftersom den då behöver backa över en gångbana. Nackdelen med lastplats är att arbetsmiljön blir sämre eftersom väderskydd saknas. Vid sidan av varuleveranser är den andra stora källan till tyngre transporter avfallshanteringen. Beroende på val av avfallslösning, stationär eller mobil sopsug, krävs mer eller mindre transporter inne i området. Dock kommer alla fraktioner inte hanteras via eventuell sopsug vilket gör att en viss mängd avfallstransporter kommer krävas inne i området. Dessa transporter till så kallade miljörum ska kunna angöra så inte backning krävs.

3.8 Mobilitetsåtgärder för ett hållbart resande

Som tidigare nämnts är dagens Kungens kurva starkt präglad av sin stora mängd bilburna besökare som tidvis skapar köer och bidrar till att skapa ett bildominerat gaturum. Många av målen med biltrafikens framkomlighet till externhandel går stick i stäv med målen för att skapa ett hållbart resande och ett gatunät utformat för hållbara transportslag.

För att främja ett hållbart resande i samband med nyexploatering har kommunen tagit fram riktlinjer i sin Mobility managementplan. Riktlinjerna är till för att säkerställa att de mål som fastslagits i kommunens trafikstrategi och översiktsplan används i projekten. Planen pekar på tre viktiga områden/forum inom vilka mobility management kan arbetas med, det gäller samhällsplanering, samarbeten med andra aktörer och kommunikation och information. För detta projekt är fokusområdet gällande samhällsplanering mest relevant. I detta skede handlar det om att identifiera åtgärder och principer för att skapa ett hållbart resande och senare via avtal se till att de genomförs.

För den nya stadsdelen finns ett antal mobilitetsåtgärder som kan antas vara aktuella. I detta skede har dessa identifierats mer övergripande och får i fortsatta utredningar visa hur de kan genomföras. Följande åtgärder antas vara intressanta:

- Informationskampanjer för att främja ett hållbart resande. Dessa kan utformas för att locka speciellt intressanta grupper som kan tänka sig att byta bilen mot annat hållbart transportslag.

- Alla nyinflyttade får möjlighet att träffa en rescoach som kan ge rådgivning kring hur man kan resa hållbart genom att visa på alternativ och möjligheter.
- Bil- och cykelpool inom området kan uppmuntra till att minska bilinnehavet och istället använda cykelpool för kortare resor.
- Samordnad varudistribution kan minska behovet av leveranser till ett område. För Kungens kurva i stort finns en stor potential.
- För nyinflyttade i ett område kan rabatterat pris på kollektivtrafikresor erbjudas.
- En tydlig reglering av parkering skapar större incitament att välja andra trafikslag. Dyr och mindre tillgänglig parkering skapar ett mindre bilinnehav och i förlängningen mindre resor med biltrafik.
- Lättillgänglig cykelparkering som är extra synlig och attraktiv. Gäller både för kvertersmark och allmän plats.

4. Fortsatta utredningar

I kommande arbete med trafikfrågorna i detaljplaneskedet kommer ett antal frågor att behöva fördjupas utifrån denna utredning. Nedan listas ett antal viktiga frågeställningar som behöver utredas framöver.

- Höjdsättningen av gatorna behöver studeras mer noggrant med vilplan i korsningar och detaljstudier av höjdsättning av allmänna platser för att säkerställa tillgängliga ytor.
- Flera av de förslag och principer för hur man kan arbeta med mobilitetsfrågor behöver konkretiseras. Detta gäller exempelvis mängd och placering av bil- och cykel-pool samt andra åtgärder som stödjer en hållbar mobilitet.
- Korsningsutformningen kan komma att behövas justeras beroende på vad kommunen antar för prognos för biltrafiken.
- Angöring till områdets olika verksamheter behöver studeras i detalj. Detta gäller framförallt verksamheter som hanterar större mängder gods.

