

Rapport

MOBILITETSUTREDNING FÖR ALVIKS STRAND



Slutrapport

2026-02-27

Uppdrag: 352780 Mobilitetsutredning och trafikstöd, Alviks strand
Titel på rapport: Mobilitetsutredning för Alviks strand
Status: Slutrapport
Datum: 2026-02-27

Medverkande

Beställare: Vasakronan & JM AB
Kontaktpersoner: Therese Hultquist, Vasakronan
Signe Wernberg, JM
Konsult: Tyréns Sverige AB
Uppdragsansvarig: Mimmi Grybb
Trafikplanerare: Emelie Elmertoft, Marcus Finbom
Kvalitetsgranskare: Åsa Lilja

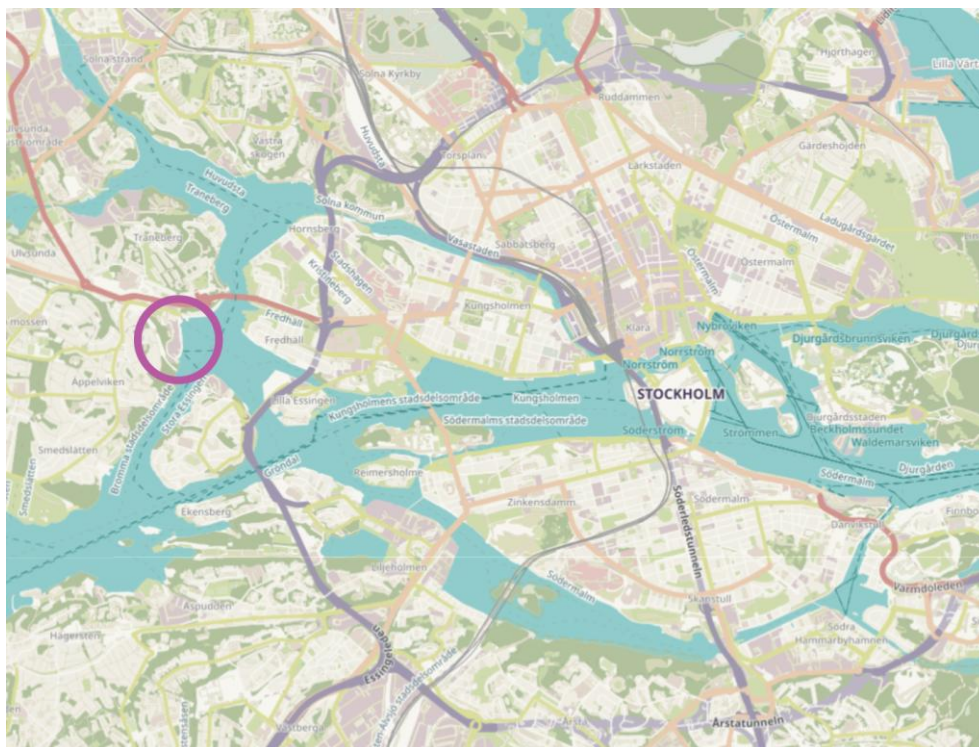
Innehållsförteckning

| | |
|--------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 Inledning | 4 |
| 1.1 Bakgrund | 4 |
| 1.2 Syfte och mål | 4 |
| 1.3 Omfattning och avgränsning | 5 |
| 2 Förutsättningar | 5 |
| 2.1 Planeringsförutsättningar | 5 |
| 2.2 Planerad bebyggelse | 6 |
| 3 Nuläge och trafikala förutsättningar | 8 |
| 3.1 Gång och cykel | 9 |
| 3.2 Kollektivtrafik | 11 |
| 3.3 Service i närområdet | 13 |
| 3.4 Post och paketservice i närområdet | 15 |
| 3.5 Bilägande i närområdet | 15 |
| 3.6 Parkering och angöring | 17 |
| 3.6.1 Nuläge | 17 |
| 3.6.2 Framtida utveckling | 17 |
| 4 Cykelparkering | 18 |
| 5 Bilparkering | 20 |
| 5.1.1 Samnyttjande | 21 |
| 5.2 Laddplatser för elfordon | 23 |
| 6 Förslag på mobilitetsåtgärder | 24 |
| 7 Reduktion genom mobilitetsåtgärder och samnyttjande | 27 |
| 7.1 Sammanfattning parkering | 29 |
| 8 Slutsats och rekommendationer | 30 |

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Ett detaljplanearbete pågår för Alviks strand. Fastigheterna Racketen 10 och Alvik 1:18 inom detaljplaneområdet planeras att utvecklas med bostäder, förskolor, kontor och lokaler för kommersiell service. Vasakronan och JM är huvudsakliga markägare i området och beställare till denna utredning. Utredningen kommer att vara en bilaga till detaljplanen och utgöra underlag till kommande bygglovsansökan.



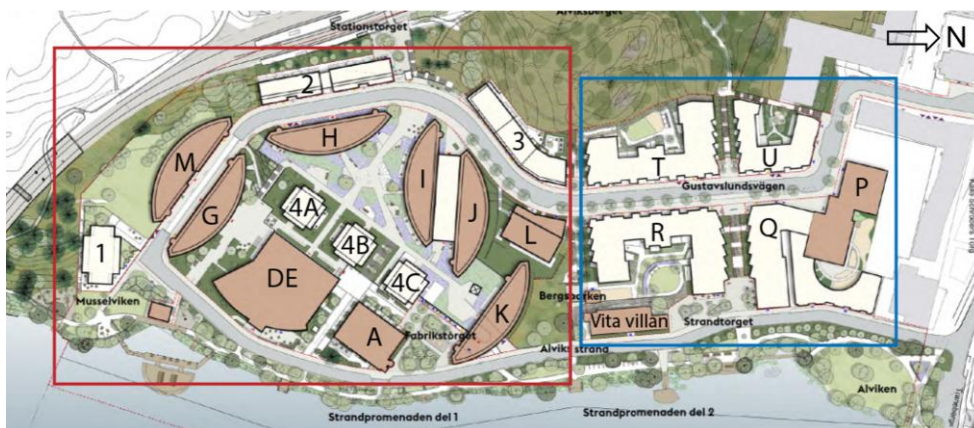
Figur 1. Planområdets placering i Stockholms stad markerad med en lila ring.

1.2 Syfte och mål

Utredningen ska redovisa parkeringstal för bil och cykel för den tillkommande exploateringen i planområdet. Utredningen ska även föreslå mobilitetsåtgärder som kan sänka efterfrågan på bilparkeringsplatser, men som framför allt förbättrar förutsättningarna för olika former av mobilitet. Utredningen syftar även till att redovisa förutsättningar för samnyttjande av parkeringsplatser för bil.

1.3 Omfattning och avgränsning

Utredningen omfattar Vasakronans och JMs fastigheter inom detaljplaneområdet Alviks strand som syns inom röd respektive blå markering i figuren nedan.



Figur 2. Vasakronans fastigheter inom röd markering och JM fastigheter inom blå markering. Befintliga byggnader är brunmarkerade och nya byggnader vitmarkerade.

2 Förutsättningar

2.1 Planeringsförutsättningar

Utredningen utgår från Stockholms stads projektspecifika och gröna parkeringstal för bil. Metoden utgår från att via bedömning av kollektivtrafik, närhet till city samt tillgång till service och urbana aktiviteter bestämma ett lägesbaserat parkeringstal. Det lägesbaserade parkeringstalet ligger mellan 0,3 och 0,6 platser per lägenhet. Ett projektspecifikt parkeringstal bestäms därefter utifrån lägenhetssammansättning och vald lösning för besöksparkering. Slutligen kan parkeringstalet sänkas ytterligare om byggaktören väljer att inkludera mobilitetsåtgärder.

För detta specifika exploateringsprojekt har Stockholms stad med hjälp av metodiken ovan satt det projektspecifika parkeringstalet för bil till 0,4675 platser per lägenhet utan mobilitetsåtgärder, inklusive besöksparkering. Antal parkeringsplatser för kontor föreslås inom ramen för denna utredning.

