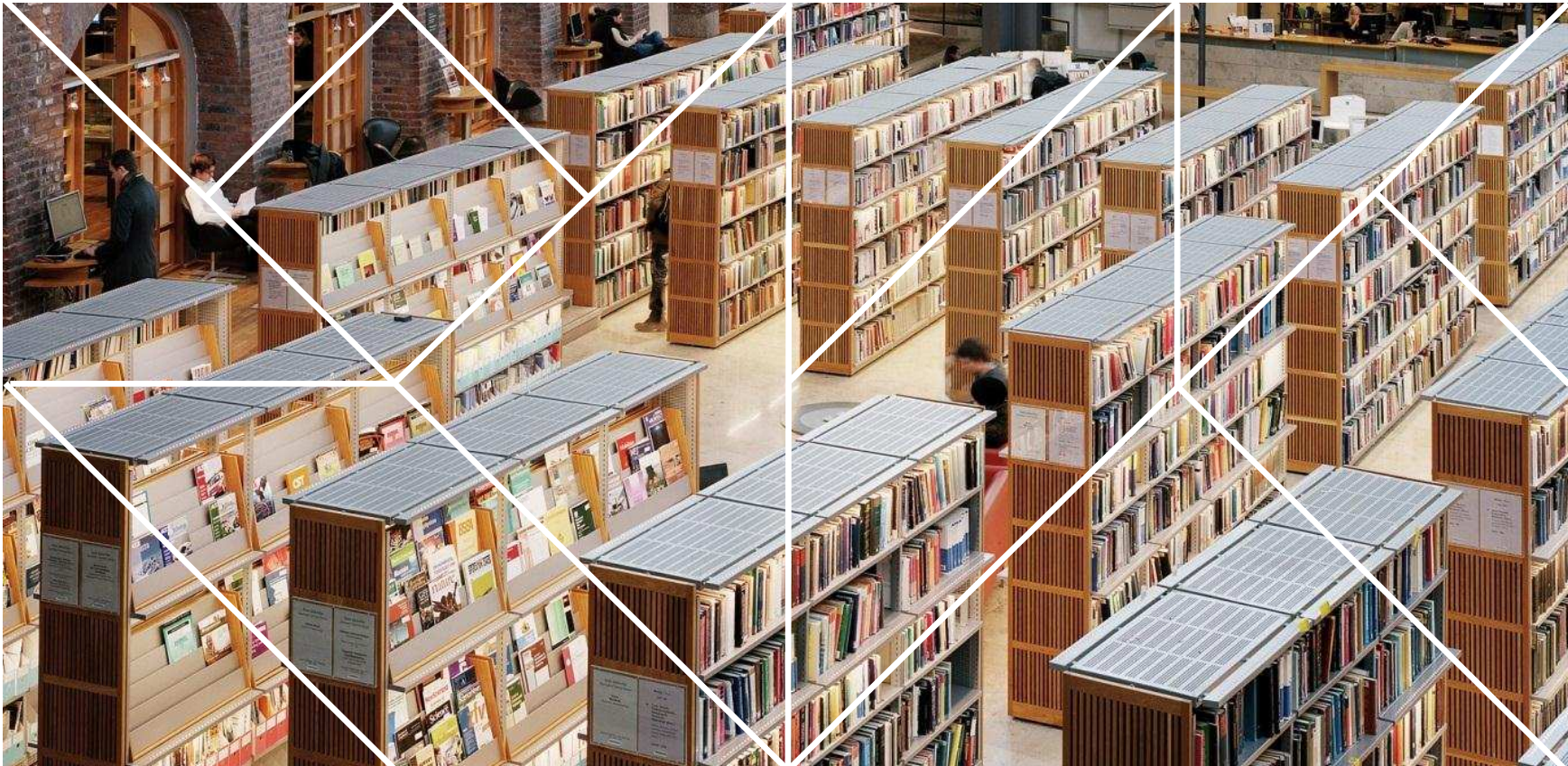


RAPPORT  
**KTH PARKERINGSUTREDNING**  
**STEG 1**



**Uppdrag:** 250368, KTH parkeringsutredning

Titel på rapport: KTH Parkeringsutredning Steg 1

Status: Rapport

Datum: 2013-12-02

### Medverkande

Beställare: Akademiska Hus

Kontaktperson: Karin Ahlzén

Konsult: Tyréns

Uppdragsansvarig: Johan Nilsson, Tyréns

Handläggare: Johan Kjellberg, Tyréns

### Tyréns AB

118 86 Stockholm  
Besök: Peter Myndes Backe 16

Tel: 010 452 20 00  
[www.tyrens.se](http://www.tyrens.se)

Säte: Stockholm  
Org.Nr: 556194-7986

### Revideringar

Revideringsdatum 2013-11-15

Version: 1

Omfattning: Rev. efter synpunkter från SBK

Revideringsdatum 2013-12-02

Version: 2

Omfattning: Nya plankartor

## Sammanfattning/Slutsatser

KTH Campus genomför planering och byggnation av flertalet förtätningsprojekt. Såväl nya studentbostäder som institutionsbyggnader planeras.

Parkeringsutredningen sammanfattar dagens beläggning och reglering och visar även metoder för att styra parkeringsbehov. I en kommande fas 2, en parkeringsstrategi, ska flertalet mjuka parameterar analyseras för mobilitetsmönster för hela KTH Campus.

En analys av tillkommande behov, borttagande av befintlig parkering och tillskott i form av P-garage ger att beläggningen med exploatering enligt planer närmar sig **70-77%** beroende på P-tal/P-behov för studentbostäder. En parkeringsanläggning är "effektivt full" vid omkring 85% beläggning.

Ingen hänsyn är tagen till målpunkterna i denna analys. Kartan på sida 10 visar att beläggningen är tätare på vissa delar.

I beräkningarna är redan tidigare godkända detaljplaner "nyutredda" och har tillskrivits ett parkeringsbehov. Tillskottet med 210 platser i ett garage borgar för att ingen brist kommer uppstå i området. Att samla över 200 parkeringsplatser i en anläggning ligger i linje med stadens planeringsdokument och ses även i denna parkeringsutredning som positivt. Den överkapacitet som skapas kan möjliggöra ytterligare förtätning på parkeringsplatser i området.

KTH Campus är beläget i ett utmärkt kollektivtrafikläge och flertalet stora stadsbyggandsprojekt i nära framtiden medför att KTH:s lokalisering blir alltmer central i Stockholm. I en tät stad krävs yteffektiva transportmedel och bilen som transportmedel kommer att minska i betydelse till förmån för kollektivtrafik, gång och cykel. I kommande parkeringsstrategi ska detta beaktas.

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Bakgrund.....</b>	<b>5</b>
1.1	Parkeringsutredning Steg 1.....	5
1.2	Parkeringsutredning Steg 2.....	5
<b>2</b>	<b>Nuläge .....</b>	<b>6</b>
2.1	Antal parkeringsplatser .....	8
2.2	Reglering av parkeringsplatser.....	9
2.3	Beläggning parkeringsplatser.....	10
<b>3</b>	<b>Omvärld.....</b>	<b>12</b>
3.1	Stockholms framkomlighetsstrategi.....	12
3.2	Trender inom parkeringsplanering .....	13
3.3	Kollektivtrafik.....	13
3.4	Cykel.....	15
<b>4</b>	<b>Exploateringsplaner .....</b>	<b>16</b>
4.1	B: Osquldas väg.....	17
4.2	C: Studentbostäder vid Teknikringen .....	18
4.3	D: Drottning Kristinas väg Norra.....	19
4.4	F1 - F3: .....	20
4.5	Exploateringsplanernas påverkan på ppl-utbudet .....	21
<b>5</b>	<b>Behov av nya P-platser .....</b>	<b>22</b>
5.1	Mobility Management-åtgärder i samband med förtätning .....	22
5.2	Anpassning till promenadstaden .....	22
5.3	Kantstenens roll – Akademiska Landsvägen. ....	22
5.4	Förslag på nya parkeringsmöjligheter .....	22
<b>6</b>	<b>Referenser.....</b>	<b>23</b>



## 1 Bakgrund

Akademiska hus har för avsikt att förtäta KTH-området med studentbostadsbebyggelse. I processen igår att redovisa situation, behov och eventuella lösningar för bilparkering.

