

Trafik- och mobilitetsutredning

IKEA Kungens kurva

Underlag för ändring av detaljplan för Kurvan 5



Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av
0.1	6/4-23	Första granskningsutkast		
0.2	19/4-23	Rev. efter granskningskommentarer		
1.0	28/4-23	Slutliga revideringar inför leverans		
1.1	10/5-23	Nytt kapitel 4.3		PJN
2.0	31/8-23	Omfattande revideringar efter granskning		
2.1	1/11-23	Nya revideringar efter granskning		
3.0	29/5-24	Revideringar efter nya förutsättningar		
3.1	24/9-24	Uppdatering i analys och slutsatser		
3.2	8/11-24	Anpassning efter Gestaltnings-PM		

Sweco Sverige AB	556767-9849
Uppdrag	IKEA DP Kungens Kurva
Uppdragsnummer	30053484
Kund	IKEA Fastigheter AB
Upprättad av	P-O Jönsson/ Joel Kyläkorpi
Kontrollerad av	Per-Olof Jönsson
Datum	2024-11-08
Ver	3.2
Dokument nummer	
Godkänd av	Per-Olof Jönsson
Dokumentreferens	trafik och mobilitetsutredning kurvan 5 - pm

Innehållsförteckning

1	Inledning	5
1.1	Bakgrund	5
1.1.1	Området och avgränsning	5
1.1.2	Tidigare utredning – PM Trafik WSP 2016	6
1.1.3	Frågor som behandlas	7
2	Förutsättningar	7
2.1	Övergripande program och strategier	7
2.1.1	Huddinge kommuns målstruktur och trafikstrategi	7
2.1.2	Kungens kurvas utvecklingsplan	8
2.1.3	Huddinge kommuns parkeringsprogram	9
2.2	Nulägesbeskrivning	11
2.3	Trafiken i området	12
2.3.1	Gång- och cykeltrafik	12
2.3.2	Kollektivtrafik i Kungens Kurva	14
2.3.3	Befintligt vägnät	15
3	Tillkommande byggnader, gator och konsekvenser	16
3.1	Norra tomten – Kurvan 5	16
3.2	Övriga området	17
3.3	Parkeringsplatser som påverkas	18
3.3.1	Bilparkering	18
3.3.2	Cykelparkering	19
3.4	Konsekvenser för trafikföring	19
3.4.1	Gång- och cykeltrafik	19
3.4.2	Kollektivtrafik	20
3.4.3	Biltrafik	20
3.5	Konsekvenser för logistiken på norra tomten	21
3.6	Förändringar jämfört med tidigare PM	24
4	Trafikräkning vid parkeringsdäcket	25
4.1	Genomförande	25
4.2	Resultat av trafikräkningarna	26
4.2.1	Lördagen den 25/2 – 2023	26
4.2.2	Torsdagen den 2/3 – 2023	28
4.2.3	Övriga observationer och kommentarer	30
4.2.4	Kompletterande besöksdata	31
4.2.5	Beräknad andel bilburna besökare	31
5	Analys och utredning	32
	Sammanfattande slutsatser	32
5.1	Parkeringsbehovet	34
5.1.1	Bilparkering	34
5.1.2	Cykelparkering	36
5.2	Kan mobilitetstjänster ersätta parkeringsbehovet	37
5.2.1	Parkeringsekonomi	37
5.2.2	Mobilitetslösningar	38
5.2.3	Reglering av parkeringsplats med tid och pris	38
5.2.4	Samnyttjande eller unbundling	38
5.2.5	Besökare med andra transportmedel än bil	38
5.2.6	Var bor bilarna som besöker området?	38
5.2.7	Erbjud något mer än bara parkering	39

5.3	Hur tillgodoses säkra och pålitliga leveranser efter utbyggnaderna	39
5.4	Resonemang om pålitligheten av resultaten	40

I Inledning

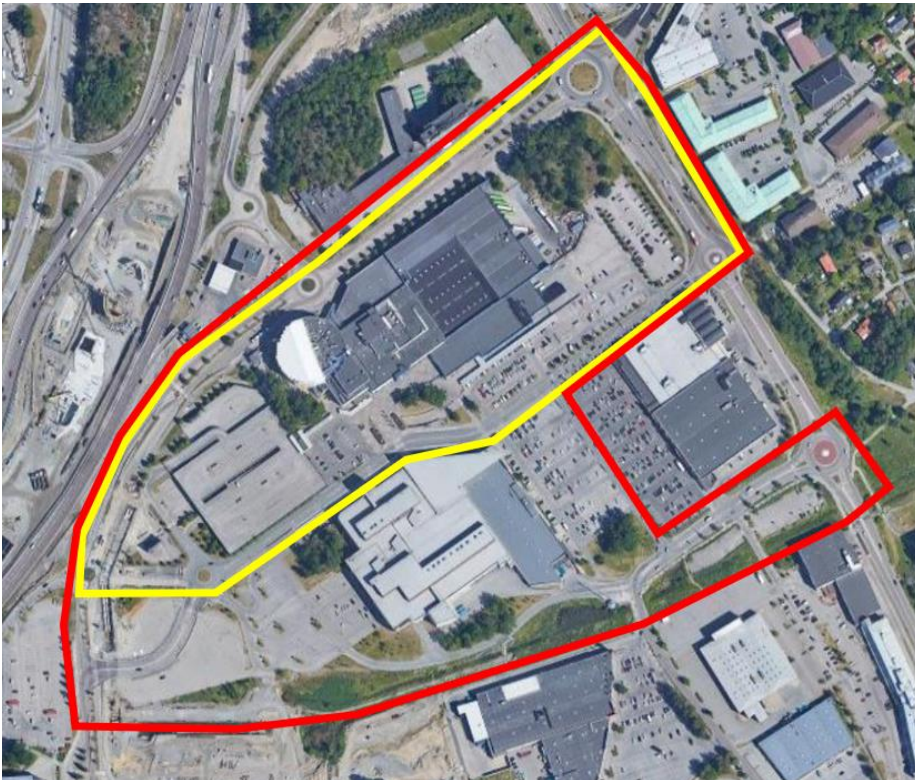
I.1 Bakgrund

IKEA Kungens Kurva ska utöka sin verksamhet med 10 000 m² genom en utbyggnad av befintligt varuhus inom fastigheten Kurvan 5 i form av en logistikdel på befintlig bil- och cykelparkering. För denna utbyggnad behöver befintlig detaljplan revideras, vilket bland annat innebär att flera trafikfrågor behöver belysas. Idag består handeln i området framförallt av IKEA varuhuset samt Kungens Kurva Shoppingcenter (IKEA Centers). Gatustrukturen kommer att förändras bland annat i och med att Tangentvägen söder om området rivs och ersätts med Ingvar Kamprads allé som får en delvis ny sträckning. Modulvägen som går tvärs igenom området kommer också påverka hur trafiken går genom området.

Konsekvenserna av dessa förändringar blir dels en ändring i alstrat antal besökare och därmed trafik, dels ändrade rutter i och med det ändrade vägnätet och tillkomna/borttagna infarter. En förändrad besöksalstring leder också till ett förändrat parkeringsbehov som i sin tur ställer nya krav vad gäller parkeringsplatser. Detta PM belyser de relevanta delarna som tillhör framtagandet av en ny detaljplan för fastigheten Kurvan 5 samt konsekvenserna av denna ur en trafiksynpunkt med fokus på parkeringsbehovet för den norra tomten.

I.1.1 Området och avgränsning

Området som behandlas i denna rapport visas i Figur 1 (röd ruta hela området och gula delen med huvudfokus, fastighet Kurvan 5) nedan och innefattar vägarna Ekgårdsvägen, Dialoggatan, Modulvägen, Smistavägen, Ingvar Kamprads allé (idag Tangentvägen) samt den mark som inhägnas av dessa exkluderande ICA-varuhuset och dess parkering. Området ligger i Huddinge kommun sydväst om centrala Stockholm intill europaväg E4/E20, en av Sveriges mest trafikerade vägar. Denna rapport avgränsas till att endast utreda de delar som tillhör de extra 10 000 m² byggrätt på den norra tomten. Däremot finns det andra faktorer inom området som kan påverka Kurvan 5. Därför behandlas i vissa frågor även andra delar av Kungens kurva.



Figur 1. Översikt av området som behandlas i denna rapport. Detaljplaneområdet är markerat i gult (grova gränsdragningar).

1.1.2 Tidigare utredning – PM Trafik WSP 2016

En utredning genomfördes 2015 (reviderad 2016) av WSP för att beskriva trafikflöden och angöringar för utbyggnad av Kurvan 2 och 5. Planerna för utbyggnaden har ändrats sedan dess, men en del av utredningen är fortfarande relevant. PM:et redovisar att området förväntade ha 200 000 besökare/vecka (11,7 miljoner/år) med ca 70-80% som kommer med bil (80 000 bilar/vecka, 2,1 personer/bil), se Figur 2. De resterande 20-30% förväntades komma med kollektivtrafik (1400 besökare/timme under maxtimmen). Det förväntade parkeringsbehovet för Kungens Kurva området beräknades i denna utredning till cirka 3800 platser under maxtimmen.

	IKEA	IKEA Centres	TOTALT
Veckodag – eftermiddag	350 bilar/h (~1,1% av veckoflödet/h)	550 bilar/h (~1,2% av veckoflödet/h)	~900 bilar/h
Fredags eftermiddag -	450 bilar/h (~1,3% av veckoflödet/h)	850 bilar/h (~1,8% av veckoflödet/h)	~1300 bilar/h
Lördag eftermiddag	750 bilar/h (~2,2% av veckoflödet/h)	1650 bilar/h (~3,5% av veckoflödet/h)	~2400 bilar/h

Figur 2. Dimensionerande Biltrafikflöde. (WSP, 2015)

PM:et föreslog även att dynamisk trafikantinformation skulle användas för att leda trafikanter till den minst belastade trafikplatsen beroende på slutmålet. Detta bedömdes viktigt för trafikplatserna kopplade till E4/E20. Målet är att så många som möjligt som reser till Stockholm C ska använda befintlig Trafikplats Kungens Kurva. En förhoppning är att 12-15% av trafiken som tänkt välja nya trafikplats Lindvreten Norra väljer Trafikplats Kungens Kurva vilket skulle minska trafikbelastningen på den nya trafikplatsen.

1.1.3 Frågor som behandlas

Detta PM utreder endast frågor och konsekvenser kopplat till de 10 000 m² extra byggrätt som den nya detaljplanen ska behandla. Nedan punktas de viktigaste delarna som utreds och belyses i denna rapport.

- **Trafikföringen i området** – Vilka funktioner för gång-, cykel-, bil- och kollektivtrafiken finns i området idag och vilka konsekvenser kommer planändringen innebära för dessa?
- **Logistikfunktioner** – Vissa logistikfunktioner hanteras inom denna rapport för den norra tomten, dvs Kurvan 5. Bland annat tillkommande in-/utfart till Modulvägen för leveransfordon i östra delen.
- **Parkeringsbehovet för bilar och cyklar** – Parkeringsbehovet för bil stäms av mot tillgängliga parkeringar, beräknat behov samt uppfyllnad på befintliga platser. Frågor att belysa är bland annat behov av tillkommande parkeringsytor inom Kurvan 5, om behov finns för ytterligare parkeringsytor på andra platser i området och vilka möjligheter som finns att minska parkeringsbehovet. Vidare genomförs även en översikt av behovet för cykelparkering i nuläge och efter utbyggnad.
- **Parkeringsräkning av bilparkering** – Dessa genomfördes manuellt för att kunna utreda nyttjande/ behov av P-platser. En kvalitativ översyn av parkeringsytorna har genomförts vid räknetillfällena för att bedöma beläggningen. Resultatet har använts tillsammans med besöksdata för IKEA för att beräkna andelen bilburna besökare.

2 Förutsättningar

2.1 Övergripande program och strategier

Det finns ett antal planer, program och strategier som påverkar utvecklingen av Kungens kurva. Dessa har beaktats i arbetet med denna trafik- och mobilitetsutredning och sammanfattas kort i följande delkapitel.

2.1.1 Huddinge kommuns målstruktur och trafikstrategi

Huddinge kommun har som övergripande målsättning att vara klimatneutralt till år 2040. Målet om att bli en hållbar naturkommun beskriver att Huddinge ska gå före i den gröna omställningen, effektivisera energianvändningen, minska utsläpp och gifter i miljön, **och främja gröna transporter och resande**.

