

Utredning av parkeringsbehov Pluto 1 m.fl

PM

Täby kommun

Uppdragsnummer: 6883

Upprättad av: Per Francke

Datum: 2022-05-13

Rev: 2022-08-26

Granskad av: Hanna Borg

Datum: 2022-05-16

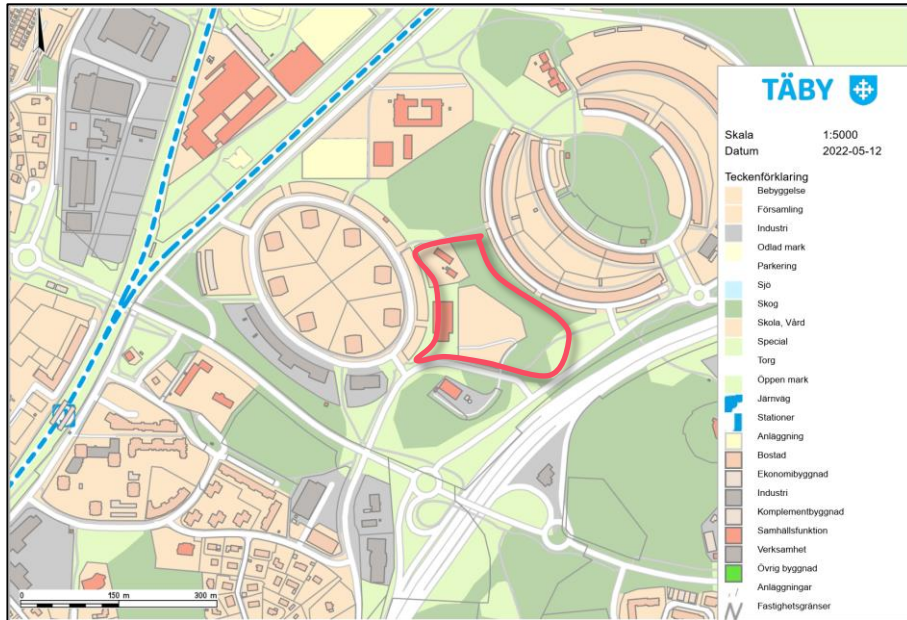
Rev: 2022-08-26

Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Syfte och avgränsning.....	4
2	Parkeringsbehov	5
2.1	Förskola	5
2.2	Skola.....	6
2.3	Idrott	7
2.4	Möjlighet till samnyttjande av bilparkering	8
2.5	Samlad bedömning av framtida parkeringsbehov.....	8
2.6	Fortsatt arbete.....	10

1 Inledning

Planering pågår för en utveckling av området kring Grindtorpshallen i centrala Täby, se karta i figur 1. Målet med planarbetet är att göra markanvändningen för idrottshallen permanent och att skapa en större förskola i samma läge som dagens samt att en ny skola på 600–900 elever ska skapas i områdets sydöstra hörn.



Figur 1 Planområdets läge intill Roslags Näsby i väst och Täby centrum i norr. Röd markering visar en ungefärlig utbredning av planområdet. Kartkälla: Täbykartan

Idag finns en förskola för cirka 50 barn och Grindtorpshallen som primärt är för bollsport och även skolidrott. Hallen har en läktare för 150 besökare. Cirka 40–45 parkeringsplatser finns idag tillgängliga för besökare till hallen, se röd markering i figur 2. För Förskolan finns två platser, se blå markering intill gångstråk mellan Näsbydalsvägen och Meteorvägen, som kommunen hyr från intilliggande bostadsrättsförening. Den vändplan som finns intill förskolan som primärt används för leveranser, nyttjas även vid vissa tider för parkering.



Figur 2 Ortofoto över området visandes Grindtorpshallen intill parkeringsraderna i väst och förskolan Nytorp i norr. Kartkälla: Täbykartan.

I framtagandet av detaljplanen har det identifierats ett behov av att se över framtida planerade verksamheters parkeringsbehov. I området finns idag ett upplevt underskott av parkering och med tillkommande verksamheter ökar behovet. Parkeringsbehovet studeras för bil, cykel och moped. En rekommendation för antal hämta/lämna-platser tas också fram.