För studentbostäder är P-normen låg: mellan 0 och 0,1 används på senare tid i Stockholm. För byggande av studentboende på KTH Campus sker dock exploatering ofta på parkering, vilket i reella tal minskar befintligt parkeringsutbud. I viss utsträckning kan exploatören hänvisa till övriga befintliga parkeringsmöjligheter i närområdet. Däremot är det bekant att droppen urholkar stenen och till slut finns inga parkeringsmöjligheter kvar. Därför tas nu ett större grepp på parkeringssituationen i KTH Campus.

En förstudie finns framtagen som redovisar planerna närmare.<sup>1</sup> Detaljplanearbetet bedrivs i separata planer men parkeringsutredningen kommer att vara områdestäckande och kunna användas för samtliga planer.

I förstudien redovisas att principerna för de planerade studentbostäderna på KTH Campus bland annat är att "skapa ett ordentligt inslag, en så stor mängd som går, av nya studentbostäder". Parkeringsfrågan måste

hanteras för att inte bli en begränsande faktor för de vägledande principerna.

Tre viktiga principer som nämns i FS är att

- Cykelparkering inom campus bör utvecklas.
- Parkeringsytor som inte används ska tas bort.
- Små parkeringsytor och enstaka parkeringsplatser föreslås slå samman och istället gestaltas på ett medvetet sätt.
- Endast bilparkering som krävs av tillgänglighetsskäl behöver ligga i direkt anslutning till nya bostäder.

### 1.1 Parkeringsutredning Steg 1

I parkeringsutredning steg 1 ingår att redovisa antal parkeringsplatser (ppl), reglering och beläggningsgrad. Diskussion ska föras om andra påverkansfaktorer på parkeringsbehov såsom reglering, kollektivtrafik och cykelmöjligheter och vid behov ska föreslås behovstal och möjliga områden för nya parkeringsplatser.

### 1.2 Parkeringsutredning Steg 2

Parkeringsutredning steg 2 innefattar förslag på långsiktig parkeringsstrategi för parkering på KTH-området. Steg 2 genomförs som fördjupning av denna rapport som endast redovisar steg 1.

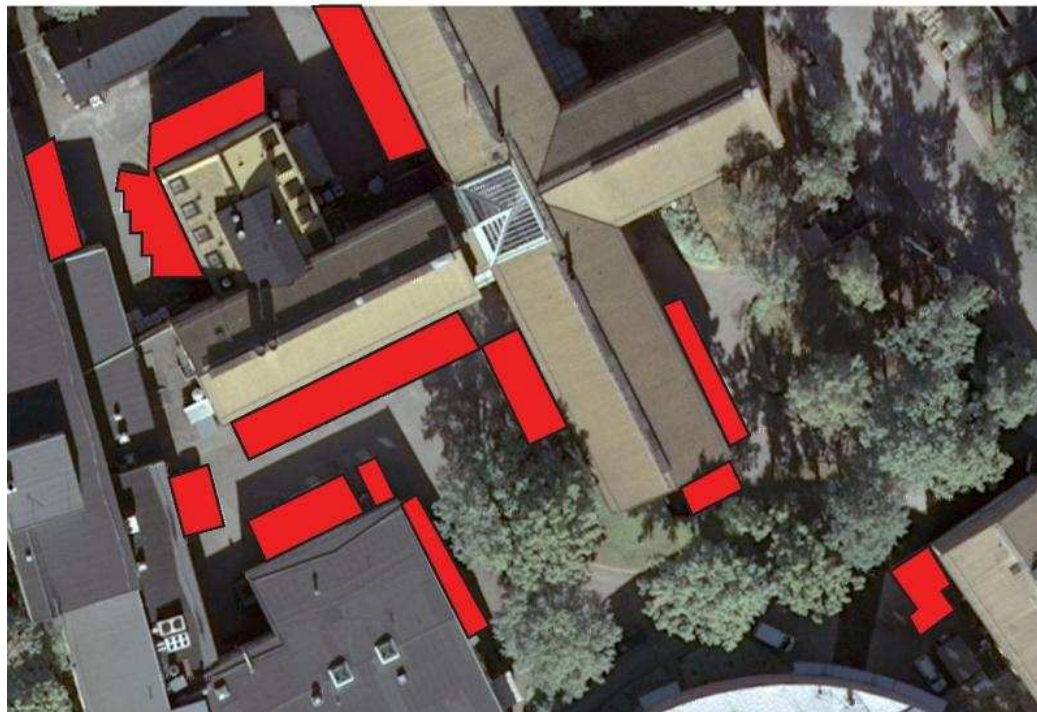
---

<sup>1</sup> Akademiska Hus 2013

## 2 Nuläge

Parkeringsplatserna på KTH är till stor del "restytor med stort inslag av utspridd parkering". Många små parkeringsområden över hela området bidrar till hög tillgänglighet till fastigheterna, men innebär även att parkeringssituationen upplevs rörig och att sammanhållen planering saknas; att parkering har skett på de ytor som medgivit, och att reglering först senare har införts.

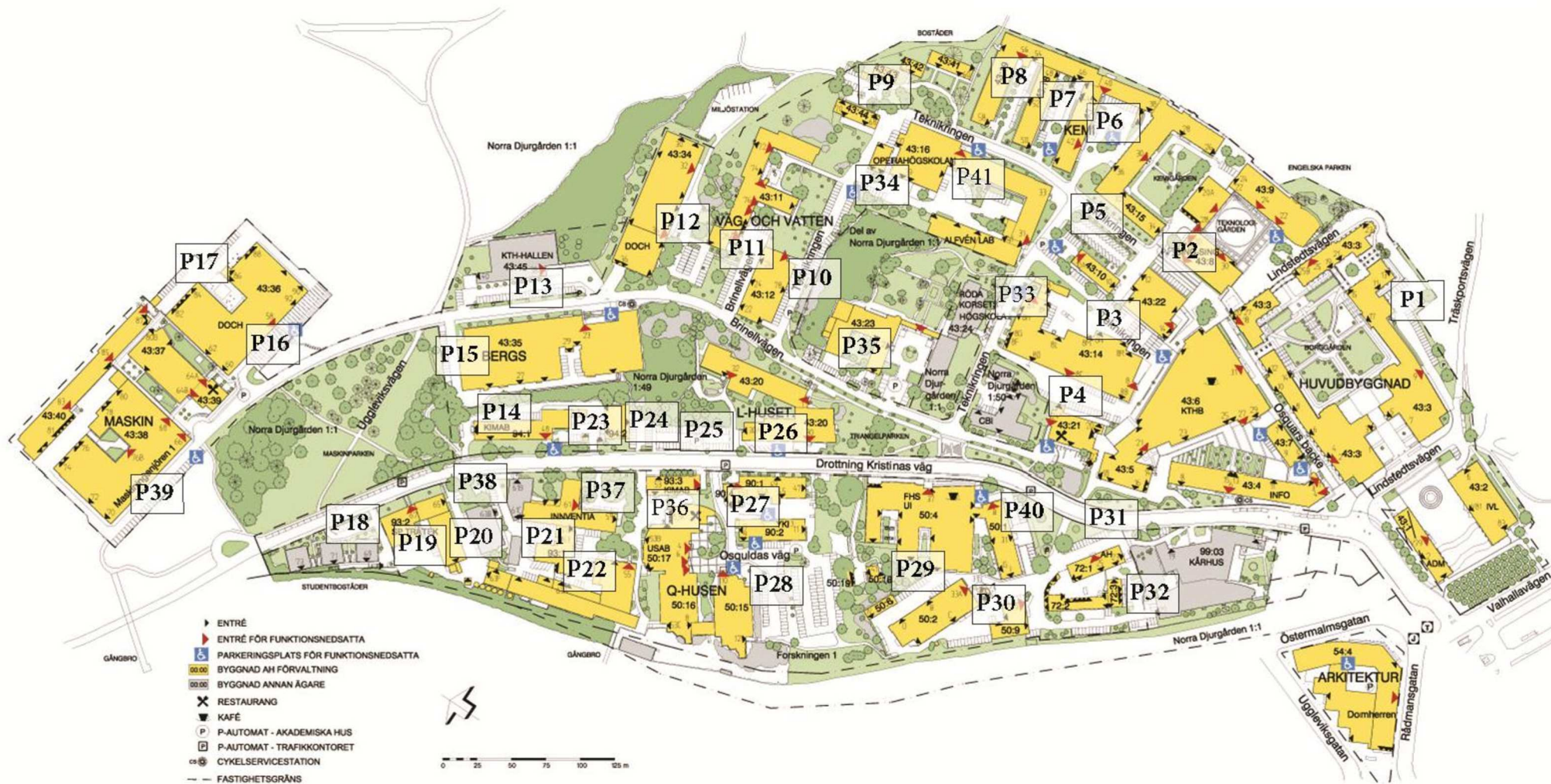
Vid inventeringstillfällena har områdets största parkeringsplatsområde varit avstängt. (till höger om område P28 i karta i figur 2) Likaså har parkeringarna omkring huset under P14 varit avstängda på grund av ombyggnation av fastigheten. I övrigt är flertalet parkeringar upptagna av uppställda containers, som enligt Akademiska Hus är tillfälligt tillhöriga verksamheterna i lokalerna.