Sedan 2013 har Huddinge kommun en trafikstrategi som ska ge en tydlig viljeinriktning och planeringsprocess för kommunens trafik och transporter. Strategin grundar sig i kommunens vision för transportsystemet om att det ska:

- **vara långsiktigt hållbart samt tillgängligt, tryggt och säkert**

- **stödja en utveckling av attraktiva och hållbara livsmiljöer**

I arbetet med att ta fram trafikstrategin har det varit viktigt att konkretisera visionen för att kunna arbeta mot den på ett mer strukturerat sätt. Genom detta arbete har en strategisk huvudinriktning tagits fram som pekar på de viktigaste punkterna för att nå visionen:

- **Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras**
- **Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering**
- **Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad**

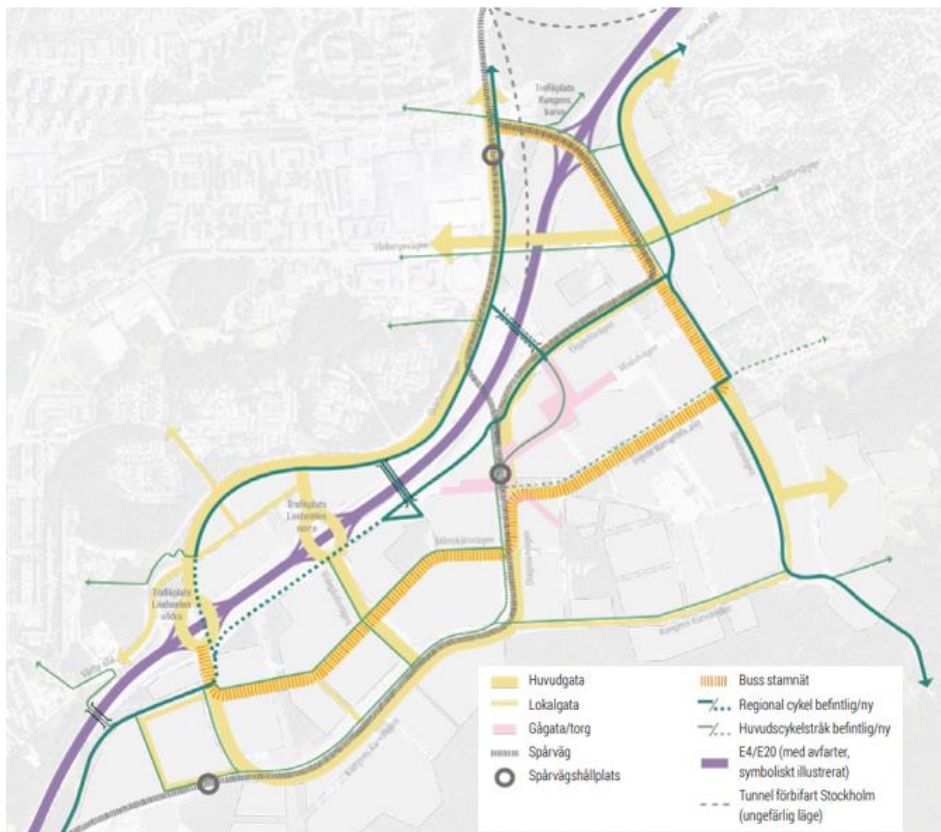
2.1.2 Kungens kurvas utvecklingsplan

I mars 2023 antogs en utvecklingsplan för Kungens kurva-området, vilken visar en möjlig utveckling för Kungens kurva fram till år 2050 och framåt. Utvecklingsplanen är tänkt att fylla glappet mellan kommunens översiktsplan och de efterföljande detaljplanerna. Den vägleder utvecklingen på ett mer konkret sätt än vad översiktsplanen gör, utan att gå in i detaljplanenivå och är ej juridiskt bindande.

Planen berör framtida transport i området och det övergripande målet är att andelen hållbart resande ska öka i enlighet med övriga planer. Några viktiga punkter som berör/påverkar utbyggnaden av Kurvan 2 och 5 är:

- Sättet som varor och gods samt resa till området behöver förändras.
- Verksamheter och volymhandel som skapar omfattande trafik bör placeras i en strategisk närhet till det regionala vägnätet för att säkerställa en pålitlig transport.
- Fler konsumenter kommer att gå, cykla och åka kollektivt i framtiden och framtida trafikprognoser visar att bilandelen för besökare skulle kunna minska till **ca 60 procent**. Spårväg syd och buss via E4 Förbifart Stockholm samt via E4/E20 bedöms göra det mer attraktivt att arbetspendla och besöka området med kollektivtrafik.
- Lösningar på hur besökare kan frakta hem inköpta varor ska finnas i områdets olika mobilitetslösningar.
- Ytor för samordnad varudistribution behöver finnas i området.
- Tillräcklig kapacitet, god standard och tryggt utformad cykelparkering nära vid alla större mål- och bytespunkter är viktigt för att cykel ska vara ett attraktivt transportslag. Ytorna för cykel ska vara lättillgängliga och väl för att cykeln ska bli konkurrenskraftig.
- Bilparkering ska erbjudas på strategiska platser och i första hand placeras i parkeringsanläggningar. Dessa ska vara ska vara flexibla och kunna utvecklas över tid beroende på hur efterfrågan på parkering eller andra mobilitetstjänster ser ut.

Vidare beskrivs även det framtida vägnätet i området som finmaskigt med en tydlig trafikhierarki för att leda in biltrafik och varutransporter såväl som att utveckla nuvarande trafikleder till gator med plats för kollektivtrafik, grönska, gång, cykel och vistelsevärde. Området ska fortfarande gå att köra igenom, men genomfartstrafik som inte är nödvändig ska undvikas. Det lokala gatunätet behöver bli mer finmaskigt med gena kopplingar för att möjliggöra och uppmuntra till att röra sig till fots eller med cykel. Spårvägs syds framfart, och ungefärliga hållplatslägen är även med i planen även om dess precisa sträckning inte är beslutad. Se Figur 3 för övergripande bild av Kungens kurvas framtida huvudnät enligt utvecklingsplanen.



Figur 3. Kungens kurvas huvudnät för kollektivtrafik, cykel och bil. (Huddinge kommun)

2.1.3 Huddinge kommuns parkeringsprogram

Huddinge kommun, som Kurvan 5 ligger inom, har sedan 2016 ett kommuntäckande parkeringsprogram som ger riktlinjer och strategier för planering av parkeringsplatser vid exploatering. Parkeringsprogrammet är en del av den övergripande Trafikstrategin och tar fram verkningsfulla och användbara redskap för att kunna fatta väl avvägda beslut som leder mot översiktsplanens inriktning samt trafikstrategins mål och vision.

Ett av huvudmålen med kommunens parkeringsprogram är att vid bygglov begränsa antalet arbetsplatsparkeringar i goda kollektivtrafiklägen samt att minska omfattningen av ytkrävande markparkeringslösningar i kollektivtrafiknära lägen. Syftet med programmets mål är att marken kan användas mer effektivt och att planering av parkeringar ska bidra till att andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka.

Zonindelning

Programmet utgår från en zonindelning där avståndet till närmaste station för attraktiv kollektivtrafik (spårbunden) avgör:

- **Zon A:** 600 meter radiellt avstånd
- **Zon B:** 600–1 200 meter radiellt avstånd
- **Zon C:** >1 200 meter radiellt avstånd

I dagsläget tillhör den norra delen av Kungens kurva zon B då det radiella avståndet till närmaste spårbundna station är cirka 850 meter (Skärholmens tunnelbana). I zon B

beskrivs att parkeringstalen kan motiveras vara något högre än i zon A men konkurrensen om marken är i dessa lägen anses fortfarande hög.

Zontillhörigheten kan komma att förändras i och med Spårväg Syds framtida utbyggnad. Detta behöver beaktas när förhållandet till parkeringsprogrammet behandlas. Med Spårväg Syd genom Kungens kurva och ett hållplatsläge i närheten av IKEA-varuhuset skulle den norra tomten hamna i zon A vilket skulle innebära en anpassning av tidsreglering och avgiftsbeläggning till förutsättningarna i zonen.

Riktlinjer för bilparkering

När det kommer till riktlinjer för bilparkering anses det i samband med nyexploatering vara rimligt med maximalt 200 meter från bilparkering till målpunkt för besöksparkering.

Parkeringsstalet som gäller för handel anges att det i zon B ska anläggas 15 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA. Dock nämns att detta främst gäller handel med centrumkaraktär och att det för externhandel bör göras en särskild bedömning.

En annan viktig fråga är hur parkering för funktionsnedsatta hanteras. I parkeringsprogrammet framgår att det både för nybyggnation och befintligt fastighetsbestånd ska anordnas bilparkering för funktionsnedsatta inom högst 25 meters avstånd från huvudentré/tillgänglig entré. Detta med hänvisning till Boverkets byggregler som anger att:

”En angöringsplats ska finnas och en parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Markbeläggningen på sådana platser ska vara fast, jämn och halkfri.”

Dessutom bör cirka 5% av samtliga bilplatser vara anpassade för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd.

Riktlinjer för cykelparkering

Parkeringsprogrammet har inriktningsmål att bland annat anger att:

- Planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka.
- Det ska vara enkelt för besökare att hitta cykel- och bilparkering vid viktiga målpunkter.

Bland riktlinjerna beskrivs att cykelparkering för korttidsparkerare bör finnas inom 25 meter från målpunkten, i detta fall IKEA-varuhuset. Vid verksamheter bör stöldsäker, trygg och lättillgänglig cykelparkering för besökare anordnas nära entrén på kvartersmark. Cykelparkering utomhus för anställda bör vara väderskyddad och erbjuda ramlåsning. Vid verksamheter där det finns ett särskilt behov bör platser för cykelkärror och lådcyklar ingå, och här går det att argumentera för att ett sådant behov kan finnas.

Enligt parkeringstalen för cykel bör det finnas 13 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BTA i zon B. Dock nämns, likt för parkeringstalen för bilparkering, att detta främst gäller handel med centrumkaraktär och att det för externhandel bör göras en särskild bedömning.

Flexibla parkeringstal

Riktlinjerna i parkeringsprogrammet klargör att Huddinge kommun erbjuder möjlighet till flexibla parkeringstal vid ny- och ombyggnation av bostäder och verksamheter inom zon A och B. Detta innebär att en sänkning av parkeringstalen kan erbjudas mot att byggherren/fastighetsägaren åtar sig att genomföra åtgärder som kan minska efterfrågan på parkering.

Byggherren/fastighetsägaren ska säkerställa att hyresgästerna/arbetsgivarna tar fram en grön resplan för att kommunen ska kunna acceptera en sänkning av parkeringstalet vid ny- och/eller ombyggnation av verksamheter för handel. I en Grön resplan framgår ett åtgärds paket som implementeras av arbetsgivare för att uppmuntra till mer hållbara val av färdmedel och brukar främst vara fokuserade på de anställdas arbetspendling. De åtgärder som byggherren/fastighetsägaren tar på sig avgör hur mycket parkeringstalet sänkas.

2.2 Nulägesbeskrivning

Idag består området av en huvudbyggnad (IKEA-varuhuset), ett parkeringsdäck och ett antal större parkeringsytor i mark. IKEA-varuhuset består av cirka 57 000 BTA varav 57 000 m² är handel. Dessutom finns en genomgående (Modulvägen) väg med tillhörande gångbanor. Söder om Modulvägen ligger Kungens kurvas shoppingcenter med en BTA på cirka 37 000 varav 25 500 m² är handel. Shoppingcentret planeras byggas ut med 54 000 m² handel till totalt 79 500 m² handel. I området finns även ett flertal kollektivtrafiklinjer som passerar, både på den norra och södra sidan. Fokusområdet i denna utredning ligger på den norra delen, norr om Modulvägen. Se Figur 4 för en översikt av nuläge och byggnaders orientering.



Figur 4. Övergripande bild av Kungens kurva området.

Idag finns det omkring 2900 parkeringsplatser utspridda över hela området, varav cirka 1900 ligger på den norra tomten (ca 150 för personal). Se Figur 5 nedan för en översikt av befintligt parkeringsbestånd i Kungens kurva. Antalet redovisar parkeringsplatser i samtliga plan inom respektive område.

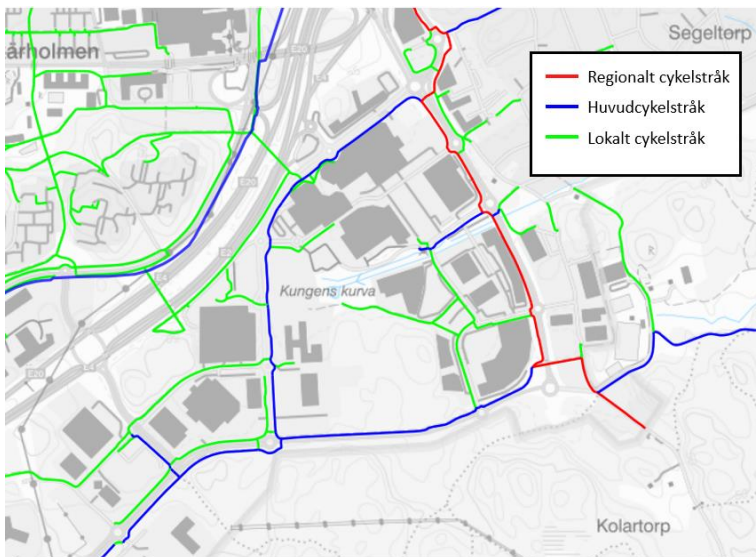


Figur 5. Översikt av befintliga parkeringsytor i Kungens kurva. (Parkeringsytor inom gula rutan fokusområde)

2.3 Trafiken i området

2.3.1 Gång- och cykeltrafik

Det finns vid Kungens kurva ett gång- och cykelnät med både regional, kommunal och lokal funktion. Med cykel är det cirka 40 minuter till centrala Stockholm och cirka 5 minuter till närmaste tunnelbanestation, Skärholmen. Cykelnätet består bland annat av ett regionalt cykelstråk som går längs med Smistavägen och vidare upp längs Smista allé. Längs Ekgårdsvägen/Dialoggatan och Tangentvägen går det huvudcykelstråk. I övrigt finns det ett antal gator i området som har lokala cykelstråk. Se Figur 6 nedan för en fullständig översikt av de befintliga cykelstråken i och omkring Kungens kurva. Det framtida planerade cykelnätet visas i Figur 3.