Cykelparkeringstalet utgår från stadens riktlinjer för nybyggnation med bostäder och verksamheter¹. Riktlinjerna för bostäder presenteras i intervall och per 100 kvm BTA. Intervallen ger möjlighet att anpassa cykelparkeringstalet för varje projekt. Intervallet för bostäder är 2,5–4 cykelplatser per 100 kvm BTA. För kontor är spannet 10-20 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA. Givet områdets förutsättningar och placering har cykelparkeringstalet för bostäder satts till 3 och för kontor till 10 per 1 000 kvm BTA för det här specifika projektet. Kort gångavstånd till Alvik med ett omfattande kollektivtrafikutbud leder till att många förväntas välja kollektivtrafik framför cykling för arbetspendling.

Stockholms stad har 2025 tagit fram nya riktlinjer för parkeringstal och mobilitetsåtgärder. De nya riktlinjerna innebär generellt lägre parkeringstal för bil och högre parkeringstal för cykel och de nya parkeringstalen förutsätter mobilitetsåtgärder. Det finns en möjlighet för fastighetsägaren att gå över till de nya riktlinjerna, om det sker innan bygglovsskedet.

2.2 Planerad bebyggelse

Området utvecklas av både JM och Vasakronan, fördelningen samt benämningar på områdets byggnader visas i Figur 2. Området består i dagsläget av kontor och kommer efter genomförd exploatering bestå av en blandning av bostäder, kontor samt andra typer av lokalytor. De befintliga byggnaderna samt tillhörande garage ska bevaras till stor del. Vissa delar av garagen behöver rivas för att ge plats åt ny infrastruktur och nya byggnader.

För två av de befintliga båghusen, H och K, finns två olika bebyggelsealternativ som kommer medges i detaljplanen:

- Alternativ 1, båghus H och K är bostäder
- Alternativ 2, båghus H och K är kontor

¹ Cykelparkeringstal vid nyproduktion, Stockholms stad. Hämtad 2025-02-01 från <https://tillstand.stockholm/globalassets/foretag-och-organisationer/tillstand-och-regler/tillstand-regler-och-tillsyn/lokal-och-fastigheter/hallbarhetskrav-vid-byggnation/cykelparkeringstal-i-nyproduktion.pdf>

Den totala planerade bebyggelsen som utredningen utgår ifrån redovisas i Tabell 1 och lägenhetsfördelningen presenteras i Tabell 2.

Tabell 1. Total planerad bebyggelse.

| Total planerad bebyggelse | | | | |
|---------------------------|------------------------------------|----------------------------------|---------------|------------------------|
| Bebyggelsealternativ | Vasakronan, Alternativ 1, bostäder | Vasakronan, Alternativ 2, kontor | JM | Totalt |
| Antal lägenheter | 462 | 322 | 540 | 862-1 002 |
| Lägenheter (BOA) | 32 922 | 24 996 | 33 920 | 58 916-66 842 |
| Lägenheter (BTA) | 36 215 | 27 496 | 43 856 | 71 352-80 071 |
| Kontor (BTA) | 34 425 | 44 024 | 5 693 | 40 118-49 717 |
| Handel och service (BTA) | 1 522 | 1 522 | 2 031 | 3 553 |
| Förskola (BTA) | 865 | 865 | 1 099 | 1 964 |
| LSS-boende (BTA) | | | 559 | 559 |
| Totalt (BTA) | 73 027 | 73 907 | 53 238 | 126 265-127 145 |

Tabell 2. Lägenhetsfördelning för den planerade bebyggelsen.

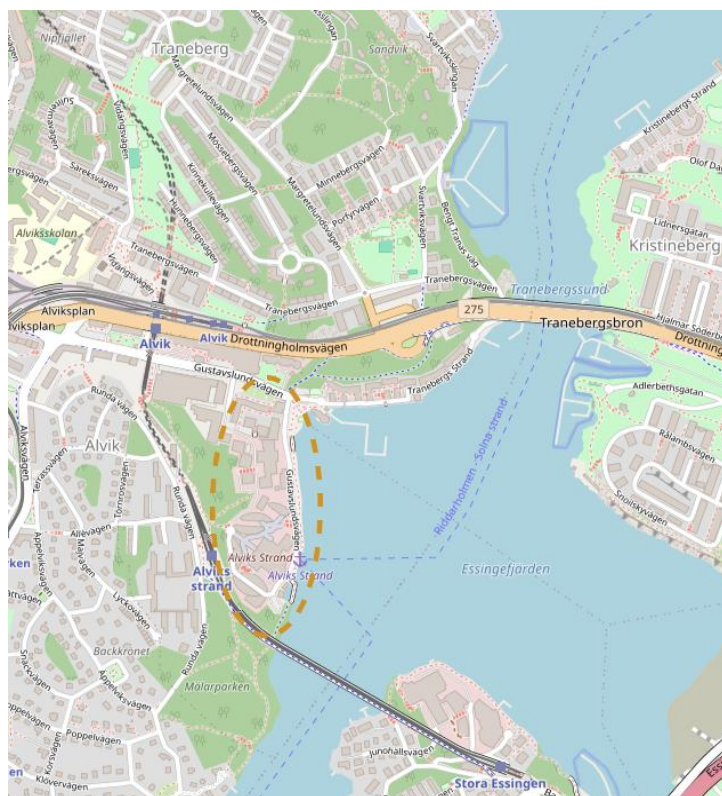
| Lägenhetsfördelning | | | | |
|---------------------|---------------------------------|----------------------------------|------------|------------------|
| Antal rum | Vasakronan, Alternativ 1 boende | Vasakronan, Alternativ 2, kontor | JM | Totalt |
| 1 rum och kök | 68 | 12 | 63 | 75-131 |
| 2 rum och kök | 130 | 88 | 212 | 300-342 |
| 3 rum och kök | 113 | 90 | 158 | 248-271 |
| 4 rum och kök | 121 | 116 | 78 | 194-199 |
| 5+ rum och kök | 30 | 16 | 29 | 45-59 |
| Totalt | 462 | 322 | 540 | 862-1 002 |

3 Nuläge och trafikala förutsättningar

I detta kapitel redogörs för förutsättningar och aspekter som påverkar efterfrågan på parkering i Alviks strand. Planområdet är lokaliserat söder om Drottningholmsvägen, i stadsdelen Bromma.

Området ligger centralt nära service och butiker vid Alviks centrum, där även tunnelbana, bussterminal och tvärbana finns. Därmed har området tillgång till kollektivtrafik och service av mycket god standard.

Avståndet till city är cirka 4 km fågelvägen. Till Fridhemsplan respektive Brommaplan är det cirka 2,6 km fågelvägen.



Figur 3. Planområdet markerat med en cirkel.

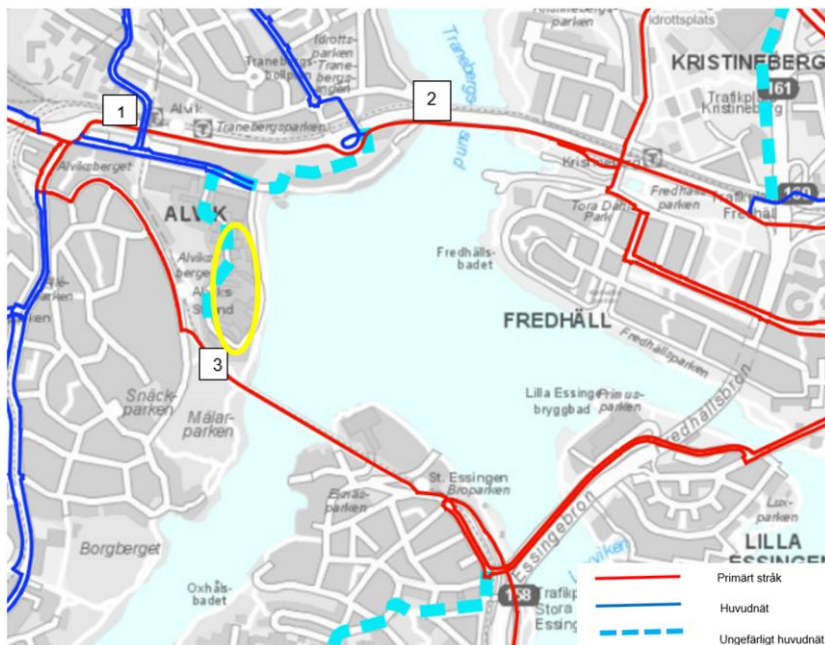
3.1 Gång och cykel

Utredningsområdet är lokaliserat i direkt anslutning till Stockholms stads cykelvägnät. Potentialen för cykling till och från planområdet är stor. Området ligger inom cykelavstånd till målpunkter som Fridhemsplan, Sundbybergs centrum och Liljeholmen. Till centrala delarna av innerstaden tar det omkring 15-20 minuter att cykla. Närheten till Alvik med tunnelbana, tvärbana och bussar lockar inte till cykling till bytespunkten utan flertalet kommer sannolikt att gå.