Figur 1 Exempel på "fragmenterad" bilparkering. Röda rutor är parkering.



Figur 2 Översiktskarta KTH Campus med inventerad ppl



Uppdrag: 250368, KTH parkeringsutredning  
 Beställare: Akademiska Hus AB

2013-12-02

O:\STH\250368\TRapport Parkering KTH 131202.docx

## 2.1 Antal parkeringsplatser

På campusområdet har inventering skett enligt kartan på föregående sida.

Antal parkeringsplatser redovisas i tabellen nedan:

Nr	ant. Ppl	21	26
1	32	22	33
2	13	23	0
3	29	24	17
4	26	25	40
5	36	26	7
6	14	27	3
7	14	28	39 (endas nedre delen)
8	5	29	21
9	19	30	24
10	27	31	15
11	17	32	28
12	26	33	14
13	35	34	9
15	5	35	18
16	16	36	3
17	27	37	4
18	8	38	3
19	13	39	37
20	16	40	16
		41	10
		<b>tot inv.:</b>	<b>745</b>

Total har 745 parkeringsplatser inventerats.  
Parkering längs Drottning Kristinas väg ingår ej i inventeringen. Parkering vid KTH Arkitekturskolan ingår ej.



## 2.2 Reglering av parkeringsplatser

### 2.2.1 Förhyrda

168 av 745 inventerade parkeringsplatser är förhyrda, det vill säga anvisade för bestämd användare. Flest förhyrda ppl finns på plats nr 21 och däromkring, där Innventia har runt 40 förhyrda ppl. I övrigt är de förhyrda ppl spridda över området.

### 2.2.2 Avgift

De platser som inte är förhyrda eller handikappanpassade är avgiftsbelagda. 558 avgiftsbelagda ppl har inventerats.

Timparkering besökande:	<b>20 kr/h, dygnet runt</b>
Timparkering personal:	<b>10 kr/h</b>
Dagsparkering personal:	<b>50 kr/dag</b>
Månadskort personal:	<b>690 kr/månad (23 kr/dag)</b>
Årskort personal:	<b>6935 kr/år (19 kr/dag)</b>

För att få parkera till personaltaxa krävs en personaldekal. Hyresgästen ansvarar för utdelning av personaldekal till dennes personal.

### 2.2.3 Handikapp-parkering

Det finns 19 handikapparkering inom det inventerade området. Specialtillstånd krävs. Parkering sker avgiftsfritt.

### 2.2.4 Övriga

MC parkerar gratis på markerade ppl för MC.

För miljöbilar gäller samma regler och priser som för icke miljöklassade fordon.



Figur 3 Personaldekal och p-biljett

## 2.3 Beläggning parkeringsplatser

Inventering av parkeringsbeläggning har genomförts vid 4 tillfällen:

20 aug, ca kl 13. Tisdag

26 aug ca kl 14. Måndag

29 aug ca kl 11. Torsdag

13 sept ca kl 13. Fredag

### 2.3.1 Total genomsnittlig beläggning

Total beläggning visas i karta i figur 4 till höger. Kartan visar genomsnittlig beläggning oavsett reglering.

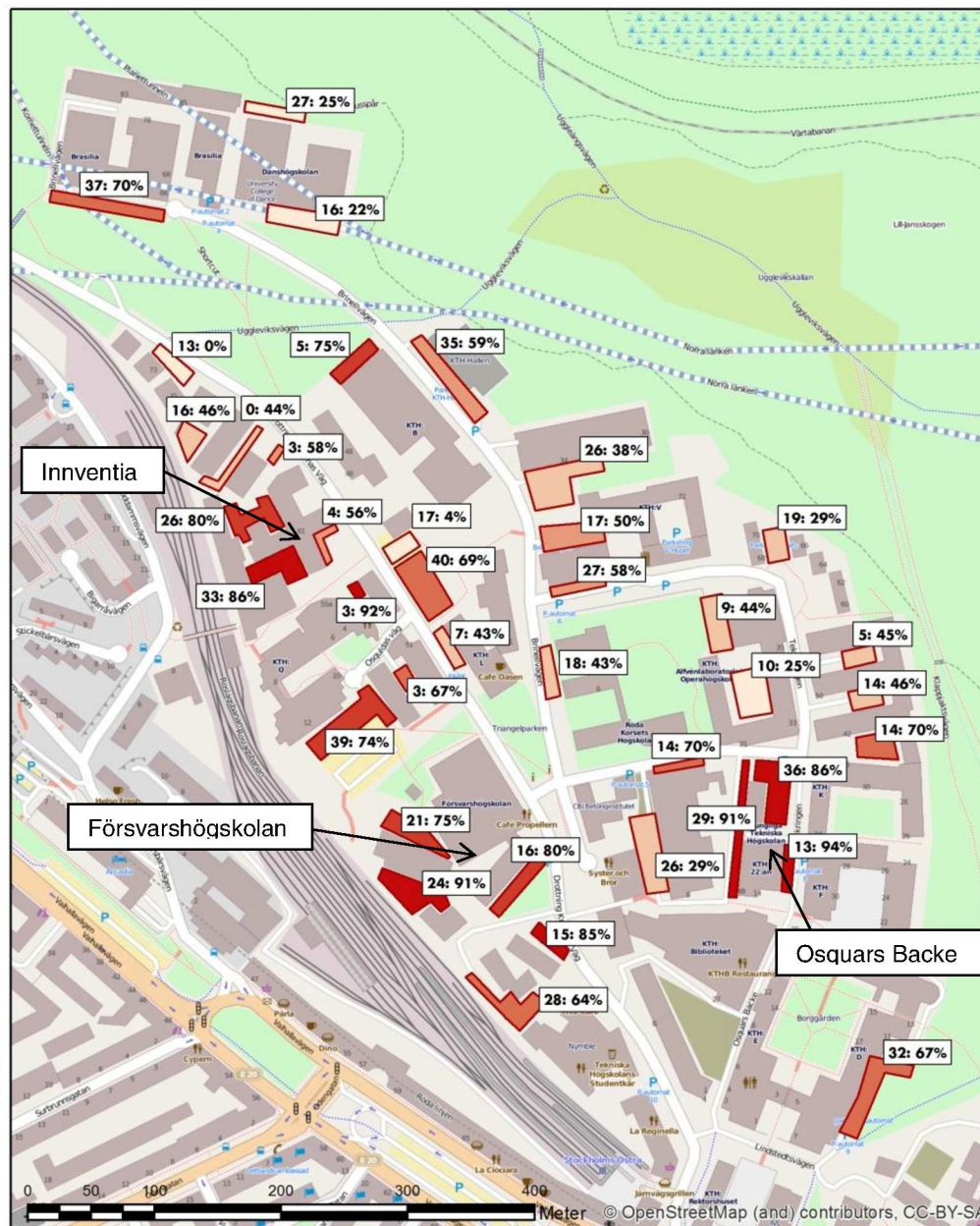
Siffrorna visar antal parkeringsplatser (oavsett reglering) samt genomsnittlig beläggningsgrad för de fyra inventeringstillfällena.