Figur 6. Karta över befintligt cykelnät i Huddinge kommun. (Huddinge kommun)

Gångnätet i Kungens kurva har främst lokal funktion och de flesta större gatorna har en parallell gemensam gång- och cykelbana. Det finns flertalet målpunkter i närheten av området som kan nås relativt enkelt med gång, även om området ger en karaktär av att främst vara anpassat för motorfordon. Några målpunkter som är relativt enkla att nå till fots är Skärholmens centrum och tunnelbana (ca 15 min) samt Heron City (ca 5 min). De gång- och cykelkopplingar som finns kan dock av många upplevas som otillgängliga, otrygga och svåra att orientera sig längs. Gång- och cykelkopplingarna i området har därmed stor utvecklingspotential. Se Figur 7 nedan för en överblick av det utpekade gångnätet.



Figur 7. Utpekade övergripande gångnät för Segeltorp och Kungens kurva. (Huddinge kommun)

Vidare finns det ett fåtal cykelparkeringsplatser i närheten av området för Kurvan 2 och 5. Dels finns det en väderskyddad cykelparkering för personal i den nordöstra delen av området med omkring 20 cykelparkeringsplatser. Sedan finns det även cirka 40 cykelparkeringar intill huvudentrén till Shoppingcentret på södra sidan av Modulvägen samt omkring 50 platser öster om IKEAs huvudentré. Se Figur 8 för översikt av befintliga cykelparkeringar i området.



Figur 8. Cykelparkeringar för personal och kunder i närheten av Kurvan 2 och 5.

2.3.2 Kollektivtrafik i Kungens Kurva

Det finns idag flera busslinjer som går genom Kungens kurva, dessa är:

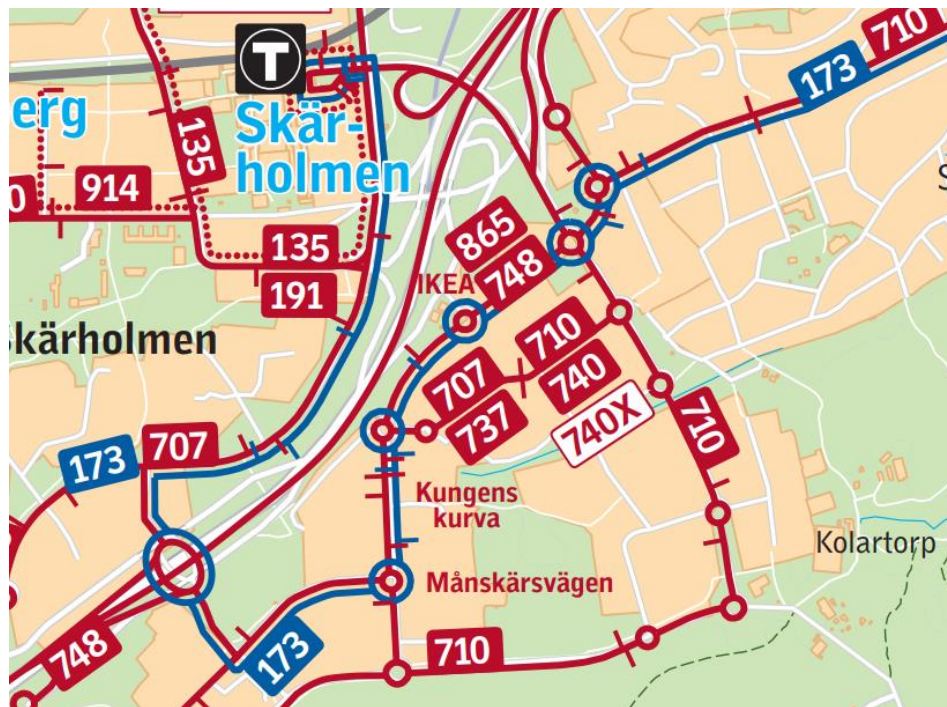
- Linje 173 (stombuss) mellan Skarpnäck och Skärholmen (10-minuters trafik)
- Linje 707 mellan Tumba och Fruängen (30-minuters trafik)
- Linje 710 mellan Skärholmen och Sörskogen (30-minuters trafik)
- Linje 737 mellan Tumba och Skärholmen (30-minuters trafik i rusning)
- Linje 740 mellan Kungens kurva och Huddinge station (15-minuters trafik)
- Linje 748 mellan Liljeholmen och Södertälje centrum (15-minuters trafik i rusning)
- Linje 865 mellan Handens station och Skärholmen (30-minuters trafik)

Dessa busslinjer går längs olika gator genom aktuellt område, Smistavägen, Ekgårdsvägen/Dialoggatan samt Modulvägen. Se Figur 9 nedan för en översiktlig bild av hur de olika busslinjerna går genom området.

En busshållplats (IKEA Södra) ligger mycket centralt placerad mittemellan huvudingångarna till IKEA-varuhuset och Kungens kurvas shoppingcenter. Den

erbjuder mycket god tillgänglighet till båda dessa. Vidare ligger även en busshållplats väster om IKEA-varuhuset (IKEA) längs Ekgårdsvägen som trafikeras av andra busslinjer. Denna erbjuder också god koppling till framförallt IKEA-varuhuset genom en gångväg. Vidare finns det, som tidigare nämnt, en tunnelbanestation cirka 1 km norr om området vilken har god koppling till centrala delarna av Stockholm.

När Spårväg syd har byggts ut kommer denna gå genom området och med stor sannolikhet få en hållplats väst/norr om IKEA-varuhuset och bidra till en bättre kollektivtrafikkoppling än idag.



Figur 9. Översiktlig karta över bussars linjedragning i Kungens kurva. (Stockholms Lokaltrafik)

2.3.3 Befintligt vägnät

Vägnätet inom arbetsområdet består av ett antal dubbelriktade gator med varierande hastigheter, generellt gäller en hastighetsbegränsning på 50 km/h. Några av gatorna fungerar som genomfartsleder både för buss- och persontrafik och är dubbelfiliga i varje riktning medan andra fungerar mer som lokala gator. Modulvägen är genomfartsgata för ett antal busslinjer, se ovan.

I närheten av området går en av Sveriges mest trafikerade trafikleder i form av E4/E20 Södertäljevägen och en majoritet av besökarna som ankommer med bil ansluter från denna. Det finns två huvudinfarter som ansluter till Kungens Kurvas huvudområde. En infart ansluter trafik söderifrån som ansluter via cirkulationsplatsen på Ekgårdsvägen och den andra infarten ansluter för norrgående trafik via Smistavägen. Det är även möjligt att ansluta till Kungens kurva från E4/E20 norrgående riktning via Videgårdsvägen, Kungens kurvaleden och Dialoggatan. Se Bilaga 1 för översikt av trafikföringen till och från Kurvan 5.

Vägnätet kring Kungens kurva har både kommunalt och enskilt väghållarskap, medan E4/E20 Södertäljevägen och dess av- och påfarter är i statligt väghållarskap. Figur 10 nedan visar väghållare i området.

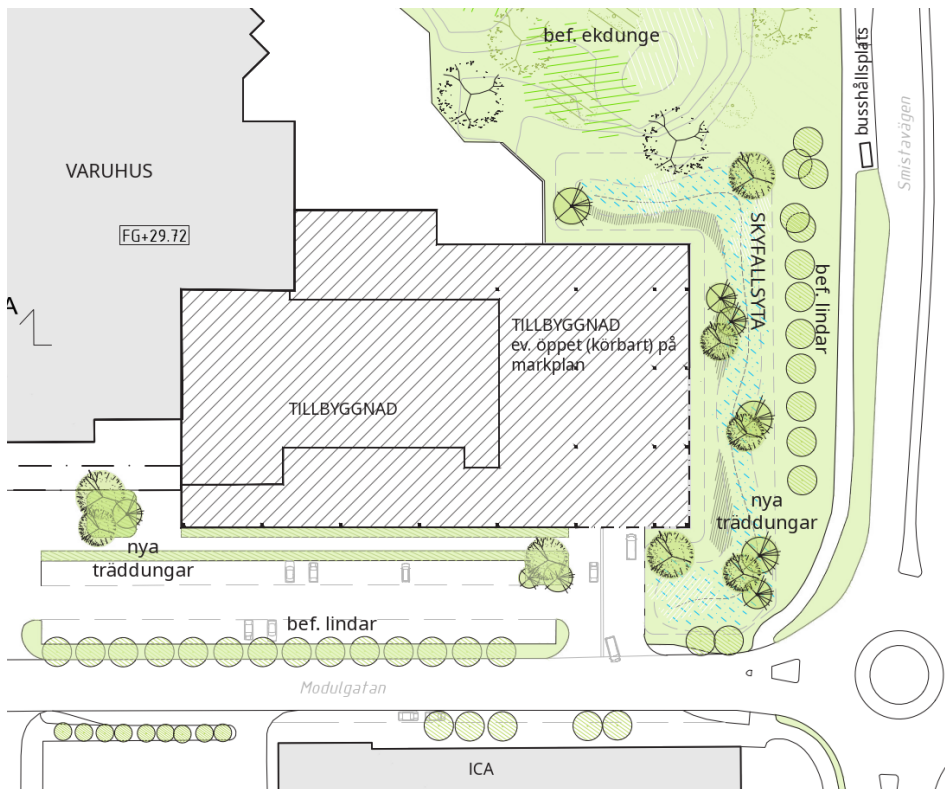


Figur 10. Væghållare i nârområdet. Blått innebär kommunal væghållare, rött statlig væghållare och grønt innebär enskilt væghållarskap. (NVDB på webb)

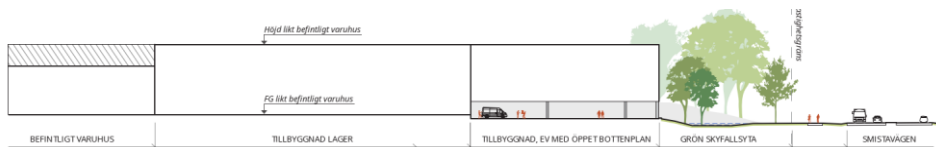
3 Tillkommande byggnader, gator och konsekvenser

3.1 Norra tomten – Kurvan 5

Området kommer att byggas ut i flera led, se Figur 13. Detta PM behandlar i huvudsak den norra tomten – Kurvan 5 med de 10 000 m² extra byggrätt som planeras för. Denna utbyggnad innebär att en stor del parkeringsplatser (för bil) i markplan försvinner. Dessutom förändras logistiken i och med nytt lâge för upphämtningsplats av kundorder samt sista-milen-leveranser (detta beskrivs i senare kapitel). Se Figur 11 och Figur 12 för tidiga skisser över utbyggnaden.



Figur 11. Översiktlig skiss över utbyggnaden av logistikdelen vid Kurvan 5. (Kungens kurva PM Gestaltungsprinciper DP)

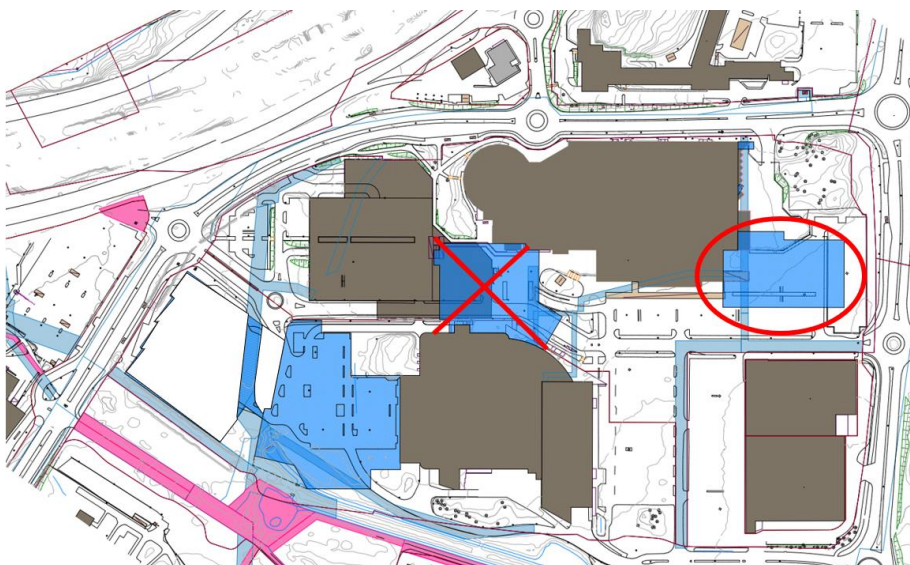


Figur 12. Översiktlig sektionsskiss över utbyggnaden av logistikdelen vid Kurvan 5. (Kungens kurva PM Gestaltungsprinciper DP)

3.2 Övriga området

Även i andra delar av Kungens Kurva planeras för om-/tillbyggnader som har viss påverkan på den norra tomten.

- I den sydvästra delen av Kungens kurva-området utreds en utbyggnad av shoppingcentret på den befintliga markparkeringen. Här planeras för en större parkeringsyta under tillbyggnaden.
- Tangentvägen kommer att rivas och ersättas med en ny väg under namnet **Ingvar Kamprads allé**. Denna kommer att få en ny sträckning och gå mellan Smistavägen och Dialoggatan. Exakt utformning och sträckning samt byggstart är i skrivande stund inte beslutat.



Figur 13. Olika ut-/tillbyggnader inom arbetsområdet i blått och tillbyggnad som berör planändringen inringad i rött. Kryssad yta kommer inte att ingå i denna planändring och behandlas inte vidare i denna utredning.