Området präglas av stora höjdskillnader vilket påverkat planeringen av entréer till nya byggnader för att skapa god tillgänglighet. En allmän hiss för att tillgängliggöra tvärbanehallplatsen Alviks strand planeras. Hisskopplingen kan också användas av cyklister för att bekvämt nå det regionala Essingestråket. Områdets lokalgator ansluter till cykelbana som kopplar till det regionala Hässelbystråket.

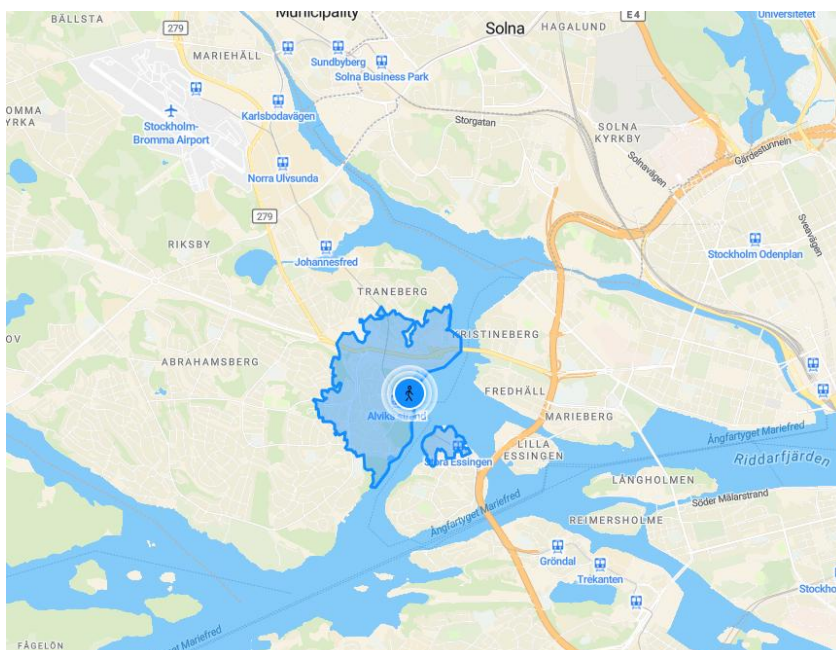
Punkt 1 i figuren nedan visar kopplingen från området för cykel vid Alviksvägen till Hässelbystråket. Punkt 2 visar kopplingen vid Tranebergs strand till Tranebergsbron och Hässelbystråket. Dessa punkter kopplar området till ett av stadens mest trafikerade cykelstråk, Hässelbystråket, mellan Rålambshovsparken och Hässelby. Punkt 3 på Runda vägen och det primära Essingestråket längs Alviksbron leder vidare till Kungsholmen och Liljeholmen/Södertäljevägen.

Kopplingen mellan punkt 3 på Essingestråket och punkt 2 på det primära Hässelbystråket längs Drottningholmsvägen är en strategiskt viktig koppling för cykeltrafiken som pekas ut i Stockholms stads cykelplan (2022) som en länk i huvudnätet. Idag sker kopplingen via punkt 1 och via Runda Vägen i blandtrafik. Längs Runda vägen, på sträckan mellan Terrassvägen och Ekstigen, är biltrafik endast tillåten i en riktning och cykeltrafik är tillåten i båda riktningar. Stråken är utpekade som primära stråk. I cykelplanen föreslås ett nytt huvudstråk genom planområdet som förbinder punkt 2 och 3, Gustavslundsvägen och Drottningholmsvägen/Tranebergsbron. Sedan omtag av planarbetet gjorts för att bevara befintliga kontorshus och att skola intill Alviks strands hållplats utgått har tidigare cykelbanekoppling ersatts av hissförbindelse samt cykling på områdets lokalgata.



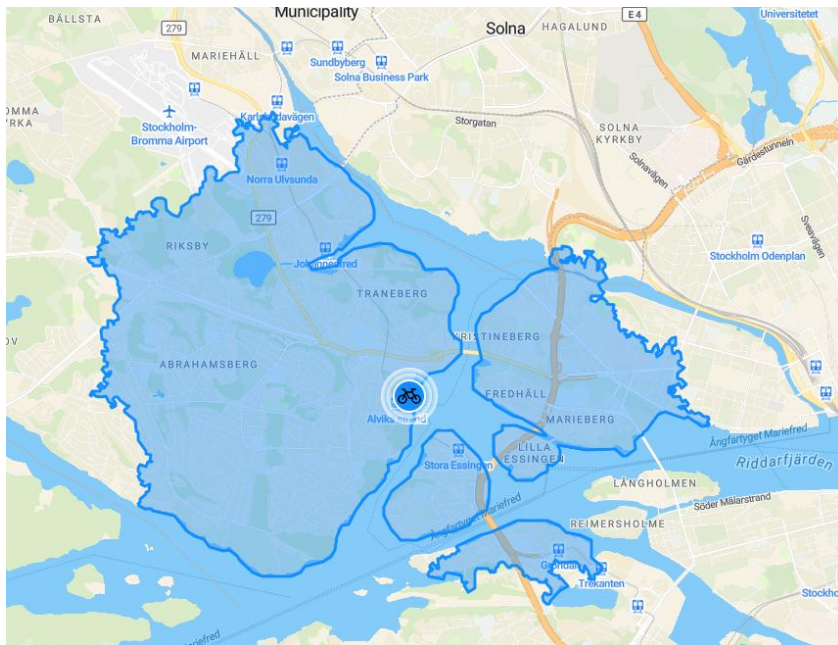
Figur 4. Utpekad och prioriterat, men ej färdigbyggt, cykelvägnät i närheten av planområdet. Planområdet är markerat med gul oval. Cykelvägar i Alvik. Källa: Stockholms cykelplan, 2022.

Från planområdet är det möjligt att på 15 min till fots nå bland annat Äppelviken, Tranebergsområdet och delar av Stora Essingen (se Figur 5).



Figur 5. Karta som visualiserar hur långt man når på 15 minuter med gång från utredningsområdet (markerat med ikon för gående). Källa: TravelTime.

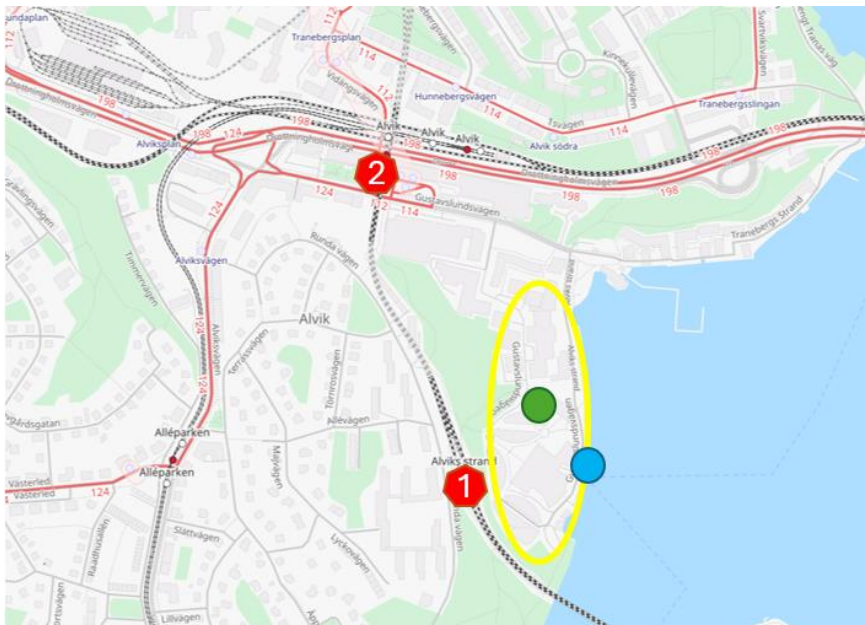
På samma tid kan man ta sig till stora delar av Kungsholmen, handelsplatsen Bromma Blocks och Gröndal med cykel från det planerade området (se Figur 6).