Beläggningen är högst omkring Osquars Backe, samt på de förhyrda platserna bakom Innventia. Även omkring Försvarshögskolan är beläggningen hög.

Vid evenemang i området, till exempel på Stockholms Stadion, ökar beläggning på parkeringen i området.

Figur 4 Beläggning KTH

Siffrorna visar antal parkeringsplatser (oavsett reglering) samt genomsnittlig beläggningsgrad för de fyra inventeringstillfällena.



### 2.3.2 Beläggning per inventeringstillfälle

Till höger visas tabeller för respektive inventeringstillfälle.

De olika "typ" visar vilken sorts parkering som inventerats. "Antal" är det totala antalet ppl. "Uppt." är antal upptagna ppl vid tidpunkten för inventering. "Bel." är aktuell beläggning i procent (parkerade bilar/antal platser).

Generellt är beläggningen mycket liknande under måndag – torsdag; ca 62-65%.

Beläggningen under fredag är lägre; vid inventeringstillfället drygt 54%.

På grund av lägre beläggning under fredagar antas medelbeläggningen under måndag-torsdag som dimensionerande beläggning.

Beläggningen på förhyrda platser är generellt något lägre än på de avgiftsbelagda platserna. Den låga beläggningen på handikapplatser är i sammanhanget oväsentlig. Dessa platser ska finnas enligt tillgänglighetskrav.

Komplett tabell bifogas i bilaga 1.

#### 20 augusti, kl 13. Tisdag

Typ	Antal	Uppt.	Bel.
Avgift	558	353	63%
Förhyrda	168	108	64%
Handikapp	19	3	16%
<i>Total</i>	<i>745</i>	<i>464</i>	<i>62%</i>

#### 26 aug, ca kl 14. Måndag

Typ	Antal	Uppt.	Bel.
Avgift	558	383	69%
Förhyrda	168	94	56%
Handikapp	19	2	11%
<i>Total</i>	<i>745</i>	<i>479</i>	<i>64%</i>

#### 29 aug ca kl 11. Torsdag

Typ	Antal	Uppt.	Bel.
Avgift	558	372	67%
Förhyrda	168	97	58%
Handikapp	19	1	5%
<i>Total</i>	<i>745</i>	<i>470</i>	<i>63%</i>

#### 13 sept ca kl 13. Fredag

Typ	Antal	Uppt.	Bel.
Avgift	558	310	56%
Förhyrda	168	86	51%
Handikapp	19	3	16%
<i>Total</i>	<i>745</i>	<i>399</i>	<i>54%</i>



### 3 Omvärld

#### 3.1 Stockholms framkomlighetsstrategi

Stockholm antog i augusti 2013 den så kallade Framkomlighetsstrategin.

*”En tydlig inriktning i Framkomlighetsstrategin är att stadens gator och vägar kommer att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag. För att uppnå detta måste utvecklingen av de trafikslag som är yt- och transporteffektiva främjas. Användningen av varje kvadratmeter gatuyta måste optimeras för att uppnå målen om ett snyggt, tryggt och attraktivt Stockholm.”*

Som bilaga till Framkomlighetsstrategin finns Parkeringsplan där det i förordet står:

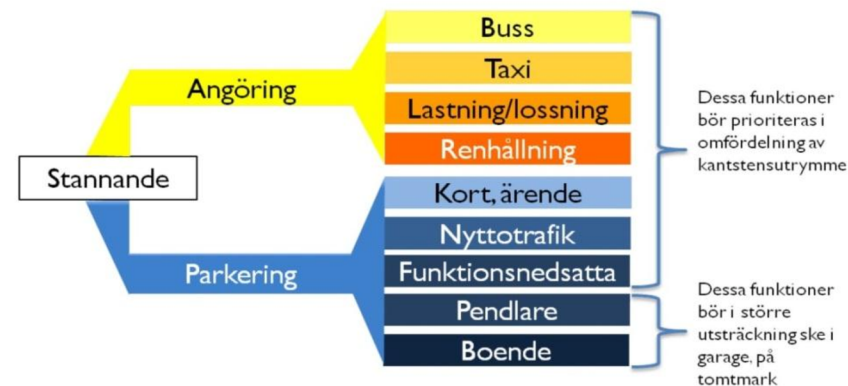
*”Framkomlighetsstrategin beskriver den nyckelroll som reglering av bilparkering har i att främja ett kapacitetsstarkt och pålitligt trafiksystem, som kan stödja en attraktiv stadsmiljö och minimera trafikens negativa effekter. Då en bil står parkerad i genomsnitt 90-95 procent av tiden har parkering både ett viktigt värde i sig och en potential att styra mot en effektiv användning av hela trafiksystemet.*

*Gatuparkering utgör endast en del av hela parkeringssystemet och Trafikkontoret har för avsikt att, tillsammans med andra berörda instanser, utveckla strategier för till exempel*

*hantering av parkeringstal i nya fastigheter och studera potentialen för s.k. parkeringsköp. Parkering för cyklar blir en viktig del av det vidare arbetet med att främja cykeltrafiken. Även användning av kantsten för lastning och lossning som en del i en effektiv godslogistik kommer att studeras närmare.*

*Cirka 15 procent av gatuytan i staden används idag för bilparkering. Gatuparkering har en viktig funktion i trafiksystemet men det kan på vissa platser och vid vissa tider komma i konflikt med andra viktiga funktioner, inte minst behovet av att förflytta en ökad mängd människor och gods, men även med andra viktiga funktioner. Det är därför lämpligt att försäkra att vi använder hela gatuumrymmet på ett optimalt sätt.”*

I Framkomlighetsstrategin finns ett mål för hur bilparkering i sig ska prestera, samt ett antal mål där reglering av parkering kan bidra till måluppfyllelse. Målet är att det ska finnas tillgänglig parkering där och då de behövs. I korthet innebär detta att bättre/utvecklad reglering av befintliga platser är lösningen för att kunna anpassa efterfrågan till tillgången. Det ska även på lång sikt vara möjligt att använda bil i innerstaden, men parkering ska flyttas från gatan till parkeringshus/-garage.<sup>2</sup>



Figur 5 Prioritet vid kantstenen i innerstaden. (Stockholms stad 2013b)

<sup>2</sup> Trafikkontoret (2013) b

### 3.2 Trender inom parkeringsplanering

Det har även på senare tid lyfts fram att kostnaden för parkeringsplatser i högre grad ska betalas av de som nyttjar dem. Likaså kan mer flexibla parkeringsnormer bidra till alternativa färdmedel.<sup>3</sup>

För studentboende är det önskvärt att kunna bygga lägenheter helt utan parkering. Vill man äga eller förfoga över bil får man köpa eller hyra p-plats på den öppna marknaden. Metoden kan låta självklar, men för att den ska fungera krävs en "parkeringsplatsmarknad". Om alltför få parkeringsplatser återstår efter förtätningsprojektens färdig-ställande kan en reell brist uppstå. "Marknaden" kan inte med snabbhet reglera utbud och efterfrågan eftersom byggprocesser och kommunala planmonopol kan vara begränsande.

Så kallade parkeringsköp innebär att byggherren köper parkeringsutrymme i gemensam parkeringsanläggning utanför den egna tomtmarken. Parkeringsköp är inget nytt, men utveckling av metoden har medfört så kallade fiktiva parkeringsköp: att reservera mark och pengar för att, om behovet uppstår, kunna anlägga parkeringsplatser. Tills behovet uppstår eller uteblir kan alternativ markanvändning vara till exempel en park. Metoden kan även utvecklas till att i skäl

utsträckning använda fonderade pengar till bilpool eller annan hållbar mobilitetsåtgärd. Fiktiva parkeringsköp säkrar möjligheten att skapa parkering om studentbostäder i framtiden görs om till annan användning, som kräver parkeringsplats på annat sätt.

I KTH Campus finns en viss andel förhyrda parkeringsplatser. Ett alternativ att frigöra denna mark är genom metod kallad "cash out": metoden innebär att anställda ges möjlighet att välja mellan att ta bil till arbetet eller att få en daglig kontant ersättning om de cyklar eller åker kollektivt till jobbet. Ersättningen motsvarar hela eller delar av vad en bilplats kostar arbetsgivaren i kapital och drift per år. Metoden har använts främst i USA.