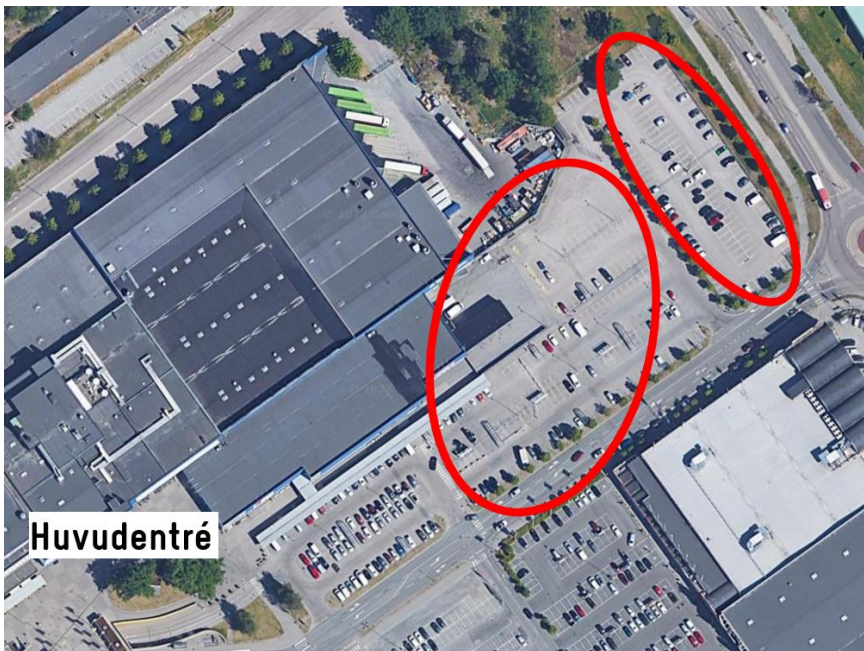
3.3 Parkeringsplatser som påverkas

Utbyggnaden av IKEAs verksamhet på den norra tomten innebär att ett antal parkeringsplatser påverkas. Dessa parkeringsplatser behöver ersättas om parkeringsbehovet bedöms vara lika eller större än nuläge efter att verksamheten utökats. Nedan ges en översiktlig beskrivning av vilka parkeringsplatser som i nuvarande planer påverkas.

3.3.1 Bilparkering

Parkeringsplatserna för bil kommer påverkas i stor uträkning av den planerade utbyggnaden.

I den östra änden kommer ett stort antal parkeringsplatser att tas bort och istället användas som skyfallsyta och planteringar. Samtliga markparkeringar öster om IKEA Click & Collect kommer att tas bort av utbyggnaden. Totalt rör det sig om cirka 330 parkeringsplatser som försvinner, se Figur 14. Dessa kommer kunna ersättas till viss del i likvärdigt läge. Enligt nuvarande planer kommer cirka 75 nya parkeringsplatser anläggas söder om nya tillbyggnaden. Totalt kommer ungefär 15% av parkeringsbeståndet i Kurvan 5 påverkas enligt nuvarande planer (där en viss del av de parkeringsplatser som försvinner kommer kunna ersättas med nya). Med ett bortfall av cirka 330 platser och tillskott av cirka 75 framkommer en nettominskning av 255 parkeringsplatser för Kurvan 5.



Figur 14. Parkeringsplatser från plan -1 som påverkas (i rött) när östliga tillbyggnaden byggs.

Som nämnt kommer de bortfallande parkeringsplatserna kunna ersättas till viss del. Minskning av parkeringsplatserna längre bort kan öka trycket på de parkeringar som ligger närmare huvudentrén (P-däcket och markparkeringarna).

En stor del av de parkeringsplatser som försvinner längst i öst är idag dedikerade personalparkeringar. Dessa kommer inte ersättas med nya dedikerade personalparkeringsplatser, utan personal ska i framtiden parkera på vanliga parkeringsplatser i området.

3.3.2 Cykelparkering

I och med att de nordöstra delarna av parkeringsytorna kommer bebyggas försvinner de dedikerade personalparkeringarna för cykel som idag ligger där. I stort kommer däremot stora delar av det befintliga parkeringsbeståndet för cykel kunna behållas i övriga området. Den nya detaljplanen kommer dock ställa nya krav på förväntat antal cykelparkeringsplatser, vilket beskrivs mer i detalj i analysdelen i kapitel 5.

3.4 Konsekvenser för trafikföring

I och med de förändringar som sker i området när utbyggnaden tillkommer påverkas även trafikföringen. När parkeringsplatser och in-/utfarter försvinner kommer trafikanter att söka sig till andra platser.

3.4.1 Gång- och cykeltrafik

Utbyggnaden av Kurvan 5 bedöms inte ge någon större påverkan på gång- och cykeltrafiken i och med att exploatering främst sker på mark som redan är exploaterad.

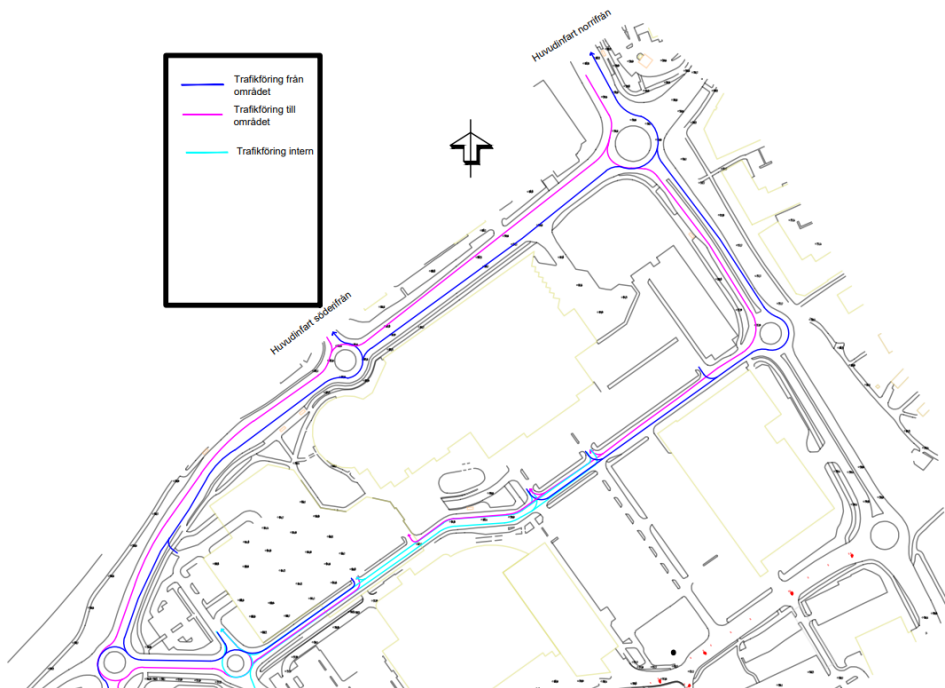
3.4.2 Kollektivtrafik

Utbyggnaden kommer inte få någon direkt påverkan på kollektivtrafiken vid området. De busslinjer som skulle påverkas är linje 707, 710, 737 och 740.

Då nya Ingvar Kamprads allé förväntas byggas under ungefär samma period och planeras ha stationslägen för buss skulle denna väg kunna bli en naturlig omledning för dessa busslinjer vid eventuellt behov. Däremot skulle dessa linjer få en betydligt sämre tillgänglighet till IKEA och shoppingcentret i och med längre avstånd till hållplats jämfört med idag. I Figur 3 framgår att Ingvar Kamprads allé kommer vara del av stamnätet för buss genom området.

3.4.3 Biltrafik

Utbyggnaden av Kurvan 5 bedöms ge få konsekvenser för biltrafiken i området då den till stor del byggs på mark som redan är exploaterad. Även utökad handelsyta kan få en ökad andel besökare, vilket leder till ökad trafik i området. Det förändrade antalet parkeringsplatser kan få viss påverkan på vilket parkeringsområde som besökare väljer och således vilket väg som används vid infart till området. En utgångspunkt är att trafikanter alltid väljer den kortaste och snabbaste vägen när de ska ta sig mellan två punkter. Därmed kan en förändring av kortaste väg mellan huvudinfarter och infart till parkeringsplatser leda till ökad trängsel vid vissa infarter. För att kunna bedöma kapaciteten och eventuella begränsningar i korsningar behöver simuleringar genomföras. Det finns tidigare rapport genomförd av SIGMA Civil som påvisat att det i framtida scenarier med ökad trafikering i området kring IKEA-varuhuset finns risk för kapacitetsbrist i flera korsningar (skickat till Huddinge kommun 2023-11-01). Dock har förutsättningarna förändrats sedan denna studie genomfördes där korsningsutformningar och förväntade flöden ändrats, vilket gör att resultaten inte är aktuella. Flera av de utbyggnader som förutsatts i den utredningen planeras inte längre att bli av vilket gör att konsekvenserna av planändringen för biltrafiken i området bedöms bli mycket marginell. Detta innebär också att antal besökare förväntas vara lägre än i de tidigare rapporterna. Se Figur 15 för sammanställning av hur framtida trafikföring till och från planområdet kommer se ut, vilken i stor utsträckning ser ut som befintlig.



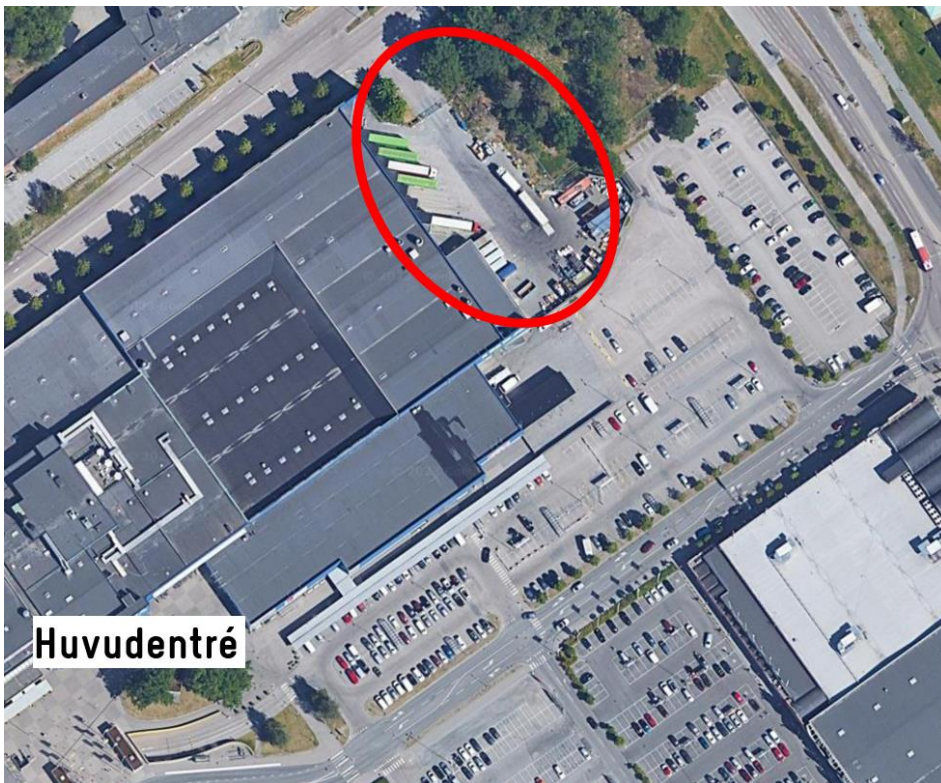
Figur 15. Framtida trafikföring till och från planområdet efter utbyggnad av Kurvan 5.

Swecos bedömning är att planändringen som innebär utbyggnad av logistikyta i den nordöstra delen av området får en marginell påverkan för biltrafiken i området. Dock ses utmaningar i kapacitet för gatorna kring utredningsområdet generellt sett oberoende denna planändring. Detta behöver utredas och analyseras i en separat utredning.

Ingvar Kamprads allé söder om shoppingcentret samt Ekgårdsvägen norr om IKEA-varuhuset skulle kunna fungera som en avlastning till Modulvägen för trafik som ska passera genom området.

3.5 Konsekvenser för logistiken på norra tomten

Tillbyggnaden i den nordöstra delen av Kurvan 5 påverkar till viss del den logistik-/varumottagning som ligger i anslutning till den nordöstra delen av befintligt IKEA-varuhus. Lastkajerna, som idag ligger mot väst i "hajtands"-mönster, se Figur 16, kommer eventuellt att kompletteras av fler lastkajer i den nya tillbyggnaden. De nya lastkajerna planeras ligga rakt mot tillbyggnaden, vilket skulle påverka tillgängligheten till varumottagningen. Då det med en sådan utformning kan bli svårt för större lastbilar att vända på befintlig yta utreds möjligheterna av att anlägga en snurrplatta på ytan framför de planerade lastkajerna. Med en sådan lösning skulle större lastbilar lättare kunna vända på befintlig yta.