Figur 6. Karta som visualiserar hur långt man når på 15 minuter med cykel från utredningsområdet (markerat med cykelikon). Källa: TravelTime.

3.2 Kollektivtrafik

Från mitten av den planerade bebyggelsen är det ett gångavstånd på cirka 230 meter till stationen Alviks strand som tvärbanan trafikerar. Genom en promenad på 580 meter nås bussterminal, Nockebybanan samt tunnelbana med hög turtäthet i högtrafik. Gångavståndet till kollektivtrafik är inom riktlinjerna för god tillgänglighet. Till T-centralen tar det cirka 22 minuter med gång kombinerat med tunnelbana.



Figur 7. Kollektivtrafiknät och hållplatser i utredningsområdets omgivning (markerat med gul cirkel). Röda linjer markerar linjesträckning. Blå cirkel motsvarar kommande pendelbåthållplats. Grön cirkel markerar punkten varifrån avstånd har mätts. Numererade punkter motsvarar hållplatser i tabellen nedan. Kartkälla: Open Street Map & Tyréns.

Gångavstånd till närliggande kollektivtrafikhållplatser samt vilken typ av kollektivtrafik som finns vid varje hållplats är sammanställt i Tabell 3. Avstånden är mätta från den planerade bebyggelsen. Högtrafik innebär största möjliga trafikmängd under en timme på eftermiddagen en normal vardag.

Tabell 3. Gångavstånd till viktiga kollektivtrafikhållplatser, mätt från Gustavslundsvägen 129 (grön cirkel i figuren ovan).

| Nr | Hållplats | Avstånd | Kollektivtrafik | Antal avgångar i högtrafik |
|----|---------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| 1 | Alviks strand | 230 meter | Tvårbana Linje 30 | 16 |
| 2 | Alvik | 550 meter | Tvårbana Linje 30, 31 Tunnelbana Linje 17, 18, 19 Buss 112, 114, 124 Nockebybanan Linje 12 | Tvårbana: 22 Tunnelbana: 40 Buss: 13 Nockebybanan: 6 |

Vidare utreder Trafikförvaltningen pendlingstrafik på vatten och i framtiden kan en båtpendlingslinje mellan Ulvsunda och innerstaden med hållplats vid Alvik strand bli aktuell. Utifrån nuvarande strategi för pendlingsbåtar är det rimligt att anta att cyklar kommer kunna tas med på framtida pendlingsbåtar. Då kan Alviks strand bli en populär hållplats som också skapar nya genvägar i cykelnätet.





























3.3 Service i närområdet

Inom gångavstånd är det möjligt att nå ett flertal serviceverksamheter från Alviks strand. På upp till 6 minuter nås målpunkter som apotek, postombud, förskoleverksamhet och livsmedelsbutik. På cirka 13 minuter nås den lokala vårdcentralen och en skola F-9. Alviks torg som är en mötesplats med ett varierat utbud av service, ligger 500 meter bort.

Restidskvoterna visar på restider som motsvarar god standard för samtliga servicetyper för cykel jämfört med bil och god standard för hälften av servicetyperna för gångresor jämfört med bil. För alla målpunkter utom en är restiden med cykel kortare än restiden med bil.

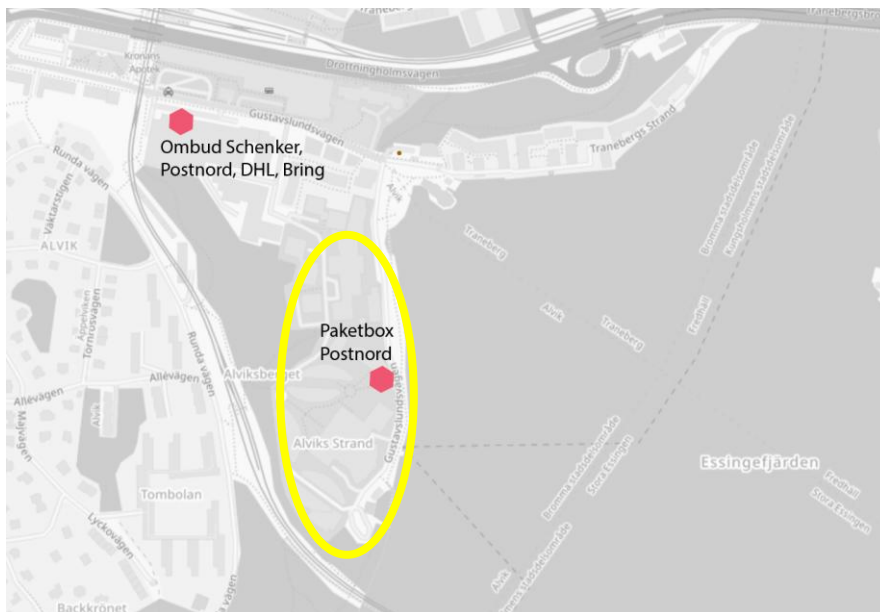
I Tabell 4 nedan görs en jämförelse av restiden dels mellan gång och bil, dels cykel och bil. De båda restiderna divideras med varandra vilket ger en restidskvot. Det innebär att om restidskvoten är 1,0 är restiden lika lång för båda trafikslagen och om den är 0,7 för gång/bil betyder det att gång är 30 procent snabbare än bil. För att beräkna den egentliga restiden läggs en terminaltid vid start och stopp till för alla resor med fordon. Terminaltiden läggs till för att simulera den tid det tar att till exempel låsa upp fordonet samt hitta parkering. För cykel är den totala terminaltiden satt till 2 minuter och för bil är den satt till 4 minuter. Enligt TRAST anses god standard motsvara en restidskvot på mindre än 1,5 medan låg standard motsvarar en restidskvot på större än 2,0. (Trafikverket, 2015)

Tabell 4. Viktiga målpunkter med restidskvot för gång, cykel och bil avrundat till en decimal. Alla avstånd utgår från det planerade områdets mitt. Restidskvoter har rangordnats enligt TRAST:s standardnivåer för god standard (grönt; <1,5), mindre god standard (gult; 1,5-2,0) samt låg standard (rött; >2,0).

| Startadress: Gustavslundsvägen 129 | | | |   |   |
|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Målpunkt | Avstånd (m) | Restid (min) | Restidskvot gång/bil | Restidskvot cykel/bil | |
| ICA Supermarket Alvikstorg |  350 | 4 | 0,9 | 0,7 | |
| |  450 | 4 | | | |
| |  450 | 5 | | | |
| Förskolan I Ur & Skur |  270 | 3 | 0,5 | 0,7 | |
| |  900 | 5 | | | |
| |  1500 | 7 | | | |
| Alviksskolan (F-9) |  1100 | 13 | 2,1 | 0,9 | |
| |  1100 | 6 | | | |
| |  1100 | 6 | | | |
| Postombud Alviks Kontorsmaterial |  450 | 5 | 1,1 | 0,7 | |
| |  450 | 4 | | | |
| |  450 | 5 | | | |
| Kronans Apotek Alvikstorg |  500 | 6 | 1,2 | 0,8 | |
| |  500 | 4 | | | |
| |  500 | 5 | | | |
| Alviks vårdcentral |  800 | 10 | 1,7 | 0,9 | |
| |  800 | 5 | | | |
| |  800 | 6 | | | |
| Stora Mossens IP |  1600 | 19 | 2,3 | 1,3 | |
| |  2500 | 11 | | | |
| |  2200 | 8 | | | |
| Lindhagen Galleria |  2400 | 29 | 2,3 | 0,8 | |
| |  2400 | 10 | | | |
| |  4200 | 12 | | | |

3.4 Post och paketservice i närområdet

I området finns tillgång till ombud för flera leveransföretag samt till en paketbox för Postnord. Ombudet ligger mellan tunnelbanan och området.