### 3.3 Kollektivtrafik

Närhet till god och fungerande kollektivtrafik har stor påverkan på färdmedelsfördelningen.

KTH Campus och främst de södra delarna av området har extremt god tillgång på kollektivtrafik:

#### 3.3.1 Tunnelbana

Röd linje mellan Danderyds sjukhus och Fruängen passerar Tekniska högskolan med turtäthet om ca var 4:e minut under rusning. Restid till T-centralen ca 6 minuter.

#### 3.3.2 Roslagsbanan

Roslagsbanan har slutstation i Tekniska högskolan och går i tre linjer till

- 1) Kårsta, 45-52 minuter via bland annat Vallentuna 30-35 minuter.
- 2) Österåker 36-42 minuter via Täby centrum 14-18 minuter och
- 3) Näsby park 20 minuter. Turtäthet i maxtrafik omkring 10 minuter per linje.

<sup>3</sup> Tex. Trafikverket (2013)

### 3.3.3 Stombussar:

Stombuss 4 passerar Tekniska högskolan på sin tur mellan Radiohuset och Gullmarsplan. Turtäthet dagtid ca var 5:e minut, under rusning oftare.

Mellan Tekniska högskolan och Vaxholm går stombuss 670. Turtäthet under rusningstrafik är ca var 7:e minut.

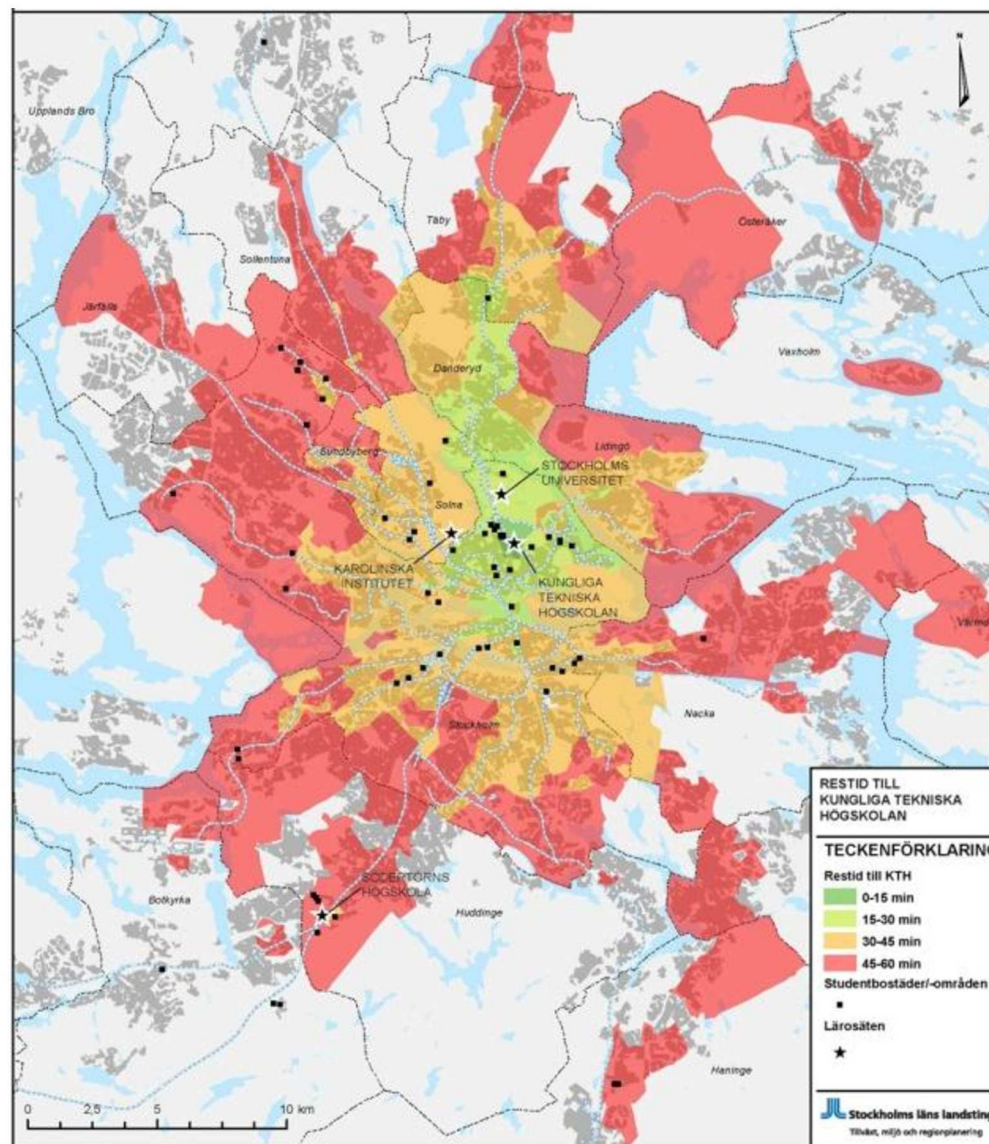
Mellan Tekniska högskolan och Norrtälje går stombuss 670, en dubbeldäckare med gratis wifi för passagerare. Turtäthet under rusningstrafik är vid högtrafik var 5:e minut. Under dagtid sker fyra avgångar per timme.

Även andra innerstadbussar och bussar mot Roslagen trafikerar Tekniska högskolan.

Karta i figur 6 visar restid med kollektivtrafik till KTH. Svarta punkter visar studentbostäder eller områden med studentbostäder.

Jämför gärna biljettavgifterna för kollektivtrafik med parkeringsavgifterna i kap 2.2.2.

<b>Resa 1 zon med reskassa</b>	<b>25 kr</b>
<b>Resa 2 zoner med reskassa</b>	<b>37,50 kr</b>
<b>Resa 3 zoner med reskassa</b>	<b>50 kr</b>
<b>Månadskort</b>	<b>790 kr</b> (26 kr/dag)
<b>Årskort</b>	<b>8300 kr</b> (23 kr/dag)