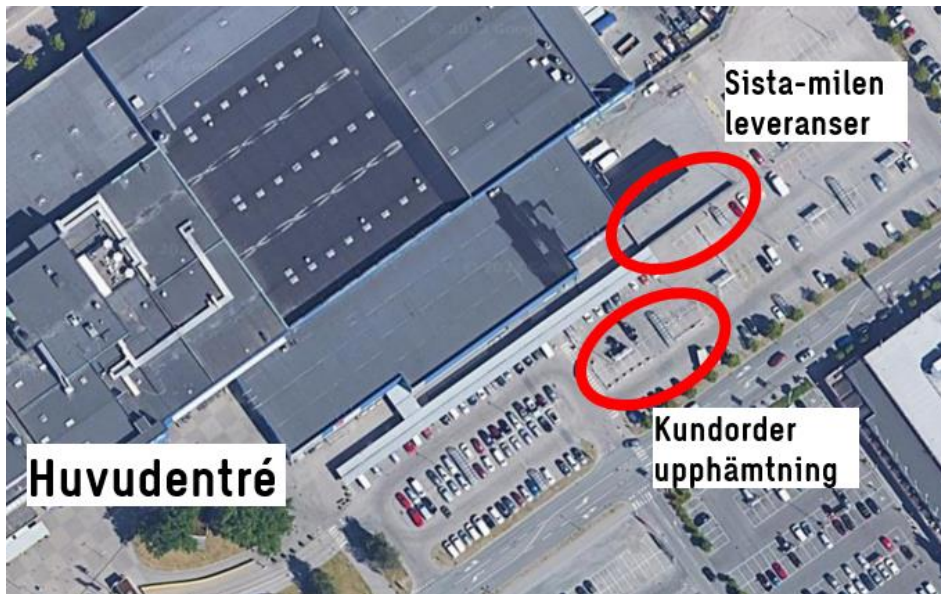
Figur 16. Varumottagningens läge i förhållande till huvudentrén.

En eventuell snurrplatta kan komma att begränsa kapaciteten vid varumottagning då endast ett fordon skulle kunna köra in- och ut under tiden som snurrplattan är under användning. Huruvida detta påverkar mottagningen av leveranser i negativ mån beror på hur lång tid det skulle ta att genomföra en vändning samt hur många leveranser som antas komma in varje dag. Den utökade ytan för varuhandel i och med utbyggnaden av Kurvan 5 kommer påverka antal besökare och även godsleveranser. Idag ankommer i genomsnitt 15 godsleveranser per dag till den stora varumottagningen varav de flesta ankommer tidigt på morgonen omkring kl. 05:00.

Dagens varumottagning är öppen mellan 05.00-14.00 varje dag, med aviserat gods mellan 05.00-10.00 samt övrigt gods mellan 10.00-14.00. Om det bedöms bli kapacitetsproblem kan det finnas behov av att utöka eller ändra öppettiderna för varumottagningen. Antalet leveranser till godsmottagningen i och med utbyggnaden bedöms dock inte öka i någon utsträckning som skulle påverka övrig trafiks framkomlighet omkring mottagningen då de flesta leveranserna sker på tider när annan aktivitet i området är låg. Ankomster kommer att kunna samordnas för att undvika att leveranser ska behöva vänta utanför. Det finns platser för uppställning vid behov på andra platser i de fall koordinering inte skulle gå som planerat. Idag gäller stoppförbud på Ekgårdsvägens sydöstra sida, vilket gör att det inte är tillåtet att ställa upp utanför varumottagningen.

Den södra infarten till tillbyggnaden kommer få en ny utformning av plats för privat upphämtning av kundorder. Upphämtning av kundorder sker idag på ungefär samma plats, men utanför befintlig varuhusbyggnad. Där sker det idag omkring 100-120 upphämtningar per dag, de allra flesta med privat bil. I ett framtida scenario med utökad handelsyta och allt fler som väljer att förbeställa sina order kommer dessa leveranser sannolikt att öka. En bedömning är att det i ett maxscenario kan öka med

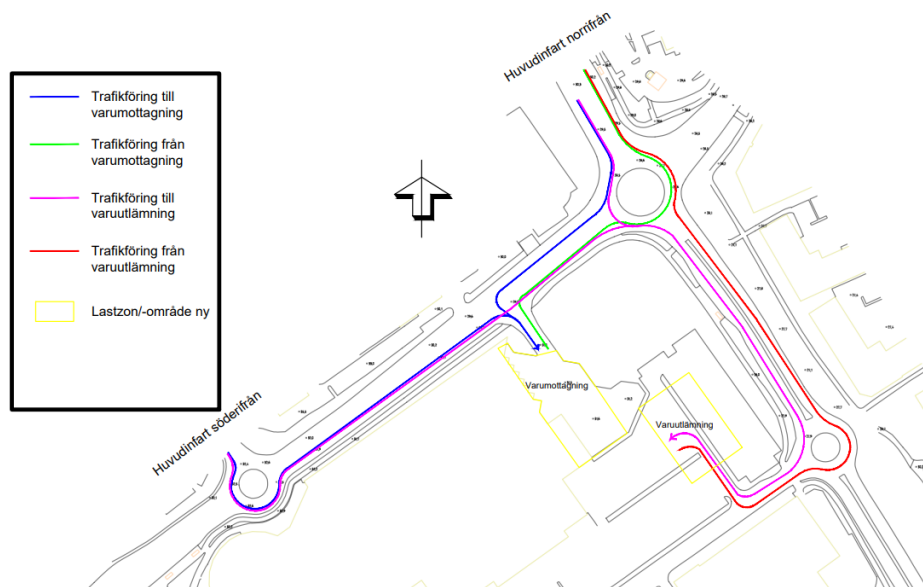
drygt 20% jämfört med idag och då landa på cirka 140-150. Däremot är marknadsläget osäkert och huruvida antalet kundorderupphämtningar kommer öka eller ej är svårbedömt. Det är dock viktigt att anläggningen för hämtning av kundorder byggs för att klara kapaciteten och kan anpassas ett eventuellt ökat behov. Södra infarten kommer även få ett nytt kundtjänstområde i den nedsänkta delen för sista-milen-leveranser (3,5 tons lastbilar). Det sker det idag ungefär 30-40 leveranser för sista-milen-leveranser. Dessa görs idag nordöst öst om dagens Click-and-Collect. Se Figur 17 för befintlig placering av kundordersupphämtning och upphämningsplats för sista-milen leveranser.



Figur 17. Befintlig placering för upphämtning av kundorder och sista-milen-leveranser.

Efter utbyggnaden uppskattas att det kommer ske omkring 45 pålastningar per dag, med en ökning till ungefär 60 leveranser per dag i ett maxscenario. Tillsammans med privata upphämtningar av kundorder innebär detta att upp till ungefär 200 pålastningar kan ske per dag i det nya kundtjänstområdet, jämfört med ungefär 130-160 som sker idag (totalt antal upphämtningar av kundorder, samt sista-milen leveranser i området). Detta kan få konsekvenser på omkringliggande övrig trafik beroende på hur det hanteras, vilket beskrivs vidare i analyskapitlet. Här finns möjlighet att minska sin klimatpåverkan genom att låta denna fordonsflotta exempelvis bestå endast av eldrivna fordon eller miljöfordon.

Se Figur 18 för en översikt av trafikföring för logistikfordon till varumottagningen och kundtjänstområdet/varuutlämningen.



Figur 18. Framtida trafikföring för godsleveranser och varuutlämningar.

3.6 Förändringar jämfört med tidigare PM

Sedan den tidigare utredningen av alstrad trafik och parkeringsbehov har det skett ett antal förändringar av förutsättningarna. Dels har det parkeringsgarage som tidigare planerades under befintligt IKEA-varuhus slopats, vilket innebär att belastningen på olika in-/utfarter från området förändras. Dagens planer för området skulle innebära två huvudinfarter till parkeringarna i och omkring IKEA. Detta skulle sannolikt leda till en hög belastning av befintliga infarter och de korsningar som ligger vid dessa.

Dessutom har andra omvärldsfaktorer påverkat hur resandet ser ut i stort, där mer trender går mot ett mer hållbart resande med mer gång-, cykel- och kollektivtrafik. Därmed påverkas även hur många som använder bil vilket påverkar den alstrade trafiken och parkeringsbehovet. Även andra faktorer så som ändrade vanor inom handeln, med en mer online-baserad handel, påverkar behovet. I hur stor utsträckning detta påverkar den alstrade trafiken och parkeringsbehovet för IKEA är svårbedömt. I följande kapitel (Kapitel 4) ges en indikation på hur det kan se ut genom ett estimat av andel bilburna besökare.

Parkeringsbehovet för hela Kungens kurva-området beräknades i den tidigare utredningen till omkring 3800 p-platser, varav 1250 för IKEA. Enligt kommunens parkeringsnorm skulle utökningen av 10 000 BTA handel innebära 1005 parkeringsplatser (baserat på 67 000 BTA handel). En beräkning av det nya parkeringsbehovet behöver göras då de tidigare nämnda faktorerna (och andra) sannolikt påverkat behovet för att se över hur väl behovet stämmer mot planerade parkeringsplatser och parkeringsbehovet.

En trafikräkning har genomförts vid olika tillfarter för att undersöka dagens trafiksituation, vilka in-/utfarter som används mest och för att bilda en uppfattning av hur stort parkeringsbehovet är.

4 Trafikräkning vid parkeringsdäcket

4.1 Genomförande

En trafikräkning genomfördes lördagen den 25 februari (Lördag efter löning) samt torsdagen den 2 mars 2023 (dimensionerande vardag) för att få en uppfattning av hur många fordon som tar sig till och från parkeringsdäcket IKEA Kungens kurva. Denna vecka var det även sportlovsvecka i Stockholmsområdet, vilket sannolikt har en viss påverkan på hur många besökare som var vid IKEA-varuhuset dessa tider. Fokuset har legat på att mäta vid parkeringsdäcket väster om huvudentrén till IKEA-varuhuset. Fyra in-/utfarter som efter platsbesök bedömts vara de mest använda räknades under två timmar vid de båda tillfällena. Varje passage genom dessa in-/utfarter antecknades och sammanställdes till tabellerna som visas nedan. Vidare var det vid varje räkningstillfälle var det även en person som höll koll på belägningsgraden av parkeringsplatserna genom att göra en kvalitativ bedömning uppdelat i kvartsintervaller. Detta för att få en uppfattning av hur välanvänt varje parkeringsdäck är, om många cirkulerar för att hitta p-plats samt för att uppskatta ungefärlig uppehållstid. Se Figur 19 nedan för en överblick av vilka in-/utfarter som räknades samt dess nummer. Se även Figur 20 för illustration över de olika planen i parkeringsdäcket. Det finns även en in-/utfart till plan -1 i p-däcket mittemot infarten till shoppingcentrets norra infart. Denna har inte räknats vid trafikräkningarna då den bedömts ha låg användning på grund av relativt svag tillgänglighet.

Infart 1 är en in-/utfart till parkeringsdäckets plan -1, alltså under marknivå. Infart 2 är två separata in-/utfarter relativt nära varandra som leder till parkeringsdäck plan 0 respektive markparkeringen utanför huvudentrén. Dessa två räknades samtidigt då de i stort leder till samma parkeringsytor, men redovisas även separat i resultaten. Infart 3 är en in-/utfart till en väg som leder till tre olika in-/utfarter till samtliga plan i parkeringsdäcket. Då denna väg leder till samtliga plan räknades dessa tillsammans. Dessutom kan man genom denna in-/utfart nå den markparkering som ligger väster om parkeringsdäcket. Det finns även en utfart som ligger nordväst om p-däcket vilken leder direkt ut på Ekgårdsvägen (markerat i gult i Figur 19). Denna räknades endast vid det andra räkningstillfället då det visade sig att många använde denna vid utfart från p-däcket.



Figur 19. In-/utfarter som räknades vid trafikräkningarna (rött) samt den övriga utfarten (gul).



Figur 20. Illustration över de olika våningsplanen i parkeringsdäcket, sett från Modulvägen. (Google)

Den första trafikräkningen genomfördes lördagen den 25/2 mellan klockan 12.00-14.00. Trafikräkningen genomfördes denna tid då lördag efter löning är den dimensionerande dagen för varje månad och dessa timmar är de bedömda maxtimmarna. Vädret vid genomförande av parkeringsräkningen var molnigt och blåsigt med en del snöbyar och en temperatur på omkring noll. Denna relativt kyliga väderlek kan innebära att antalet besökare till IKEA-varuhuset var större än vad det är under bättre väderförhållanden, vilket behöver beaktas.

Den andra räkningen genomfördes torsdagen den 2/3 mellan klockan 16.30-18.30. Av alla vardagar är torsdag efter löning den dag som är dimensionerande för antal besökare, historiskt sett. Vädret var vid denna räkning var soligt med en temperatur kring 5 grader.

Det rådande ekonomiska läget med hög inflation och en stundande lågkonjunktur kan ha en viss påverkan på hur många som valt att besöka IKEA vid dessa trafikräkningar. Hur stor påverkan detta har är svårbedömt. Dock bör det beaktas att antalet besökare kan vara lägre vid dessa räkningar än vid andra tillfällen.

4.2 Resultat av trafikräkningarna

4.2.1 Lördagen den 25/2 – 2023

I Tabell 1 nedan presenteras resultaten från de in- och utfartsräkningar som genomfördes lördagen den 25/2 2023. Ur dessa framgår att vissa in- och utfarter används i större utsträckning än andra. Antalet passager var flest vid den större infarten på västra sidan om parkeringsdäcket, och som minst vid plats 1, alltså rampen till plan -1 öster om parkeringsdäcket. Vid samtliga platser var det under räkningsperioden fler antal infarter än utfarter.

Tabell 1. Sammanställning av antal in- och utfarter vid de tre platserna lördagen 25/2.