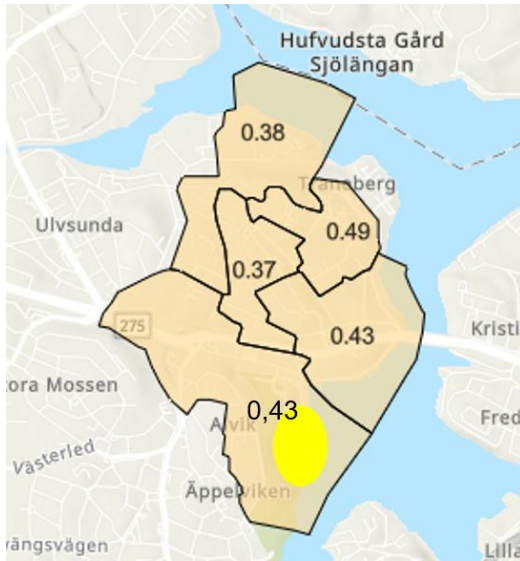


Figur 8. Platser för uthämtning av paket inom och i närheten av området.

3.5 Biläggande i närområdet

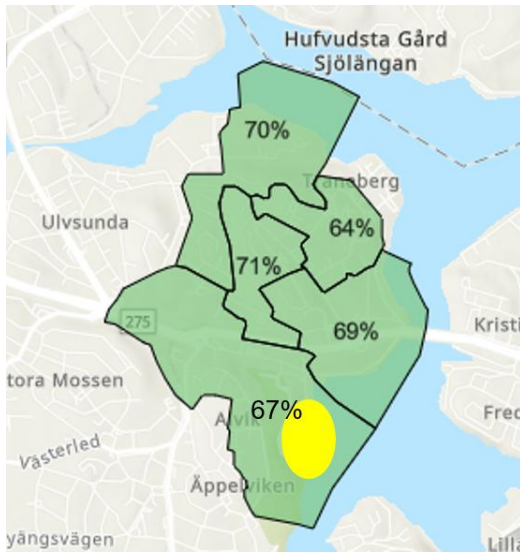
En viktig bedömningsgrund för efterfrågan på parkering är biläggande i befintliga fastigheter i ett område. Detta ger en god indikation över platsens service och kommunikationer, samt hur beroende de boende är av att äga en egen bil. I ett pågående forskningsprojekt studerar Tyréns bland annat statistik över biläggande i demografiska statistikområden (DeSO).

Figur 9 visar att bilägandet för närområdet ligger mellan 0,37 och 0,49 bilar per lägenhet. I det DeSO-område där utredningsområdet ligger är värdet 0,43 bilar per lägenhet.



Figur 9. Genomsnittligt antal bilar per lägenhet per DeSO-område omkring utredningsområdet (gul markering).

I underlaget ingår även hushåll med mer än en bil och därför säger ovanstående figur inget om hur stor andel av hushållen som faktiskt lever utan bil. Därför undersöks detta specifikt. I närområdet varierar siffran mellan 64% och 71%. I det DeSO-område där utredningsområdet ligger har nästan 7 av 10 lägenheter inte tillgång till egen bil (se Figur 10).



Figur 10. Andel hushåll i flerbostadshus per DeSO-område omkring utredningsområdet (gul markering) som inte äger egen bil.

3.6 Parkering och angöring

3.6.1 Nuläge

Planområdet har parkering på kvartersmark med avgiftsbelagda eller förhyrda platser. Parkeringarna bevakas av parkeringsbolag som anlitas av fastighetsägarna. Det finns både markparkering utomhus och parkering i garageanläggningar. Parkeringsplatser för personer med rörelsehinder finns utspridda i området. Cykelställ finns utomhus i litet antal på några platser. Vasakronan har ett centralt parkeringsgarage i två våningar samt parkeringsgarage under kvarter M med totalt 338 tillgängliga bilplatser. JM har 200 bilplatser i befintliga garage och 28 planerade platser i tillkommande kvarter som kommer vara tillgängliga för den nya bostadsbebyggelsen.

3.6.2 Framtida utveckling

Planeringsförutsättningarna för bilparkeringen i området utgår från att den sker i garage under byggnaderna. Längs gatorna tillåts endast korttidsangöring, samt parkering i upp till tre timmar för personer med tillstånd för parkering för rörelsehindrade.

Tillgänglighet i form av angöring är oftast möjlig inom 10 meter och ska alltid klaras inom 25 meter från byggnadernas entréer (PBL).

Parkering kommer att ske i befintliga garage som byggs om och anpassas till områdets nya bebyggelse. Det övre planet i Vasakronans centrala garage utformas för tillträde enbart för boende och hyrda parkeringsplatser. Nedre planet utformas för allmänt tillträde och kan användas som besöksparkering, korttidsparkering och parkeringsplatser för kontor och andra verksamheter. Hit hänvisas besökare till samtliga hus inom Vasakronans område. I garaget under hus M är uthyrda platser för boende och kontor där det inte är allmänt tillträde för besökare.

4 Cykelparkering

Att cykla och gå till och från cykelutrymmen belägna i garage för motorfordonstrafik måste kunna ske på ett trafiksäkert sätt och med hög trygghet. Cykelparkeringarna för samtliga kvarter behöver placeras så nära bostaden eller arbetsplatsen som möjligt men med beaktande av områdets topografi. Cykelparkeringar i områdets lägsta delar kommer att vara attraktiva om kopplingen vidare från parkeringen till målpunkterna är funktionella.

Behovet av cykelparkering bedöms, utifrån nulägesanalysen och den planerade exploateringen, till 3 per 100 kvm BTA för boende och till 10 per 1 000 kvm BTA för kontor. Förskoleverksamheten bedöms behöva 15 cykelparkeringsplatser per 1 000 kvm BTA.

Utöver detta behöver i snitt 0,2 cykelparkeringar anläggas per anställd i övriga typer av verksamheter. Besöksparkering till verksamheterna anläggs nära entréer och antalet anpassas efter typ av verksamhet. När verksamheterna och deras storlek är beslutade kan en översyn över antal cykelparkeringar behöva göras.

Cykelparkeringar för boende och kontor bör utformas med hög standard för att säkerställa god komfort och att platserna kommer till användning. Antal cykelparkeringar för bostäder och övriga verksamheter redovisas i Tabell 5 och Tabell 6. BTA och antal lägenheter för den planerade bebyggelsen redovisas i Tabell 1 och Tabell 2.

Tabell 5. Antal cykelparkeringar per byggaktör och bebyggelsetyp.

| Antal cykelparkeringar | | | | |
|------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------|--------------------|
| Bebyggelsetyp | Vasakronan, Alternativ 1 boende | Vasakronan, Alternativ 2 kontor | JM | Totalt |
| Bostäder | 1 087 | 825 | 1 316 | 2 141-2 403 |
| Kontor | 345 | 441 | 57 | 402-498 |
| Verksamheter | 16 | 16 | 21 | 37 |
| Förskola | 13 | 13 | 17 | 30 |
| LSS-boende | | | 2 | 2 |
| Totalt | 1 461 | 1 295 | 1 413 | 2 708-2 874 |

Tabell 6. Totalt antal cykelparkeringar för Vasakronan och JM för respektive alternativ.

| Antal cykelparkeringar, Vasakronan & JM | | |
|-----------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------|
| Bebyggelse | <i>Vasakronan & JM, Alternativ 1</i> | <i>Vasakronan & JM, Alternativ 2</i> |
| Bostäder | 2 403 | 2 141 |
| Kontor | 402 | 498 |
| Verksamheter | 37 | 37 |
| Förskola | 30 | 30 |
| LSS-boende | 2 | 2 |
| Totalt | 2 874 | 2 708 |

5 Bilparkering

För detta exploateringsprojekt har Stockholms stad satt det projektspecifika parkeringstalet till 0,4675 platser per bostad. Parkeringstalet inkluderar platser för besöksparkering.