Figur 6 Restid till KTH med kollektivtrafik, källa: TMR

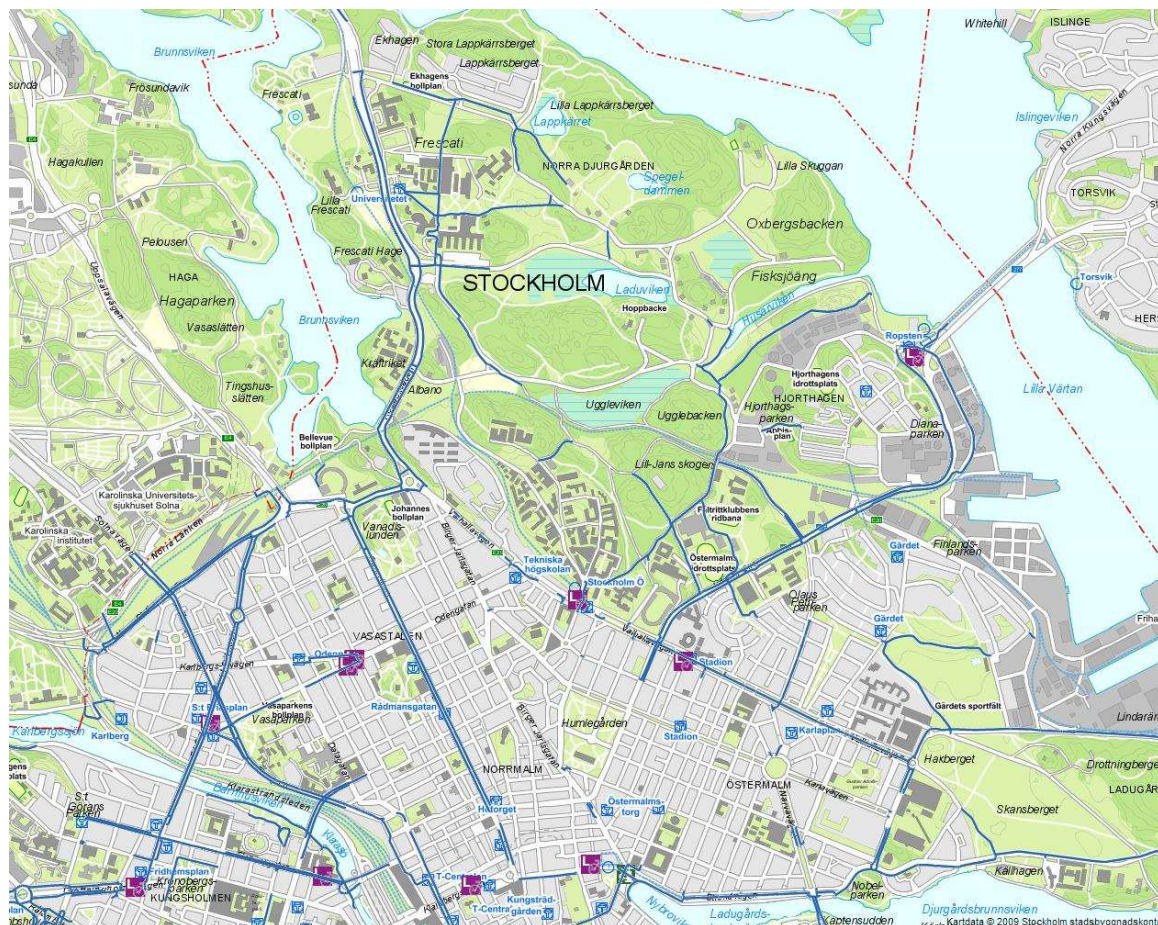


### 3.4 Cykel

KTH ligger centralt i Stockholm och i direkt anslutning till regionala cykelstråk från nordost. I cykelplan för Stockholm utpekas en mängd åtgärder på stråken i närheten. När Norra länken öppnar kommer miljön för cyklister förbättras på Valhallavägen och Lidingövägen.

#### 3.4.1 Cykelparkering

Befintliga cykelparkeringar på KTH är vid översiktlig inventering underdimensionerade. Det saknas till stor del bra, väderskyddade cykelparkeringsanordningar trots att efterfrågan är stor. Att skapa bra cykelparkeringsmöjligheter är viktigt för att kunna öka cykelns attraktionskraft jämfört med bilen. Detta gäller både arbetsplatsparkering, boendeparkering och besöksparkering vid KTH. Fördjupning av cykelparkering sker i parkeringsutredningens steg 2.



Figur 7 Befintliga cykelvägar kring KTH, källa: [www.cykla.stockholm.se](http://www.cykla.stockholm.se)

## 4 Exploateringsplaner

Detta kapitel sammanfattar de planer för förtätning som finns tillgängliga 12 november 2013. I karta i figur 8 visas de olika exploateringsområdena.

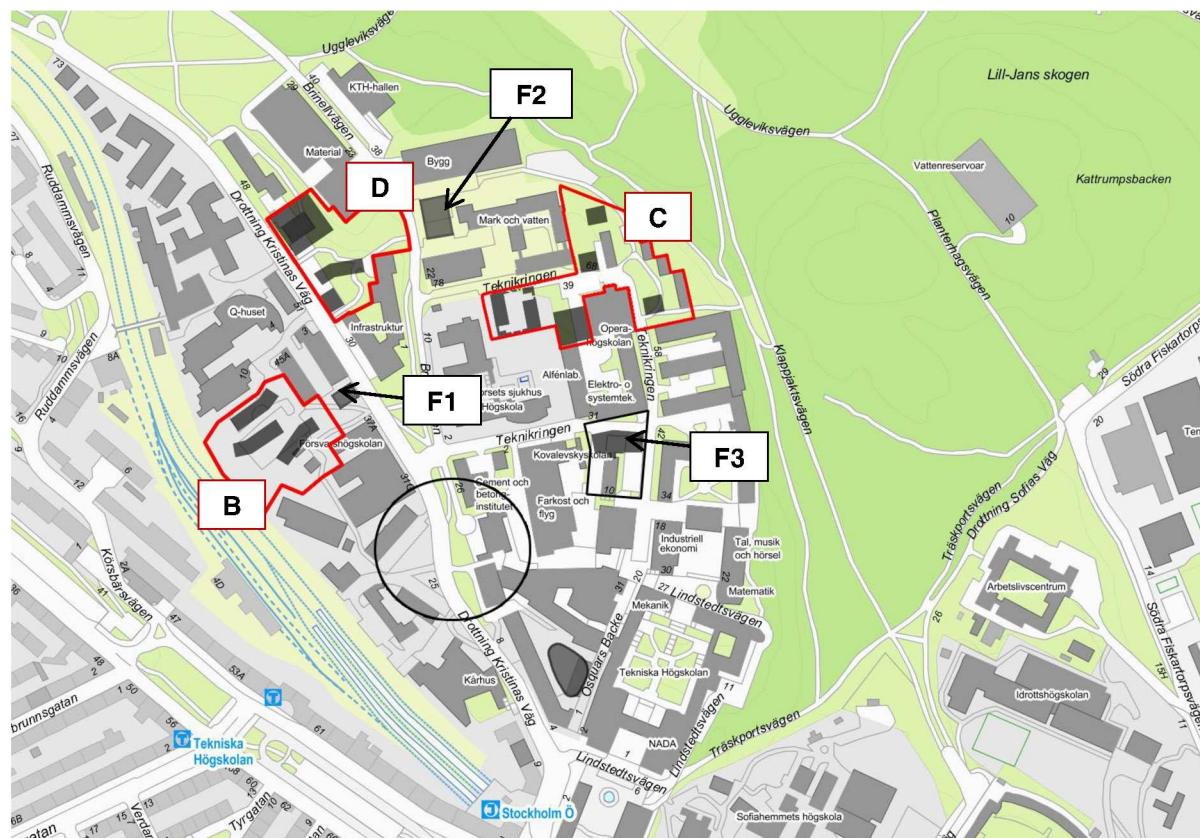
B: Osqldas väg

C: Teknikringen

D: Drottning Kristinas väg Norra

Utöver planerade detaljplaner pågår förtätning i området, markerat F1 - F3 i kartan.

I nedanstående resonemang räknas P-talet för studentbostäder till 0,1 per lägenhet och 5/1000kvm BTA institutionsbyggnad. Behovstalet som presenteras inkluderar byggnadens egna behov och ersätter den parkeringsyta som bebyggs.



Figur 8 Exploateringsplaner













#### 4.4 F1 - F3:

##### 4.4.1 F1: Del av forskningen 1

Planbeskrivning från 2011-08-22  
Lagakraftvunnen: 2012-01-11

Planen syftar till att uppföra 58 studentlägenheter. Inga ppl bebyggs.

Parkering planeras ej i lagakraftvunnen planbeskrivning förutom två handikapparkeringar. Övrig parkering hänvisas till närliggande platser.

Parkeringsbehov enligt p-tal: **6**

##### 4.4.2 F2, utbildningshus

3000 kvm institutionsyta på befintlig parkering (ca 30 ppl)