Tid	Lördag 25/2							
	Plats 1		Plats 2				Plats 3	
	Infart	Utfart	Inf. Garage	Utf. Garage	Inf. Ute	Utf. Ute	Infart	Utfart
12.00-12.15	18	2	45	28	29	13	49	42
12.15-12.30	12	8	44	38	26	12	69	47
12.30-12.45	17	6	38	25	19	17	45	55
12.45-13.00	15	6	38	34	19	18	36	57
13.00-13.15	11	10	62	25	23	13	49	51
13.15-13.30	15	4	38	34	17	13	37	34
13.30-13.45	22	11	35	28	23	10	45	41
13.45-14.00	12	5	35	44	21	11	43	39
Total	122	52	335	256	177	107	373	366

Tabell 2 nedan ger en översiktlig bild av det totala passager in och ut för samtliga in-/utfarter. Det framgår att antalet som passerar vid varje tidsintervall är relativt jämnt och att det är betydligt fler antal infarter än utfarter under räkningsperioden.

Tabell 2. Sammanfattning av totalt antal in- och utfarter till parkeringsdäcket lördagen 25/2.

Totalt antal in- och utfarter		
Tid	Infarter	Utfarter
12.00-12.15	141	85
12.15-12.30	151	105
12.30-12.45	119	103
12.45-13.00	108	115
13.00-13.15	145	99
13.15-13.30	107	85
13.30-13.45	125	90
13.45-14.00	111	99
Totalt	1007	781

Ur Tabell 3 framgår den bedömda belägningsgraden för parkeringar i p-däcket för varje plan. Det är viktigt att poängtera att dessa siffror endast är en kvalitativ bedömning och inte resultat av en parkeringsräkning. Tabellen visar att det är en mycket hög beläggning för parkeringsplatserna på plan 0. På plan -1 var ungefär hälften av alla parkeringsplatser upptagna medan plan 1 hade låg beläggning under hela mätperioden. Den bedömning som gjordes för uppehållstiden visar att omkring 40% av alla bilar var parkerade under hela mätperioden och övriga fordon stannade i cirka 1–1,5 timmar.

Tabell 3. Sammanställning av bedömd beläggingsgrad i varje plan i p-däcket lördagen 25/2.

Tid	Bedömd beläggning i p-däck (%) Lördag 25/2		
	Plan -1	Plan 0	Plan 1
12.00-12.15	70%	95%	10%
12.15-12.30	70%	90%	11%
12.30-12.45	60%	90%	11%
12.45-13.00	60%	90%	15%
13.00-13.15	60%	95%	10%
13.15-13.30	50%	98%	10%
13.30-13.45	60%	95%	15%
13.45-14.00	50%	95%	20%
Uppehållstid	Ca 40 % av bilarna stannade hela mätperioden övriga 1-1,5h		

4.2.2 Torsdagen den 2/3 – 2023

Tabell 4 visar en sammanställning av antalet passager vid de räknade in- och utfarterna. Det är en tydlig skillnad jämfört med räkningen den 25/2 i och med att antalet passager är mycket färre för samtliga in- och utfarter. Det var även vid denna räkning fler infarter än utfarter för samtliga in- och utfarter utom vid plats 3, där även den separata utfarten räknades denna gång. Flest passager gjordes vid in- och utfarten till garaget från Modulvägen, och minst antal gjordes vid rampen vid plats 1.

Tabell 4. Sammanställning av antal in- och utfarter vid de tre platserna torsdagen 2/3.

Tid	Torsdag 2/3								
	Plats 1		Plats 2				Plats 3		
	Infart	Utfart	Inf. Garage	Utf. Garage	Inf. Ute	Utf. Ute	Infart	Utfart	"Smitväg"
16.30-16.45	5	3	16	27	15	11	12	18	8
16.45-17.00	6	2	18	12	18	8	14	7	8
17.00-17.15	3	8	25	14	15	8	14	19	5
17.15-17.30	2	1	20	20	17	7	19	9	6
17.30-17.45	6	4	25	16	18	13	15	10	11
17.45-18.00	4	2	19	14	11	6	11	21	13
18.00-18.15	6	6	17	17	8	9	9	14	4
18.15-18.30	4	3	11	20	12	5	2	9	19
Total	36	29	151	140	114	67	96	107	74

Tabell 5 visar en sammanfattning av det totala antalet infarter och utfarter för alla beräknade in- och utfarter. Här framgår att det totalt sett var fler utpasserande fordon

än inpasserande under räkningsperioden. Detta kan möjligen vara en konsekvens av att den separata utfarten även räknades denna gång.

Tabell 5. Sammanfattning av totalt antal in- och utfarter till parkeringsdäcket torsdag 2/3.

Totalt antal in- och utfarter		
Tid	Infarter	Utfarter
16.30-16.45	48	67
16.45-17.00	56	37
17.00-17.15	57	54
17.15-17.30	58	43
17.30-17.45	64	54
17.45-18.00	45	56
18.00-18.15	40	50
18.15-18.30	29	56
Totalt	397	417

Ur Tabell 6 framgår den bedömda beläggingsgraden för parkeringar i p-däcket för varje plan. Jämfört med bedömningen den 25/2 är det mycket lägre beläggning, där det var omkring halvfyllt på det med belagda planet, och några enstaka fordon på plan 1. Denna gång bedömdes även om det pågick cirkulering av fordon som letar parkeringsplats för varje plan vid varje mätintervall. Där framgår att det sällan eller aldrig pågick cirkulering. När det kommer till den bedömda uppehållstiden var den något kortare än vid räkningen den 25/2 då den bedömdes vara omkring 1–1,5 timmar för de allra flesta fordonen.

Tabell 6. Sammanställning av bedömd beläggningsgrad i varje plan i p-däcket torsdag 2/3.

Tid	Bedömd beläggning i p-däck (%) Torsdag 2/3					
	Plan -1		Plan 0		Plan 1	
	Beläggning	Kommentar	Beläggning	Kommentar	Beläggning	Kommentar
16.30-16.45	20%	Ingen Cirkulering	60%	Ingen Cirkulering	1%	Ingen Cirkulering
16.45-17.00	20%	Ingen Cirkulering	60%	Ingen Cirkulering	1%	Ingen Cirkulering
17.00-17.15	20%	Ingen Cirkulering	60%	Lite Cirkulering	1%	Ingen Cirkulering
17.15-17.30	25%	Ingen Cirkulering	50%	Lite Cirkulering	1%	Ingen Cirkulering
17.30-17.45	20%	Ingen Cirkulering	55%	Lite Cirkulering	2%	Ingen Cirkulering
17.45-18.00	25%	Ingen Cirkulering	50%	Lite Cirkulering	4%	Ingen Cirkulering
18.00-18.15	20%	Ingen Cirkulering	50%	Lite Cirkulering	4%	Ingen Cirkulering
18.15-18.30	20%	Ingen Cirkulering	45%	Ingen Cirkulering	5%	Ingen Cirkulering
Uppehållstid	1–1,5h		1–1,5h		1–1,5h	

4.2.3 Övriga observationer och kommentarer

- En observation som gjordes vid lördagsräkningen var att de flesta som använde infart 1 gjorde det efter att ha cirkulerat i sökande efter en parkeringsplats i marknivå närmast huvudingången. Detta innebär att dessa parkeringsplatser av många ses som de mest attraktiva, och att parkeringsdäcket ses som ett andrahandsalternativ.
- Under lördagsräkningen var det vid flera tillfällen många som cirkulerade sökandes efter parkeringsplats i på plan 0, trots att det fanns många lediga platser på framförallt plan 1 men även plan -1. Varför detta sker är svårt att bedöma. Det kan bero på att besökare inte vet om att det finns flera platser på övriga däck. Det kan bero på att besökare tycker det är värt att leta runt extra för att hitta en plats närmare ingången.
- En grov bedömning som gjordes i samband med uppskattningen av parkeringsbeläggningsgraden var att den genomsnittliga uppehållstiden var mellan 1–1,5h på torsdagen och 1,5-2h på lördagen.
- Trafikräkningarna genomfördes under den vecka som det var sportlov i Stockholmsområdet. Detta kan ha påverkat hur många besökare som tog sig till IKEA dessa dagar.

4.2.4 Kompletterande besöksdata

Besöksdata har begärts ut för de dagarna som trafikräkningarna genomfördes. Detta för att få en överblick av hur stor andel av besökarna som anlänt med bil. En jämförelse mellan antalet besökare under dessa tider mot hur många fordon som kör in och ut ur parkeringsdäcket ger en grov bild av hur många av besökarna som tagit sig dit med bil.

Se Tabell 7 och Tabell 8 nedan för tillhandahållet besöksdata under trafikräkningsperioden. Under lördagen den 25/2 var det betydligt fler som passerade både in och ut samt som befann sig i varuhuset. Det var även flera som många fler som passerade in än ut, vilket överensstämmer väl med hur förhållandet för bilarna såg ut.

Då tidsintervallen för besöksdata är i heltimmar går det inte att göra en direkt jämförelse mot trafikräkningens data. Här delas antalet passager med två för att få en ungefärlig uppfattning av hur många det var.

Tabell 7. Antal in- och ut passager från IKEA-varuhuset lördagen 25/2 vid aktuella tider.

Tid	Inpasserande	Utpasserande	Totalt i butik
12:00-13:00	1713	1435	4170
13:00-14:00	1838	1419	4589
Total	3551	2854	8759

Tabell 8. Antal in- och ut passager från IKEA-varuhuset torsdagen 2/3 vid aktuella tider.

Tid	Inpasserande	Utpasserande	Totalt i butik
16:00-17:00	752	571	1314
17:00-18:00	580	623	1271
18:00-19:00	249	539	981
Total	1581	1733	3556

4.2.5 Beräknad andel bilburna besökare

En jämförelse mellan antalet inpasserande besökare görs mot antalet infarter med bil under samma period. Detta ger en grov bild av hur stor andel av besökarna som ankom med bil. För kunna göra en bedömning behöver dock ett antal antaganden göras:

- Antal personer per bil är samma som i beräkningen av parkeringsbehovet; 2,2
- Alla som parkerade i P-huset var besökare till IKEA
- 10% av besökarna antas ha parkerat på markparkeringen öster om huvudentrén (Genomsnittlig parkeringsbeläggning antas för denna parkering).

Med dessa antaganden fås en andel bilburna som redovisas i Tabell 9 och Tabell 10 nedan. Där framgår att det sett över hela beräkningsperioden (med ovan nämnda antaganden) var cirka 67% andel bilburna besökare på lördagen och 87% på torsdagen. Rimligheten i dessa värden går att ifrågasätta, särskilt då det för vissa av tiderna var en andel på över 100%, vilket inte är fysiskt möjligt. Detta beror troligen på att det var mycket färre än 2,2 personer per bil vid denna tid. Lördagens värde är troligen mycket närmare vad det är en vanlig lördag då det ligger nära vad som IKEA bedömt andelen vara de senaste åren samt vad som bedöms vara andelen i framtiden.

Tabell 9. Beräknad andel bilburna besökare till IKEA lördagen 25/2.

Tid	Andel bilburna in	Andel bilburna ut	Genomsnitt
12:00-13:00	73,3%	68%	71,1%
13:00-14:00	64,3%	63,6%	63,9%
Genomsnitt	68,6%	66,2%	67,4%

Tabell 10. Beräknad andel bilburna besökare till IKEA torsdagen 2/3.

Tid	Andel bilburna in	Andel bilburna ut	Genomsnitt
16:00-17:00	66,9%	88,2%	77,5%
17:00-18:00	93,5%	80,4%	86,9%
18:00-19:00	134,1%	95,2%	114,7%
Genomsnitt	88,9%	85,7%	87,3%

5 Analys och utredning

I detta kapitel analyseras och utreds ett antal kritiska frågor kopplat till utbyggnaden på den norra tomten. Utredningen utgår ifrån resultaten av trafikräkningarna och de förutsättningar som gäller enligt kapitel 2. Kapitlet inleds för läsbarhets skull med en sammanfattning av analysen och de slutsatser som går att dra från denna. Mer detaljerad information om analysen ges i efterföljande delkapitel.

Sammanfattande slutsatser

Utifrån det material som presenteras i denna rapport går det att dra ett antal slutsatser kopplat till de konsekvenser 10 000 m2 utökad byggrätt ger:

- Parkeringsbehovet för IKEA-varuhuset på Kurvan 5 uppfylls med god marginal efter planerad utbyggnad. Detta gäller både sett till beräknat parkeringsbehov och det beräknade parkeringstalet ur Huddinge kommuns parkeringsnorm. Detta framgår ur den beräkning av aktuellt dimensionerande behov jämfört med befintligt och planerat antal parkeringsplatser efter utbyggnad i kapitel 5.1.
 - Idag finns det cirka **1900** befintliga parkeringsplatser inom Kurvan 5.
 - Enligt Huddinge kommuns parkeringsprogram fås ett parkeringsbehov av **1005** parkeringsplatser.
 - I den särskilda utredningen för parkeringsbehov som genomförts fås ett dimensionerande parkeringsbehov på **835** parkeringsplatser.
 - Enligt planförslaget är det planerade antalet parkeringsplatser för Kurvan 5 cirka **1650** vilket innebär att cirka 250 parkeringsplatser försvinner netto.

Beräknat dimensionerande parkeringsbehov ligger alltså långt under planerat antal parkeringsplatser efter genomfört planförslag. Den genomförda parkeringsräkningen, se kapitel 4, visar att det beräknade parkeringsbehovet sannolikt är relativt nära det verkliga, se kapitel 5.4. Se Tabell 12 för sammanställning av befintligt, beräknat behov och framtida antal parkeringsplatser.