Området har ett kollektivtrafiknära läge, ligger nära viktiga cykelstråk och utredning pågår angående en ny pendlingsbåt till området. Vissa av kontorsverksamheterna har ett behov av bil i arbetet. Till följd av detta har det antagits att 5 parkeringsplatser behövs per 1 000 kvm BTA för kontor. I Stockholms stads riktlinjer finns inget parkeringstal för kontorsparkering. Förslaget är dock i linje med det spann som anges som utgångspunkt i de nya riktlinjerna.

Korttidsparkering till övriga verksamheter som inte är kontor antas att 2 parkeringsplatser behövs per 1 000 kvm BTA. De planerade verksamheterna är små till ytan, utöver förskolan är samtliga verksamhetslokaler mellan 60 och 500 kvm LOA och ungefär hälften av lokalerna är under 200 kvm LOA. Bedömningen är att få förskolebarn kommer att skjutas med bil. Genom områdets förutsättningar bedöms upptagningsområdet utgöras av närområdet. All korttidsparkering till dessa verksamheter hänvisas till det öppna planet i det centrala parkeringsgaraget.

Vasakronans två alternativ för bebyggelse ger två olika dimensionerande situationer som kan utläsas ur sammanställningarna nedan. I garagets nedre, öppna, plan finns cirka 169 platser. BTA och antal lägenheter för den planerade bebyggelsen redovisas i Tabell 1 och Tabell 2.

Tabell 7. Antal bilparkeringar per byggaktör och bebyggelsetyp.

| Antal bilparkeringar | | | | |
|-----------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-------|-----------------|
| Bebyggelsetyp | Vasakronan, Alternativ 1 boende | Vasakronan, Alternativ 2, kontor | JM | Totalt |
| Bostäder | 216,0 | 151,0 | 252,5 | 403,5 - 468,4 |
| Anställda | 179,7 | 227,7 | 30,5 | 210,2 - 258,2 |
| Besökare | 4,8 | 4,8 | 7,4 | 12,2 |
| Summa parkeringsefterfrågan | 401 | 384 | 291 | 674 - 691 |
| Tillgängliga platser | 338 | 338 | 228 | 566 |
| Underskott | -63 | -46 | -63 | (-108) - (-125) |

5.1.1 Samnyttjande

Behovet av bilparkering skiljer sig över dygnets timmar för de olika verksamheterna och genom samnyttjande kan det totala antalet parkeringsplatser som behövs hållas nere. För att samnyttjande ska vara möjligt förutsätts att inga av bilplatserna som ingår i samnyttjandet får vara exklusivt reserverade för vissa verksamheter eller individer.

Vasakronans garage har två plan, där det övre våningsplanet kan nyttjas som boendeparkering med tillträde enbart för boende. Det nedre planet bör vara utformat för besökare till bostäder samt anställda och besökare till verksamheter. Det är också en lösning som skapar god orienterbarhet och minimerar söktrafik i området där besökare till området hänvisas till bottenvåningen i Vasakronans stora garage med in- och utfart mot Strandparken. Samnyttjandet förutsätter att boendes besökare samt besökare och anställda hos JMs verksamheter har möjlighet att parkera i Vasakronans nedre garageplan.

För att få fram dimensionerande tidpunkt, där de aktuella verksamheternas har sin maximala parkeringsefterfrågan på bilparkering, beräknas samtliga verksamheters parkeringsefterfrågan vid de olika tidpunkterna. Den period som genererar det totala maximala behovet är det som utgör parkeringsefterfrågan för området.

Beläggingsgraden för de befintliga parkeringsplatserna understryker möjligheten till goda resultat av samnyttjande. Under 2022 var den högsta beläggingsgraden runt 60 procent på dagarna under kontorsarbetstider samt runt 30 procent utanför kontorstider. De flesta anländer mellan klockan 8 och 9 på morgonen².

Utifrån tidigare nämnd utredning och utifrån en mall för samnyttjande av bilplatser framtagen av Göteborgs stad³, parkeringslexikon samt Malmö stads riktlinjer⁴ har följande belastning på den samnyttjade parkeringen antagits för att illustrera hur samnyttjandet kan komma att se ut. Talen i tabellen nedan utgör förväntad beläggning i procent för olika tider och veckodagar. Parkeringsplatser för boende kan ej samnyttjas och har därför 100% beläggning alla tider. Beräkningarna inkluderar inte reduktion genom mobilitetsåtgärder.

² Parkeringsutredning, Vasakronan Alviks strand, Sweco 2023-10-12.

³ Mall för samnyttjande av bilplatser, Version 1.1, Göteborg stad, 2021.

⁴ Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö, 2020.

Tabell 8. Uppskattad beläggning i procent för bilparkering för olika verksamheter och tider, över en vecka.

| Samnyttjandegrader, uppskattad beläggning i procent | | | | |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------|-------------------------------------------|-------------------------------|
| Dimensionerande tider | Bostäder, boende ej samnyttjat | Bostäder, besökande | Kontor och övriga verksamheter, anställda | Övriga verksamheter, besökare |
| Torsdag | | | | |
| Kl. 10-16 | 100 | 30 | 90 | 40 |
| Kl. 16-19 | 100 | 50 | 40 | 60 |
| Natt | 100 | 50 | 20 | 0 |
| Fredag | | | | |
| Kl. 10-16 | 100 | 30 | 80 | 50 |
| Kl. 16-19 | 100 | 100 | 20 | 90 |
| Natt | 100 | 70 | 10 | 0 |
| Lördag | | | | |
| Kl. 10-13 | 100 | 40 | 10 | 100 |
| Natt | 100 | 50 | 10 | 0 |

För Alternativ 1 är den högsta beläggningen på bilparkering torsdag kl. 10-16, då efterfrågan för besökare och anställda väntas vara ca 128 bilplatser (se Tabell 9).

Tabell 9. Samnyttjande av bilparkering för Alternativ 1. I beräkningen ingår både efterfrågan för Vasakronan och JM.

| Samnyttjande, antal platser – Alternativ 1 | | | | |
|--------------------------------------------|---------------------|-------------------------------------------|-------------------------------|--------------|
| Dimensionerande tider | Bostäder, besökande | Kontor och övriga verksamheter, anställda | Övriga verksamheter, besökare | Totalt |
| Torsdag | | | | |
| Kl. 10-16 | 14,1 | 108,4 | 4,9 | 127,3 |
| Kl. 16-19 | 23,4 | 48,2 | 7,3 | 78,9 |
| Natt | 23,4 | 24,1 | 0,0 | 47,5 |
| Fredag | | | | |
| Kl. 10-16 | 14,1 | 96,4 | 6,1 | 116,5 |
| Kl. 16-19 | 46,8 | 24,1 | 10,9 | 81,9 |
| Natt | 32,8 | 12,0 | 0,0 | 44,8 |
| Lördag | | | | |
| Kl. 10-13 | 18,7 | 12,0 | 12,2 | 42,9 |
| Natt | 23,4 | 12,0 | 0,0 | 35,5 |

Även för Alternativ 2 är den högsta beläggningen på bilparkering torsdag kl. 10-16, då efterfrågan för besökare och anställda väntas vara ca 169 bilplatser (se Tabell 9).