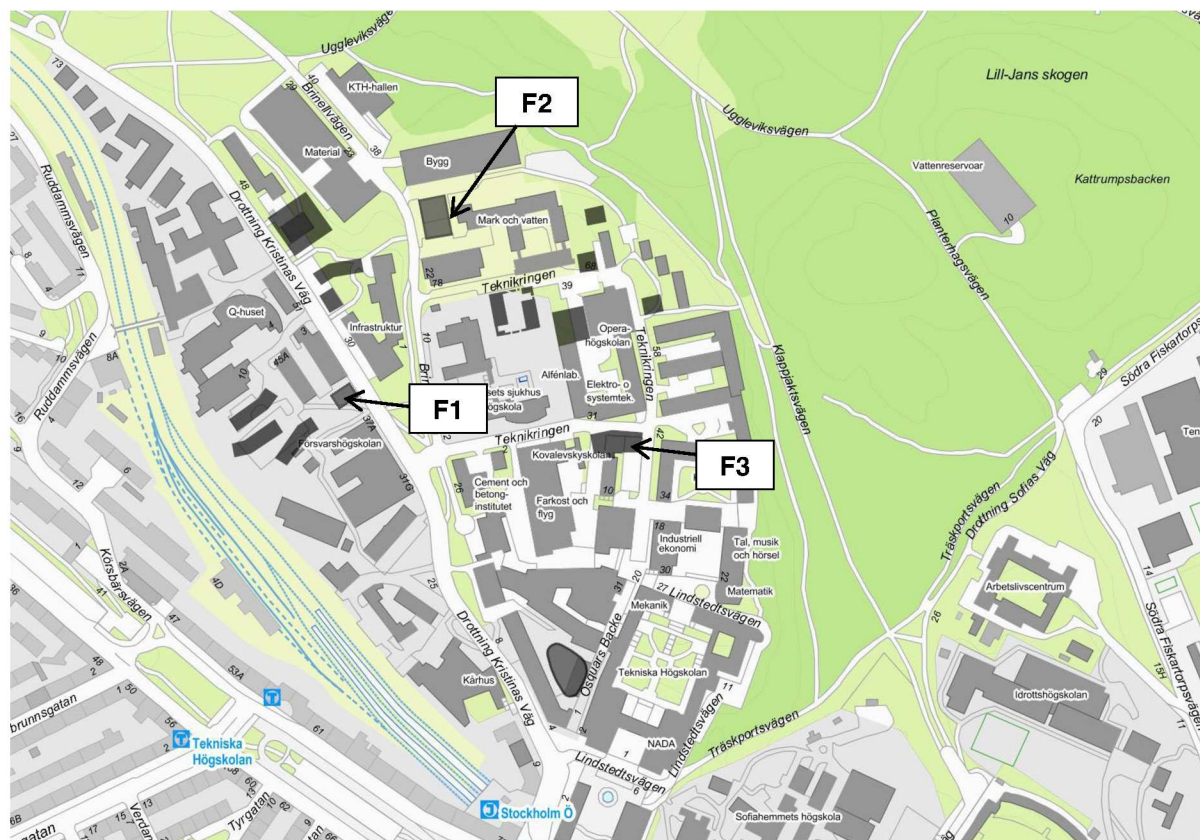
Parkeringsbehov enligt p-tal: ca 15  
Totalt behov av nya ppl: **45** (30+15)

##### 4.4.3 F3: Teknikringen 43:10

Samtliga ppl bebyggs (40). Inga nya platser planeras, vilket är godkänt i samråd.

Parkeringsbehov enligt p-tal: ca **30** (baserat på BTA 6000 kvm)

Totalt behov av nya ppl: **70** (30+40)



Figur 12 Övriga planer F1-F3



#### 4.5 Exploateringsplanernas påverkan på ppl-utbudet

Planerna är studentbostäder vars P-norm föreslås hållas låg, och inga parkeringar planeras byggas för de nya bostäderna (p-norm: 0). Enligt P-norm 0,1 kommer det krävas flertalet parkeringsplatser.

I område B, C och D, bebyggs omkring  $30+15+30 =$  cirka 85-90 ppl. Ytterligare 30+40 ppl försvinner i samband med bebyggelse i F3 och F2.

Parkeringsbehov från kommande verksamheter, enligt antal lgh och ytor från uppgifter tillgängliga 131114 är:

Bostäder:  $0,1 \cdot 596 = 60$

Verksamheter:  $5/1000 \cdot 22250 = 110$

Alltså ett behov mellan 110-170, beroende på p-norm för studentbostäder. (0 till 0,1/lgh)

**Behov ppl från ny bebyggelse: 110-170**

**Ppl som bebyggs: ca 155-160**

Planerat parkeringsgarage i D bidrar med tillskott om 210 parkeringsplatser

Den parkering som bebyggs i område B, har varit avstängd under inventering på KTH. Den har därför inte räknats in i beståndet om 745 ppl. De 30 ppl som antas bebyggas, räknas därmed inte in i ppl som behöver ersättas. Det är oklart om hur många parkeringar som kommer vara kvar efter bostadsbebyggelsen i område B. Detta ger förutsättningarna:

**Behov ppl från ny bebyggelse: 110-170**

**Ppl som bebyggs: ca 125-130**

Nybehov (110-170) + ersättningsplatser (125-130) ger totalt behov av nya platser: **225-300**

Parkeringsgarage i område D bidrar med 210 platser. **Nettobehovet blir då 15-90 ppl**

Dagens utbud av parkering är 745

Beläggningen är i snitt på vardagar omkring 470, cirka 63%.

Genom att ta bort 125-130 parkeringar blir utbudet  $745-125=620$

Nytt garage i område D ger tillskott med 210. Detta medför att nya antalet parkeringsplatser i området blir **830**

Behovet kan överskådligt räknas till "dagens beläggning + "behov ny bebyggelse" =  $470+170 =$  cirka **640** (Hög p-norm för studentbostäder)

Beläggningen blir då:  $640/830 = 77\%$

Med p-norm 0 för studentbostäder:  $=(640-60)/830 = 580/830 = 70\%$

En översiktlig analys av tillkommande behov, borttagande av befintlig parkering och tillskott i form av P-garage ger att beläggningen närmar sig **70-77%**. En parkeringsanläggning är "effektivt full" vid omkring 85% beläggning.

Ingen hänsyn är tagen till målpunkterna i denna analys. Kartan på sida 10 visar att beläggningen är tätare på vissa delar.

I beräkningarna är redan tidigare godkända detaljplaner "nyutredda" och har tillskrivits ett parkeringsbehov. Detta gäller F1-F3. Tillskottet med 210 platser i garage i område D borgar för att ingen brist kommer uppstå i området. Att samla över 200 parkeringsplatser i en anläggning ligger i linje med stadens planeringsdokument och ses även i denna parkeringsutredning som positivt. Den överkapacitet som skapas kan möjliggöra ytterligare förtätning på parkeringsplatser i området.

## 5 Behov av nya P-platser

Utifrån inventering och bebyggelseplaner som genomförs med flera års genomförandetid bedöms inga nya parkeringar behövas på kort sikt. På längre sikt krävs ett helhetsgrepp, avståndsanalyser till samlade P-anläggningar och olika Mobility Management-åtgärder.

### 5.1 Mobility Management-åtgärder i samband med förtätning

I samband med förtätning bör olika åtgärder inom Mobility Management prövas.

Mobility Management är en effektiv metod för att påverka efterfrågan på transporter samt att fånga upp behovet på individnivå. Målet är att få människor att ändra sina resvanor genom att förändra deras attityder och beteenden. Oftast handlar det om att flytta över resenärer från bil till andra resslag. Mobility Management kan betecknas som trafikplaneringens mjukvara och bidrar till att befintlig infrastruktur optimeras bättre.

Mer om detta i projektets steg 2.

### 5.2 Anpassning till promenadstaden

Mobility Management-åtgärderna sammanfaller väl med stadens ambitioner i Översiktsplan Promenadstaden och inte minst

med stadens Framkomlighetsstrategi. Mer om detta i projektets steg 2.

### 5.3 Kantstenens roll – Akademiska Landsvägen.

Drottning Kristinas väg är ett utredningsområde. Omdaning är planerad men staden är ägare i frågan. Mer om detta i projektets steg 2.

### 5.4 Förslag på nya parkeringsmöjligheter

På kort sikt anses inga nya parkeringsplatser behövas, utöver planerat garage i område D.

#### 5.4.1 Reglering av befintliga P-platser

För att minska efterfrågan på parkeringsplatserna kan flertalet MM-åtgärder användas. Mest effektivast är dock synliggörande av parkeringskostnad, det vill säga ökning av parkeringsavgifterna. Förslagsvis sätts parkeringsavgifterna högre än motsvarande resa/vistelse med SL. Ett månadskort som är billigare än en månads parkering kommer ha påverkan på resvanor.

Mer om detta i projektets steg 2.

#### 5.4.2 Nybyggnad av P-platser

Mer om detta i projektets steg 2.

## 6 Referenser

Akademiska Hus (2012): Utlåtande parkeringsbehov, KTH Campus, Nybyggnad vid B43:10. Dnr: 2012-06283

Akademiska Hus (2013): Studentbostäder på KTH Campus, Förstudie, Stockholm 20130326

SBK (2013) Startpromemoria för planläggning av –Studentbostäder vid Drottning Kristinas väg 24, del av norra Djurgården 1:49 m.fl. Dnr 2013-02077

TMR: Karta över restider till KTH Tillgänglig på:  
<http://www.tmr.sll.se/utbildning/Handlingsprogrammet/Bostader-for-studenter/Studentbostader-i-Stockholms-lan/Restid-Kungliga-tekniska-hogskolan/>

Stockholms stad trafikkontoret (2013)a  
Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030

Stockholms stad trafikkontoret (2013)b Bilaga till Framkomlighetsstrategi: Parkeringsplan, mars 2013.