- Personalparkeringen för bil som tidigare varit dedikerade parkeringsytor ersätts ej utan personal kommer efter utbyggnad parkera på allmänna parkeringsplatser i området.
 - Idag finns det cirka **150** dedikerade bilparkeringsplatser för IKEAs personal.
 - Enligt beräknat behov behövs **140** parkeringsplatser för personal. Dessa är inräknade i det parkeringsbehov som beräknats totalt för Kurvan 5, alltså 140 av beräknade 835 är för personal.
 - Enligt det nya planförslaget kommer de 150 dedikerade parkeringsplatserna **ej ersättas** med nya, utan personal kommer enligt linje med IKEAs nya riktlinjer gällande personalparkering nyttja de vanliga parkeringsplatserna. Då behovet för personalparkering är inräknat i det totala parkeringsbehovet ovan uppfylls detta behov med god marginal.

Tabell 11. Sammanställning beräknad parkeringsbehov

Scenario	Parkeringsplatser Kurvan 5 - kunder	Parkeringsplatser Kurvan 5 – personal	Totalt
Befintliga parkeringsplatser	Cirka 1750	Cirka 150	Cirka 1900
Behov enligt kommunens parkeringsnorm	1005	-	1005
Beräknad parkeringsbehov 70% andel bilburna besökare	695	140	835
Parkeringsplatser enl. planförslag	Cirka 1650	Inkl. i kundparkering	Cirka 1650

- Den särskilda utredningen av cykelparkeringsbehovet visar att behovet framöver kan komma att öka när allt fler tar sig till IKEA med cykel. Behovet av nya cykelparkeringsplatser går att tillgodose genom att anlägga på befintliga ytor (över 300m2 tillgängligt) i närheten av huvudentrén, se Figur 21. Beroende på utformningen av dessa går det att uppnå mycket god kapacitet och parkeringsmöjlighet till för cykel nära huvudentrén. Cykelparkering för personal i närhet till personalingången finns och behöver tillgodoses för att ersätta de befintliga som tas bort. Ingen dedikerad personalparkering anläggs utan personal kommer kunna nyttja samtliga av de befintliga och tillkommande cykelparkeringarna som framgår ur Figur 21.
- Alla befintliga HKP-platser går att behålla för att fortsatt hålla god tillgänglighet och uppfylla gällande krav. Antalet parkeringsplatser anpassade för rörelsehindrade med särskilt tillstånd behöver utökas till cirka 5% av totala parkeringsbeståndet.
- Ojämn beläggning för olika delar av parkeringsytorna visar att ett parkeringsledningssystem kan hjälpa att minska behovet av antal parkeringsplatser.

- Logistikdelen i den nya utbyggnaden bedöms ge något ökade antal upphämtningar av kundorder och sista-milen-leveranser. Däremot är ökningen relativt sett till all trafik i området liten, som högst 1% ökning av befintligt trafikflöde, och bedöms inte få betydande konsekvenser på övrig trafik om ankomster samordnas för att undvika trängsel på platserna. Förslag på hur trängsel vid angöringsplatser undviks ges i kapitel 5.3.

5.1 Parkeringsbehovet

5.1.1 Bilparkering

Enligt Huddinge kommuns parkeringstal uppgår parkeringsbehovet för Kurvan 5, som ligger i zon B, till 15 parkeringsplatser per 1000 m² BTA. Detta innebär att parkeringsprogrammets parkeringsbehov för Kurvan 5 efter planförslagets genomförande uppgår till $67 * 15 = 1005$ parkeringsplatser. I programmet framgår dock att detta främst gäller för handel av centrumkaraktär och att det för extern handel bör göras en särskild bedömning. Därför görs en särskild beräkning av parkeringsbehovet utöver parkeringsprogrammets för att mer korrekt kunna beräkna behovet.

Det särskilda parkeringsbehov som beräknats i den tidigare utredningen från WSP 2015 har utgått från bland annat bearbetat underlag från IKEA Barkarby samt Västerås köpcentrum. Underlaget som samlats in från trafikräkningarna samt besöksdata från IKEA kan användas för på ett mer noggrant sätt stämma av parkeringsbehovet mot de tidigare beräkningarna.

Hur stort parkeringsbehovet ser ut baseras på ett flertal faktorer, bland annat:

- Antal besökare
- Andelen bilburna besökare
- Antal personer i varje bil
- Andel som besöker under maxtimmen
- Genomsnittlig uppehållstid

Med utgång från att ovan nämnda trafikräkningarna överensstämmer någorlunda med en genomsnittlig dimensionerande besöksdag kan ett parkeringsbehov för befintlig situation beräknas. Denna beräkning utgår från att alla planerade tillbyggnader blir av och IKEAs verksamhetsanläggning ökas med 10 000 m² GBA. Nedan anges de värden som är med i beräkningen:

- 8 500 000 antal årliga besökare varav 3 400 000 för IKEA och 5 100 000 för Shoppingcentret.
- 70% andel bilburna besökare för IKEA och Shoppingcentret.
- 2,2 och 2,0 antal personer i varje bil för IKEA resp. Shoppingcentret.
- 2,2% och 3,5% av maxveckoflödet under maxtimme för IKEA resp. Shoppingcentret. Med detta menas hur stor andel av den dimensionerande veckans totalflöde som antas besöka IKEA och Shoppingcentret under dimensionerande maxtimmen.
- Genomsnittlig uppehållstid för bilburna besökare på 1,5 timmar

Det beräknade parkeringsbehovet för IKEAs besökare antas med ovan nämnda faktorer bli **835** parkeringsplatser, varav 140 är för personal. Detta är med utgångspunkten antal besökare under en löningslördag, vilket anses vara

dimensionerande för de framtida parkeringsbehovet. Det kan uppstå enstaka tillfällen under året där antal besökare under maxtimmen är fler, men dessa sker så pass sällan att de ej går, eller är rimligt att, dimensioneras för.

Om endast IKEAs kunder antas parkera på den norra tomten tillgodoses behovet av det befintliga parkeringsdäcket samt de markparkeringar som ligger öster om huvudentrén med god marginal (cirka 1650 i planerat bestånd). Däremot går det inte att utesluta att även besökare till kringliggande verksamheter och shoppingcentret kommer att nyttja parkeringar på den norra tomten i viss mån och vice versa. Med antagandet att 6 miljoner besöker shoppingcentret per år (2028) kommer parkeringsbehovet för detta uppgå till 1898, varav 75 är för personal.

Totalt beräknas parkeringsbehovet vid den maximala timmen för IKEA och Shoppingcentret uppgå till $835 + 1898 = 2733$ parkeringsplatser. Enligt kommunens parkeringsnorm ska hela området ha minst $1005 + 1193 = 2198$ parkeringsplatser (antar fullt utbyggt shoppingcenter). Alltså är det beräknade behovet betydligt större för hela området än vad parkeringstalet säger. Endast sett till norra tomten är dock det beräknade behovet lägre än minimikravet för parkeringsplatser enligt normen.

Då det råder osäkerheter gällande hur stor andel av besökarna som kommer vara bilburna i framtida scenarier (särskilt med tanke på Spårväg syds tillkommande) är det möjligt att 70% andel kan ligga i överkant. Därför har parkeringsbehovet även beräknats för scenarier där 65 respektive 60% andel bilburna gäster antagits. Där fås då ett parkeringsbehov till $785 + 1768 = 2553$ respektive $736 + 1638 = 2374$ parkeringsplatser, se Tabell 12.

Tabell 12. Sammanställning av parkeringsbehov och -platser vid olika parkeringsscenarion.

Scenario	Parkeringsplatser Kurvan 5	Parkeringsplatser Kurvan 2	Totalt
Planerat/befintligt antal parkeringsplatser	Cirka 1650	Cirka 1000	Cirka 2650
Behov enligt kommunens parkeringsnorm	1005	1193	2198
Beräknad parkeringsbehov 70% andel bilburna besökare	835	1898	2733
Beräknad parkeringsbehov 65% andel bilburna besökare	785	1768	2553
Beräknad parkeringsbehov 60% andel bilburna besökare	736	1638	2374

Det beräknade parkeringsbehovet ett absolut maxvärde som endast kommer uppnås vid enstaka tillfällen per år. Ett enstaka tillfälle med en mycket hög beläggning kan vara problematisk, men behöver inte betyda att parkeringsbehovet inte är uppfyllt. Dock kan en situation vid nära 100-procentig parkeringsbeläggning vara problematisk då det skulle innebära en stor del cirkulerande trafik som söker ledig parkeringsplats. För att en sådan situation ska kunna fungera i praktiken behöver ett välfungerande parkeringsledningssystem finnas tillgängligt. Därför bör antalet planerade parkeringar planeras så att sådana situationer undviks i så lång utsträckning som anses rimlig.

De dedikerade parkeringsplatserna för personal som försvinner i och med utbyggnaden ersätts inte med nya utan personal kommer vidare hänvisas till de allmänna parkeringsplatserna. Detta är i linje med IKEAs nya riktlinjer gällande

personalparkering. Då behovet för personalparkering är inräknat i det totala parkeringsbehovet ovan påverkar detta inte den totala parkeringssituationen.

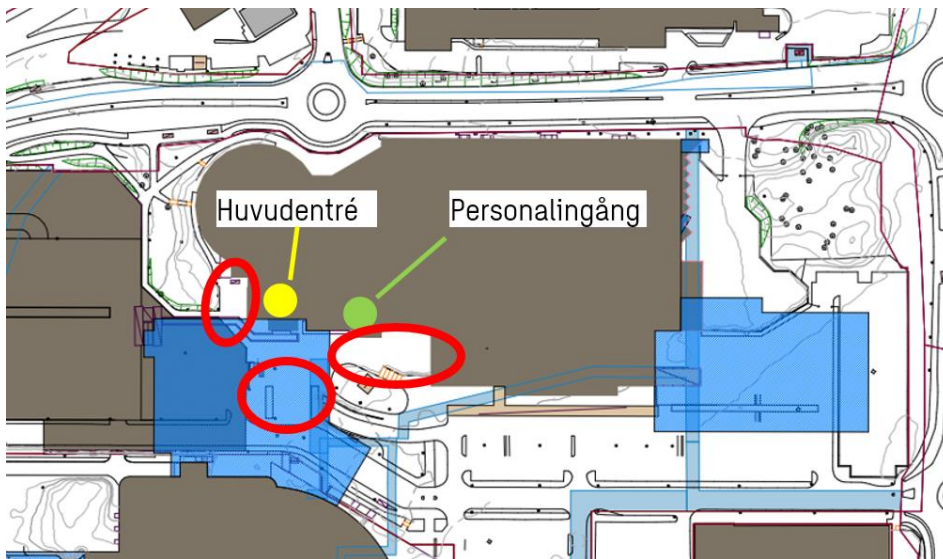
5.1.2 Cykelparkering

Med anledning av de parkeringstal som återfinnes i Huddinge kommuns parkeringsprogram för cykelparkering kommer det behövas en stor ökning av antal cykelparkeringar i anslutning till IKEA-varuhuset. Enligt nuvarande parkeringsnorm gäller att det bör anläggas 13 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BTA i zon B. Detta skulle innebära ett behov av $13 \cdot 67 = 871$ cykelparkeringsplatser, vilket skulle vara en flerfaldig ökning jämfört med idag. Dock nämns att detta tal gäller främst platser av centrumkaraktär och att det för externhandel, så som IKEA Kungens kurva, bör göras en särskild bedömning.

Vid inventeringstillfället av det befintliga cykelparkeringarna framgick att få var belagda, både för besökare och personal. Då inventeringen av parkeringsplatserna skedde i februari/mars är det inte säkert att detta är representativt för cykelparkeringssituationen under varmare delen av året och det finns sannolikt tider med betydligt högre beläggning. Dock bedöms det att det beräknade behovet enligt kommunens parkeringsnorm är överskattat och att det verkliga parkeringsbehovet för cykel är lägre än 871 platser. Parkeringsbehovet för cykel beräknas här även genom så kallad särskild utredning enligt parkeringsnormen. Denna beräkning utgår från antalet samtida besökare och anställda i lokalerna samt andelen av dessa som tar sig dit med cykel.

För det befintliga varuhuset är det enligt tidigare tilldelade uppgifter från IKEA drygt 4500 besökare på plats samtidigt en dimensionerande lördag mellan 12–14. I ett framtida scenario är det sannolikt att detta kan vara något högre när handelsytan utökas. Med utgång från samma scenarier som i Tabell 12 där andel bilburna besökare antas vara mellan 60-70% kommer resterande 30-40% ta sig dit via gång, cykel- och kollektivtrafik. Med ett mycket ambitiöst antagande om att hälften av dessa 30-40% använder cykel används 15-20% som färdmedelsandel för besökare till varuhuset. Detta ger ett cykelparkeringsbehov på mellan 675-900 platser. Om samma antagande appliceras för IKEA-personal bedöms dess behov landa på omkring 50-75 platser.

Med mycket höga ambitioner landar alltså cykelparkeringsbehovet i maxtimmen på 900 platser, vilket är ungefär i linje med kommunens p-tal. Sannolikt kommer behovet vara lägre än så då denna typ av detaljhandel kräver möjlighet att ta med sig större varor vilka kan vara svåra att ta med på cykel. Dock behöver detaljplanen möjliggöra tillräckligt med yta för cykelparkering som uppfyller dessa scenarier. I Figur 21 nedan visas möjliga placeringar av nya cykelparkeringar. Den stora yta öster om huvudentrén där det idag finns ett antal befintliga cykelparkeringsplatser går att använda för att anlägga ett stort antal nya cykelparkeringsplatser. Denna yta är cirka 250 m² stor vilket skulle kunna inrymma ett stort antal cykelparkeringar beroende på vilken sorts parkeringsutformning som anläggs. Det finns även ytor om cirka 60 m² väster om huvudentrén som är bedöms lämpliga för cykelparkering. Utöver dessa finns 100-tals m² ytor på torget framför huvudentrén som vid behov kan nyttjas för cykelparkering. Dessa ligger alla med god tillgänglighet till IKEA-varuhuset. I linje med IKEAs nya riktlinjer gällande personalparkering planeras inga särskilda personalparkeringar. Personal kommer parkera sina cyklar bland de vanliga cykelparkeringarna. Personalingången ligger strax öst om huvudentrén vilket innebär att föreslagna ytor har god tillgänglighet även för personal.