Tabell 10. Samnyttjande av bilparkering för Alternativ 2. I beräkningen ingår både efterfrågan för Vasakronan och JM.

| Samnyttjande, antal platser – Alternativ 2 | | | | |
|--------------------------------------------|--------------------|-----------------------------------------|-------------------------------|--------------|
| Dimensionerande tider | Bostäder, besökare | Kontor & övriga verksamheter, anställda | Övriga verksamheter, besökare | Totalt |
| Torsdag | | | | |
| Kl. 10-16 | 12,1 | 151,6 | 4,9 | 168,6 |
| Kl. 16-19 | 20,2 | 67,4 | 7,3 | 94,9 |
| Natt | 20,2 | 33,7 | 0,0 | 53,9 |
| Fredag | | | | |
| Kl. 10-16 | 12,1 | 134,8 | 6,1 | 153,0 |
| Kl. 16-19 | 40,3 | 33,7 | 10,9 | 85,0 |
| Natt | 28,2 | 16,8 | 0,0 | 45,1 |
| Lördag | | | | |
| Kl. 10-13 | 16,1 | 16,8 | 12,2 | 45,1 |
| Natt | 20,2 | 16,8 | 0,0 | 37,0 |

5.2 Laddplatser för elfordon

I plan- och byggförordningen finns krav för laddinfrastruktur vid uppförande av nya byggnader och vid ombyggnader. Reglerna innebär för utvecklingen av Alviks strand i korthet att förberedelser för ledningar ska finnas till alla parkeringsplatser i bostadshus och till minst 20 procent av parkeringsplatserna tillhörande byggnader som inte är bostadshus. I byggnader som inte är bostadshus ska det finns minst en laddningspunkt.

Laddning vid bostaden är den mest betydande laddningsplatsen för elfordon. I kombination med den nationella långsiktiga målsättningen om att Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 rekommenderas att utbyggnad av laddningspunkter byggs ut i avsevärt högre omfattning än kraven för att möta efterfrågan. En rekommendation är därför att antalet laddpunkter anläggs för minst 25 procent av antalet boendeparkeringar. För kontor rekommenderas att minst 10 procent av parkeringsplatserna installeras med laddningspunkt.

Kravställningen betyder att omkringliggande infrastruktur för elnätet (så som nätstationer) behöver vara dimensionerad för att laddpunkter är installerade för alla bostadsparkeringar samt för en femtedel av parkeringen som tillhör byggnader med annan användning än bostäder.

6 Förslag på mobilitetsåtgärder

Syftet med mobilitetsåtgärder är att skapa goda förutsättningar för hållbart resande och sänka parkeringsefterfrågan genom att erbjuda andra former av mobilitet än att äga egen bil. Sammantaget ska åtgärderna bidra till att sänka efterfrågan på bilparkering.

Föreslagna åtgärder är utformade och anpassade med avseende på typ av bebyggelse, förutsättningar för resande med respektive trafikslag samt det geografiska läget i förhållande till service och målpunkter. Tillsammans ska föreslagna åtgärder dels understödja att hållbara resvanor etableras, dels skapa en bestående beteendeförändring.

Ett paket av åtgärder föreslås som tillsammans bedöms minska efterfrågan på att äga egen bil i området med upp till 15%, vilket motsvarar medelnivå i Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal.

Åtgärder för att uppnå grundnivå

Kommunikation om mobilitet i tidigt skede och kontinuerligt efter inflyttning

Kommunikation kring mobilitet i bostäderna anpassas redan från försäljningsskedet och återkommande över en femårsperiod. Byggaktörens marknadsföring av bostäderna ska förmedla att det erbjuds flera olika mobilitetsåtgärder och att bilparkering är begränsad.

Informationspaket (bland annat i bopärm) om mobilitetsåtgärder ges i samband med inflyttning, med information om vilka mobilitetstjänster som erbjuds, närheten till kollektivtrafik, bilpool och cykelpool.

Efter inflyttning arrangeras event där de boende får testa mobilitetsåtgärder och registrera sig för bilpool och cykelpool. Detta är lämpligt till exempel i samband med städdagar i föreningen och dylikt.

Kontinuerlig information om aktuella mobilitetsåtgärder kan exempelvis förmedlas via e-post och hemsida både till nyinflyttade och befintliga boende. Denna typ av information förutsätter att de boende kontaktas antingen av mobilitetsleverantörer, föreningens styrelse eller liknande.

Attraktivt lokaliserad cykelparkering av god standard med förbättrade cykelfaciliteter

Cykelparkering utformas med god standard i enlighet med Stockholms stads handböcker för cykelparkering. Lokalisering görs i lätt nåbara cykelrum på markplan eller via cykelbar ramp till markplan från garage. Att cykla och gå till och från ett cykelutrymme i garage måste kunna göras på ett trafiksäkert sätt och med hög trygghet. Cykelrum utformas med automatiska dörröppnare och utan trösklar. Cykelrummen förses också med förbättrade cykelfaciliteter i form av fast installerad tryckluftspump.

Åtgärder för att uppnå medelnivå

Cykelpool och bilpool

Byggaktörerna åtar sig att säkerställa att avtal om att tillhandahålla elcykelpool inom föreningen under fem år efter inflyttning. Det ger de boende möjlighet att använda denna typ av cyklar utan att själv behöva bära investeringskostnaden. Leverantören underhåller cyklarna löpande och anpassar dem för vinter- och sommarvägslag. För cykelpoolen föreslås 0,4 cyklar per 1 000 kvm BOA. För Vasakronan innebär det 13 poolcyklar för Alternativ 1 och 10 för Alternativ 2 och för JM innebär det 14 poolcyklar.

Byggaktörerna åtar sig att säkerställa att avtal om att tillhandahålla plats för bilpool motsvarande 0,2 fordon per 1 000 kvm BOA inom föreningen finns under fem år efter inflyttning. För Vasakronan innebär det 7 poolbilar för Alternativ 1 och 5 för Alternativ 2 och för JM innebär det 7 poolbilar. Poolens bilar bör vara elbilar för att möta framtida kravställningar. Vidare ordnar byggaktören attraktiva parkeringsplatser för dessa. Vid inflyttning kan antalet utplacerade fordon vara 70-80% av det totala antalet bilpoolsfordon. Utvärderingar av användandet planeras in efter en månad och efter ytterligare tre månader. Antalet fordons justeras utifrån utvärderingsresultatet.

Bilpoolen kan samordnas mellan de olika kvarteren för att ge stordriftsfördelar och möjliggöra många fordon av olika typer som passar varierade behov. Med fördel kan de förläggas i Vasakronans öppna parkeringsanläggning för att möjliggöra samnyttjande med boende i övriga stadsdelen och med verksamheterna. Detta skapar större ekonomisk hållbarhet för bilpooltjänsten, särskilt om affärsmodellen innefattar att förvaltaren får tillbaka en del av avkastningen. En sådan typ av affärsmodell ger även incitament för leverantören och för förvaltaren att tillsammans hitta bra sätt att öka användandet i bilpoolen.

Ett nyligen framtaget forskningsresultat från Tyréns visar på att fler fordon i en bilpool ger ett ökat användande på hela fordonsflottan, en generös mängd fordon ger därmed en procentuellt större effekt.

Förbättrade cykelfaciliteter

Förbättrade faciliteter i form av enklare cykelservicekit för egen reparation av cyklar, möjligheter att tvätta cyklar, ladduttag för elcyklar samt besöksparkering nära entréer.

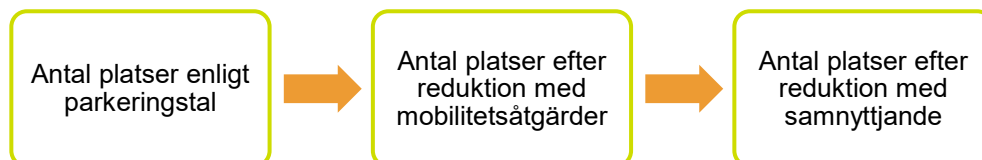
Cykelservice två gånger per år

Byggaktören upprättar avtal om cykelservice och reparation där leverantör kommer till platsen vår och höst under fem år och servar boendes cyklar till subventionerat pris. Möjlighet ges också att få sina vinter-/ sommardäck monterade. Samordnas med kommunikationsevent om möjligt.

Denna åtgärd bedöms ge en större effekt än Prova-på-kort på kollektivtrafik. Detta eftersom det finns goda förutsättningar för cykling, där restiden med cykel är kortare än med bil till sju av åtta identifierade viktiga lokala målpunkter. Resultat från forskningsprojektet Innovativ Parkering visar även att många slutar cykla på grund av bristande underhåll eller skada, eftersom det är omständligt att ta cykeln till en reparatör. Kontinuerlig cykelservice förebygger att de boende slutar cykla av denna anledning.