# Bilaga 1, Parkeringsutredning KTH

Kod	typ	Platser	13-sep fredag 1315-1400			29-aug 1045-1115			26-aug 1400-1500			20-aug 1330-1430			kommentar	Bel.	Alla platser, oavsett reglering
			Upptagna	Lediga	%	upptagna	lediga	%	Uppt 26 aug	lediga	%	Uppt 20 aug	lediga	%			
P1	Avgift	24	20	4	83%	23	1	96%	20	4	83%	19	5	79%		85%	67%
	Förhyrda	6	0	6	0%	1	5	17%	0	6	0%	1	5	17%		8%	
	h	2	2	0	100%	0	2	0%	0	2	0%	0	2	0%		25%	
P2	Avgift	13	10	3	77%	13	0	100%	13	0	100%	13	0	100%		94%	94%
P3	Avgift	29	23	6	79%	28	1	97%	27	2	93%	27	2	93%		91%	91%
P4	Avgift	25	5	20	20%	3	22	12%	14	11	56%	8	17	32%		30%	29%
	h	1	0	1	0%	0	1	0%	0	1	0%	0	1	0%		0%	
P5	Avgift	6	3	3	50%	6	0	100%	6	0	100%	6	0	100%	Undre	88%	86%
	Förhyrda	2	0	2	0%	1	1	50%	2	0	100%	2	0	100%	Undre	63%	
	h	1	0	1	0%	0	1	0%	0	1	0%	0	1	0%	Undre	0%	
	Avgift	27	19	8	70%	27	0	100%	25	2	93%	27	0	100%	Övre	91%	
P6	Avgift	12	11	1	92%	7	5	58%	10	2	83%	10	2	83%		79%	70%
	h	2	0	2	0%	0	2	0%	1	1	50%	0	2	0%		13%	
P7	Avgift	12	8	4	67%	3	9	25%	5	7	42%	10	2	83%		54%	46%
	h	2	0	2	0%	0	2	0%	0	2	0%	0	2	0%		0%	
P8	Avgift	5	1	4	20%	1	4	20%	2	3	40%	5	0	100%	Container upptar 2 plats	45%	45%
P9	Avgift	8	3	5	38%	4	4	50%	5	3	63%	6	2	75%	Övre	56%	29%
	Avgift	11	1	10	9%	1	10	9%	1	10	9%	1	10	9%	Undre	9%	
P10	Avgift	27	18	9	67%	14	13	52%	15	12	56%	16	11	59%	Container	58%	58%
P11	Avgift	15	6	9	40%	7	8	47%	9	6	60%	7	8	47%		48%	50%
	Förhyrda	2	1	1	50%	2	0	100%	1	1	50%	1	1	50%		63%	
P12	Avgift	20	8	12	40%	4	16	20%	8	12	40%	8	12	40%		35%	38%
	Förhyrda	5	4	1	80%	2	3	40%	2	3	40%	2	3	40%		50%	
	h	1	0	1	0%	0	1	0%	0	1	0%	1	0	100%		25%	
P13	Förhyrda	5	4	1	80%	2	3	40%	3	2	60%	5	0	100%		70%	59%
P13	Avgift	30	16	14	53%	28	2	93%	15	15	50%	9	21	30%		57%	
P14	bygge			0	#DIVISION/O!											#####	
P15	Avgift	5	0	5	0%	5	0	100%	5	0	100%	5	0	100%	Container upptar 9 plats	75%	75%
P16	Avgift	14	3	11	21%	3	11	21%	4	10	29%	3	11	21%		23%	22%
P16	h	2	0	2	0%	1	1	50%	0	2	0%	0	2	0%		13%	
P17	avgift	27	5	22	19%	8	19	30%	6	21	22%	8	19	30%		25%	25%
P18	Avgift	8	0	8	0%	0	8	0%	0	8	0%	0	8	0%		0%	0%
P19	Avgift	13	6	7	46%	6	7	46%	6	7	46%	6	7	46%		46%	46%
P20	Förhyrda	6	2	4	33%	3	3	50%	1	5	17%	2	4	33%		33%	44%
P20	Förhyrda	4	2	2	50%	2	2	50%	2	2	50%	4	0	100%		63%	
P20	Förhyrda	6	2	4	33%	3	3	50%	1	5	17%	4	2	67%		42%	
P21	Förhyrda	26	16	10	62%	19	7	73%	23	3	88%	25	1	96%		80%	80%
P22	Förhyrda	33	25	8	76%	29	4	88%	29	4	88%	31	2	94%		86%	86%
P23	bygge			0	#DIVISION/O!											#####	
P24	Förhyrda	17	1	16	6%	0	17	0%	0	17	0%	2	15	12%	bygge pågår. Avspärrad	4%	4%
P25	Avgift	33	24	9	73%	26	7	79%	33	0	100%	26	7	79%	Parkering uppdelad i två	83%	69%
	Förhyrda	7	0	7	0%	2	5	29%	0	7	0%	0	7	0%		7%	
P26	Avgift	6	4	2	67%	2	4	33%	3	3	50%	3	3	50%		50%	43%
	h	1	0	1	0%	0	1	0%	0	1	0%	0	1	0%		0%	
P27	Förhyrda	3	3	0	100%	2	1	67%	2	1	67%	1	2	33%		67%	67%
P28	Förhyrda	5	3	2	60%	3	2	60%	0	5	0%	5	0	100%		55%	74%
	Avgift	32	22	10	69%	26	6	81%	28	4	88%	27	5	84%		80%	
P28	h	2	0	2	0%	0	2	0%	0	2	0%	1	1	50%		13%	
P29	Avgift	18	8	10	44%	18	0	100%	16	2	89%	14	4	78%		78%	75%
P29	Förhyrda	3	1	2	33%	1	2	33%	2	1	67%	3	0	100%		58%	
P30	avgift	24	17	7	71%	24	0	100%	24	0	100%	22	2	92%		91%	91%
P31	Avgift	14	9	5	64%	14	0	100%	14	0	100%	13	1	93%		89%	85%
P31	h	1	0	1	0%	0	1	0%	0	1	0%	1	0	100%		25%	
P32	Avgift	11	5	6	45%	5	6	45%	9	2	82%	8	3	73%		61%	64%
	Förhyrda	17	10	7	59%	11	6	65%	14	3	82%	10	7	59%		66%	
P33	Avgift	12	5	7	42%	11	1	92%	12	0	100%	10	2	83%		79%	70%
	h	2	1	1	50%	0	2	0%	0	2	0%	0	2	0%		13%	
P34	Avgift	9	6	3	67%	2	7	22%	4	5	44%	4	5	44%		44%	44%
P35	Avgift	18	5	13	28%	9	9	50%	10	8	56%	7	11	39%		43%	43%
P36	Förhyrda	3	3	0	100%	3	0	100%	3	0	100%	2	1	67%		92%	92%
P37	Förhyrda	4	1	3	25%	3	1	75%	4	0	100%	1	3	25%	Innventia, förhyrda	56%	56%
P38	Förhyrda	3	2	1	67%	2	1	67%	1	2	33%	2	1	67%	Ledningsgruppen, förhyrda	58%	58%
P39	Avgift	35	27	8	77%	32	3	91%	25	10	71%	18	17	51%		73%	70%
	h	2	0	2	0%	0	2	0%	1	1	50%	0	2	0%		13%	
P40	Förhyrda	8	5	3	63%	5	3	63%	5	3	63%	5	3	63%		63%	80%
P40	Avgift	8	8	0	100%	8	0	100%	8	0	100%	7	1	88%		97%	
P41	Förhyrda	4	1	3	25%	1	3	25%	1	4	0%	4	4	0%		13%	25%
	Avgift	6	4	2	67%	4	2	67%	4	6	0%	6	0	100%	Övre parkering används	33%	