Figur 21. Möjliga placeringar av nya cykelparkeringsplatser (i rött) i förhållande till huvudentrén och personalingången.

5.2 Kan mobilitetstjänster ersätta parkeringsbehovet

Som tidigare nämnts erbjuder Huddinge kommun flexibla parkeringstal och möjligheten att arbeta med en grön transportplan. Här finns goda möjligheter för IKEA att arbeta proaktivt och framåttänkande med smarta lösningar. Dels för att vid behov kunna minska parkeringsbehovet, dels göra andra sätt att ta sig till IKEA Kungens kurva mer attraktivt för de som inte tar sig dit med bil. Framväxten av mobilitetstjänster och kombinerad mobilitet har ökat kraftigt de senaste åren, med en snabb tillväxt under och efter pandemin. Även om det varit självklart att åka 2,2 personer till IKEA en löningslördag tidigare behöver det inte innebära att det blir det normala i framtiden. Nationella och kommunala mål styr mot en förändrad resmedelsfördelning med mindre bilkörande, exempelvis har som nämnt Huddinge kommuns Trafikstrategi tydliga mål om att öka andelen hållbart resande. Trender och livsstilsförändringar påverkar också valet av resor.

Vi ser några trender som kan påverka besökarantalet och behovet av bilparkering i framtiden:

- Post-pandemi-effekten, alla jobbar inte kontorstider 9-17 på vardagar längre. Digitala tjänster suddar ut veckans tidigare rytm.
- Ökad webbhandel, minskar behovet av att besöka en butik
- Minskad trängsel och nära kontakt. Allt fler väljer att stanna hemma om de är sjuka eller kan besöka varuhuset de tider då det inte är fullt.

5.2.1 Parkeringsekonomi

Parkeringsekonomi är ett område som utvecklas mycket, och innebär att fastighetsägare räknar parkeringens byggkostnader och jämför med dess intäkter. Det finns ingen gratis parkering på så sätt att de parkeringar som inte når sin ekonomiska potential belastar fastighetsägaren, affärsinnehavaren och hyresgästen, varor i butiken och i slutänden kunden. Att bygga en parkering i parkeringshus och kostnaden uppgår ofta till 250-450 000 kronor per plats. Garageplats under jord beräknas till 750 000 kronor av Stockholm Parkerings AB. 250 parkeringsplatser har alltså en byggkostnad på

62,5 – 187,5 miljoner kronor. Denna investering skulle istället kunna läggas på en grön resplan med många olika mobilitetstjänster i framtiden. Ett relativt aktuellt exempel på detta är Västerås sjukhus i Region Västmanland. Där har man precis beslutat att skjuta beslutet för ett nytt multifunktionshus framåt i tiden för att istället satsa på att utveckla mobilitetstjänsterna runt Västerås sjukhus.

5.2.2 Mobilitetslösningar

För arbetsgivare i området finns ett intresse att framstå som en modern och attraktiv arbetsgivare. Det går att uppmuntra till pendling med elcykel genom att erbjuda förmånscykel med bruttolöneavdrag. Att erbjuda personalparkering i utkanten av området så att de inte konkurrerar med besökande parkering har prövats på bland annat sjukhusområden och Lindholmen i Göteborg.

5.2.3 Reglering av parkeringsplats med tid och pris

Flera kommersiella handelsområden (Gränby Centrum Uppsala och Mall of Scandinavia) har infört tidsbegränsning och pristariffer. I Gränby Centrum upptäckte man att parkeringen används som infarts- och pendlarparkering varvid fastighetsägaren införde gratis parkering de första tre timmarna, därefter timavgift. Flera sjukhusområden och flygplatser har numera gått över till betald parkering istället för gratis parkering. Genom att använda olika prismekanismer för olika områden kan man skapa vissa beteenden. Tex sjukhuset i Örebro har på sin egen parkering högre timtariff första timmarna och sjunkande taxa därefter, medan kommunens gatuparkering i kvarteret bredvid har tvärtom, låg avgift första timmen och sedan stigande.

5.2.4 Samnyttjande eller unbundling

Samnyttjande av parkeringsanläggning brukar vara ett smart sätt att öka kapaciteten då man betraktar all parkering i ett område som gemensam parkeringsanläggning. För detta område är det kanske inte aktuellt då de stora handelsanläggningarna relativt sett ligger utplacerade något längre från varandra än önskvärt för samnyttjande. Men för personalparkering kan det finnas fördelar med samverkan för att styra personalens fordon till vissa platser.

5.2.5 Besökare med andra transportmedel än bil

IKEA kan arbeta aktivt med att minska bilresorna till området men ändå bibehålla en god tillgång till det. Många av besökarna till området kommer säkert från ganska närliggande bostadsområden. Här skulle mindre bussar i form av shuttlebussar kunna vara en lösning i kombination med hemleverans. Man utformar en anropsstyrd shuttlebuss till och från varuhuset, och varorna körs hem senare samma dag.

5.2.6 Var bor bilarna som besöker området?

Genom att montera kameror vid områdets infarter och på parkeringsplatser kan man få ett helt digitaliserat parkeringssystem. Här kan man få automatiska rapporter om när bilar kommer och lämnar området, samt var de är hemmahörande. En digitaliserad parkering för hela området kan ge helt nya insikter om besökarnas vanor och köpmönster.

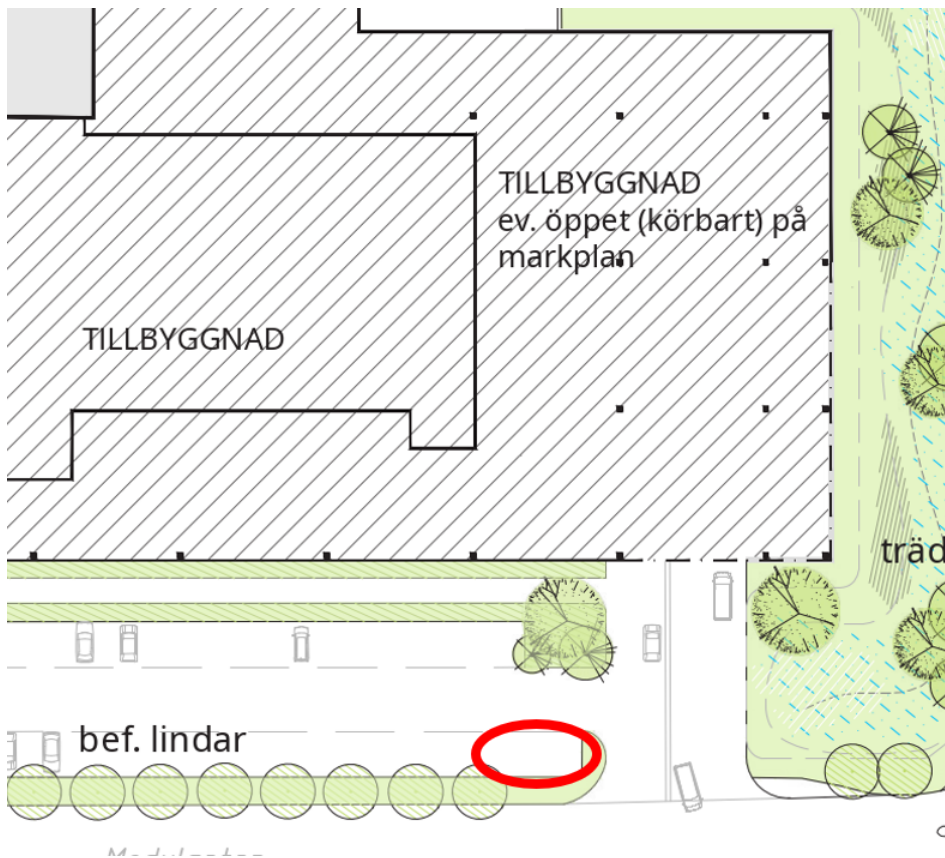
5.2.7 Erbjud något mer än bara parkering

Många parkeringshus utvecklas idag mot multifunktionshus med biltvätt, däcksfirma eller liknande tjänster och service. Det kan vara ett sätt att förändra bilisternas önskan om att parkera nära entrén. Man parkerar lite längre bort men får däckbyte eller biltvätt till ett förmånligt kampanjpris.

5.3 Hur tillgodoses säkra och pålitliga leveranser efter utbyggnaderna

Leveranserna till IKEA-varuhuset kommer påverkas i olika utsträckning beroende på hur den slutliga lösningen för varumottagningen ser ut. Det är viktigt att utmaningar som tidigare belysts gällande en eventuell flytt av lastkajerna från befintlig varuhusbyggnad till den nya tillbyggnaden tas i beaktande och att öppettider anpassas om det bedöms finnas risk för köbildning. Den snurrplatta som utreds kan begränsa dels hur många leveranser som varumottagningen kan ta emot men, dels vilka typer av fordon som kan angöra vid lastkajerna. Hur stor begränsning detta ger i jämförelse med befintlig situation beror på hur den slutliga lösningen blir. Om det visar sig vara en så pass stor begränsning av antalet möjliga leveransmottagningar behöver en annan lösning väljas. En eventuell ökning av antalet leveranser bedöms dock vara liten och inte påverka övrig trafik i området. Det är dock viktigt att leveranser samordnas och planeras för att undvika trängsel, särskilt om förslaget med snurrplatta väljs då detta kan ge en förändrad kapacitetsbegränsning. Detaljerna kring hur en eventuell snurrplatta påverkar kapaciteten bedöms vid senare skede. Visar det sig att en lösning med snurrplatta innebär sådana kapacitetsbegränsningar att leveransfordon trots detaljerad koordinering tvingas vänta ute på allmän gata kommer annan logistislösning att behöva väljas. Idag gäller stoppförbud längs Ekgårdsvägen vilket innebär att leveransfordon inte får stanna och vänta längs allmän gata utanför varumottagningen.

En annan aspekt kopplat till logistiken på norra tomen är hur upphämtningar av kundorder och sista-milen-leveranser tillgodoses. Sett till all trafik i området är en eventuell ökning av upphämtningar och sista-milen-leveranser en mycket liten andel, Mätningar från 2021 visar att Modulvägen har ett flöde (VÅDT) på drygt 9000. Den ökning av antal fordon som ankommer till den nya logistikdelen jämfört med idag bedöms till som mest 100 fordon/dygn vilket innebär en ökning av drygt 1%. Denna ökning av leveranser och upphämtningar bedöms i övrigt inte påverka övriga trafikfunktioner märkbart då upphämtningarna, det vill säga angöringarna, sker i ett isolerat område (inom fastigheten). Det är dock viktigt att upphämtningarna och leveranserna samordnas och sprids ut över länge tidsperioder för att undvika att för många ankommer samtidigt och skapar trängsel. Det kan också vara lämpligt att anlägga ett antal väntplatser intill in-/utfarten där fordon kan angöra om det är fullt vid upphämtningsplatsen, se Figur 22 för exempel. På så sätt undviks att eventuell trängsel vid hög belastning sprider sig ut i vägnätet och påverkar övrig trafik. Det är, som tidigare beräknat, omkring 200 fordon per dygn som antas ta sig till och från denna del av området efter utbyggnad. Det är också viktigt att det finns en bra koppling från väntplatserna in till logistikytan för att trafikanter ska tycka platsen är attraktiv att använda när det är fullt vid upphämtningen.



Figur 22. Förslag på var väntplatser till upphämningsplatsen kan placeras vid behov.

5.4 Resonemang om pålitligheten av resultaten

I den beräkning som genomförts för parkeringsbehovet används flera värden på faktorer som är uppskattade eller grovt beräknade. I beräkningen används 70% andel bilburna besökare, vilket efter avstämning mellan trafikräkning och besöksdata verkar ligga ganska nära verkligheten för dagens situation. Antal personer per bil antas vara 2,2 i snitt, vilket sannolikt stämmer överens med hur situationen ser ut på helgen. Dock framgår det ur beräkningen av andelen bilburna besökare från torsdagsräkningen att detta inte stämmer för vardag. Då andelen ibland överstigit 100% är det uppenbart att situationen på vardag ser annorlunda ut.

Det går inte att vara säker på att det parkeringsbehov som beräknats behöver vara det som kommer bli det verkliga i ett framtida scenario när allt är utbyggt enligt planerna. Om ingen drastisk förändring sker gällande planerna för Spårväg Syd kommer spårvägstrafik i framtiden gå genom Kungens Kurva-området. Detta kommer erbjuda ett smidigt sätt att ta sig till handelsområdet med kollektiva medel och därmed öka andelen som tar sig till området med detta färdmedel. Bevisligen har andelen bilburna besökare stor påverkan på det verkliga parkeringsbehovet och om andelen i framtida scenarier antas hamna i ett spann mellan 60-70% kan man se att parkeringsbehovet hamnar i ett spann mellan cirka 2350 – 2750 parkeringsplatser totalt. Går det att genom olika åtgärder minska andelen bilburna besökare med någon/några procent kan man minska behovet av antalet parkeringsplatser med relativt stora tal.