7 Reduktion genom mobilitetsåtgärder och samnyttjande

Antal parkeringsplatser beräknas genom flera olika steg, där grundparkeringstalet är en utgångspunkt. Antal platser enligt parkeringstalet redovisas i Kapitel 4 för cykelparkering och i Kapitel 5 för bilparkering. För bilparkering görs därefter en reduktion med hjälp av mobilitetsåtgärder i ett andra steg och därefter med både mobilitetsåtgärder och samnyttjande i ett sista steg. Antal platser för dessa två steg redovisas nedan.



För att erhålla en reduktion enligt ambitionsnivå medel tillkommer bland annat poolcyklar till antalet cykelplatser. Det totala antalet cykelplatser redovisas i tabellen nedan.

Tabell 11. Antal cykelparkeringsplatser för Vasakronan och JM, inklusive poolcyklar.

| Antal cykelparkeringar, Vasakronan & JM | | |
|-----------------------------------------|--------------|--------------|
| Bebyggelseyp | Alternativ 1 | Alternativ 2 |
| Bostäder | 2 403 | 2 141 |
| Kontor | 402 | 498 |
| Verksamheter | 37 | 37 |
| Förskola | 30 | 30 |
| LSS-boende | 2 | 2 |
| Poolcyklar | 27 | 24 |
| Totalt | 2 901 | 2 732 |

I Tabell 12 redovisas efterfrågan på bilparkering för respektive byggaktör, efter en reduktion om 15% för mobilitetsåtgärder. Reduktionen är endast aktuell för boendeparkeringen. När reduktion för mobilitetsåtgärder appliceras blir parkeringsefterfrågan totalt mellan ca 613 till 627 platser, vilket innebär ett underskott om mellan 49 och 63 platser. Endast mobilitetsåtgärder på medelnivå är därför inte tillräckligt för att uppnå Stockholms stads krav på parkering.

Tabell 12. Efterfrågan på bilparkering inom området efter en reduktion för mobilitetsåtgärder har gjorts för boendeparkeringen.

| Antal bilparkeringar, 15% reduktion | | | | |
|-------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------|---------------|
| Bebyggelseyp | Vasakronan, Alternativ 1 boende | Vasakronan, Alternativ 2 kontor | JM | Totalt |
| Bostäder | 183,6 | 128,4 | 214,6 | 342,9 - 398,2 |
| Anställda | 179,7 | 227,7 | 30,5 | 210,2 – 258,2 |
| Besökare | 4,8 | 4,8 | 7,4 | 12,2 |
| Poolbilar | 7 | 5 | 7 | 12 - 14 |
| Summa parkeringsefterfrågan | 375,1 | 361,1 | 252,0 | 613,1 – 627,1 |
| Tillgängliga platser | 338 | 338 | 228 | 566 |
| Underskott | -37,1 | -23,1 | -24,0 | (-48) - (-62) |

Nedan redovisas efterfrågan på bilparkeringsplatser genom samnyttjande efter det att en reduktion för mobilitetsåtgärder har gjorts för boendeparkeringen. Genom samnyttjande och mobilitetsåtgärder med 15% reduktion erhålls ett överskott om 26 platser för Alternativ 1 och 42 platser för Alternativ 2 (se Tabell 13). Alternativ 1 möjliggör att poolbilarna kan placeras i det nedre planet i Vasakronans centrala garage.

Tabell 13. Efterfrågan på bilparkering vid samnyttjande inom området efter en reduktion för mobilitetsåtgärder har gjorts för boendeparkeringen.

| Antal bilparkeringar, samnyttjande samt 15% reduktion | | |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Bebyggelseyp | Vasakronan & JM, Alternativ 1 | Vasakronan & JM, Alternativ 2 |
| Bostäder | 398,2 | 342,9 |
| Anställda & besökare | 127,3 | 168,6 |
| Poolbilar | 14 | 12 |
| Summa parkeringsefterfrågan | 540 | 524 |
| Tillgängliga platser | 566 | 566 |
| Överskott | 26 | 42 |

7.1 Sammanfattning parkering

Eftersom Vasakronan har två bebyggelsealternativ anges parkeringsefterfrågan i spann. Utgångspunkten är de 2 874 (alternativ 1) eller 2 708 (alternativ 2) cykelparkeringsplatser och 691 (alternativ 1) eller 674 (alternativ 2) bilparkeringsplatser som ska anläggas enligt kommunens parkeringsnorm. Det övre våningsplanet i Vasakronans parkeringsgarage nyttjas endast av boende och det nedre planet av besökare och anställda. Båda våningsplanen kommer inrymma ca 169 bilparkeringsplatser vardera.

- Genom samnyttjande av platser för boendes besökare, kontor samt övriga verksamheter är bedömningen att en reduktion om 52 platser för bil kan göras för både alternativ 1 och 2.
- Reduktion genom mobilitetsåtgärder om 15% tillsammans med samnyttjande innebär:
 - Totalt 2 874 alternativt 2 708 parkeringsplatser för cykel samt 27 eller 24 platser för poolcyklar.
 - Totalt 526 alternativt 512 platser för bil, samt 14 eller 12 platser för poolbilar.

Tabell 14. **Alternativ 1.** Totalt antal cykel- respektive bilparkeringsplatser enligt parkeringstal samt efter reduktion genom samnyttjande respektive mobilitetsåtgärder.

| | Antal platser (utan reduktion) | Antal platser (efter reduktion genom samnyttjande) | Antal platser (efter reduktion genom mobilitetsåtgärder och samnyttjande) |
|-----------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Cykelparkeringsplatser | 2 874 | 2 874 | 2 874 + 27 |
| Bilparkeringsplatser | 691 | 639 | 526 + 14 poolbilar |
| Antal tillgängliga bilparkeringsplatser | 566 | 566 | 566 |
| Över-/underskott bilparkering | -125 | -73 | 26 |

Tabell 15. **Alternativ 2.** Totalt antal cykel- respektive bilparkeringsplatser enligt parkeringstal samt efter reduktion genom samnyttjande respektive mobilitetsåtgärder.

| | Antal platser (utan reduktion) | Antal platser (efter reduktion genom samnyttjande) | Antal platser (efter reduktion genom mobilitetsåtgärder och samnyttjande) |
|-----------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Cykelparkeringsplatser | 2 708 | 2 708 | 2 708 + 24 |
| Bilparkeringsplatser | 674 | 622 | 512 + 12 poolbilar |
| Antal tillgängliga bilparkeringsplatser | 566 | 566 | 566 |
| Över-/underskott bilparkering | -108 | -56 | 42 |

8 Slutsats och rekommendationer

Förutsättningarna för att cykla och åka kollektivt till och från området är mycket goda tack vare närhet till regionalt cykelstråk och kollektivtrafikutbud i Alvik. Genom föreslagna mobilitetsåtgärder är bedömningen att det är rimligt att sänka bilparkeringstalet för bostäder med 15%. Även förutsättningarna för samnyttjande är goda, med möjlighet att samnyttja platser mellan olika användare och tider över en vanlig vecka. Samnyttjandet förutsätter att JM kan nyttja Vasakronans nedre garageplan.

Både mobilitetsåtgärder och samnyttjande krävs för att uppfylla Stockholms stads riktlinjer för parkering. För bilparkeringsefterfrågan är Alternativ 1 dimensionerande. Det är dock endast cirka 15 platser i skillnad mellan efterfrågan för Alternativ 1 och Alternativ 2 efter att reduktion genom samnyttjande och mobilitetsåtgärder applicerats. Även för cykelparkering är Alternativ 1 dimensionerande. Skillnaden mellan alternativen är ca 170 platser, inklusive platser för poolcyklar.

Med förslaget samnyttjande på platser för kontor, verksamheter, och besökare till området samt mobilitetsåtgärder motsvarande 15% reduktion på boendeparkeringen finns en reserv på cirka 25-40 bilplatser i området.