1.1 Syfte och avgränsning

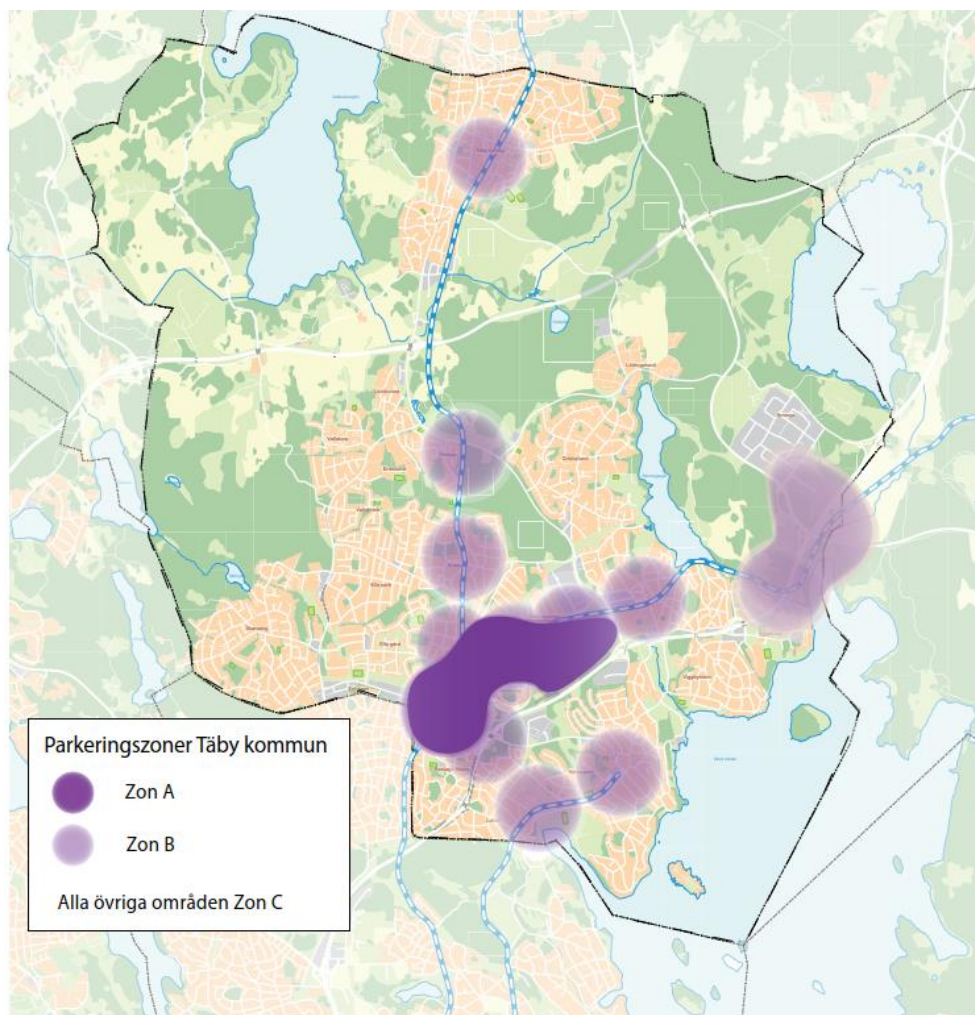
Denna utredning är ett första steg i att utreda trafikfrågorna i pågående planarbete. Fokus i detta PM är att utreda parkeringsbehovet för skola, förskola och idrottshall för färdmedlen bil, cykel och moped. Vidare ges rekommendation gällande antal hämta/lämna-platser som kan behövas. Med detta PM som underlag kan kommunen gå vidare i att planera ytornas användning inom planområdet.

2 Parkeringsbehov

Ett första steg i bedömningen av parkeringsbehov är att förstå planerade verksamheters storlek och funktioner. Vissa av dessa verksamheter har redan fastlagda parkeringstal genom kommunens parkeringsstrategi. Andra verksamheter behöver ges ett specifikt parkeringstal utifrån de lokala förutsättningarna.

I detta avsnitt presenteras parkeringstal för respektive verksamhet för trafikslagen cykel, bil och moped. Även antal platser för hämta/lämna utreds. Avslutningsvis görs en samlad bedömning där möjlighet till samnyttjande av parkering mellan verksamheter vägs in för att komma fram till den mängd parkeringar som ska vara vägledande för utformningen av parkeringsytor.

Planområdet ligger inom Zon B enligt kommunens parkeringsstrategi.



Figur 3 Täby kommuns zonindelning för parkering. Bild beskuren. Källa: Parkeringsstrategi, 2013-12-10

2.1 Förskola

Planerad förskola utformas för 100 barn och omfattar totalt 1 000 m² BTA. I kommunens parkeringsstrategi anges parkeringstal för förskolor på:

- 25–30 cykelparkeringsplatser per 1 000 m² BTA,
- 6 bilparkeringsplatser per 1 000 m² BTA, inklusive 1 plats för besöksparkering.

Utifrån dessa parkeringstal ger detta att 25–30 *cykelparkeringsplatser* och 6 *bilparkeringsplatser*, varav en för besökare, ska tillskapas. Viktigt att notera är att platser för personer med funktionsnedsättningar ska beaktas samt att platser ska skapas på ett godkänt avstånd till entré enligt Boverkets krav. I Parkeringsstrategin anges också att 50% av cykelparkeringsplatserna ska vara i cykelrum för personal/verksamma.

I parkeringsstrategin finns ingen riktlinje för antal hämta/lämna-platser. För att komma fram till behovet av hämta/lämna-platser görs antaganden om hur många barn som skjutsas till förskolan, hur länge bilen angör och under vilken tid. Att få ett exakt tal på hur många barn som skjutsas är svårt eftersom detta styrs av många faktorer som exempelvis upptagningsområde. Studier pekar på att cirka 25% av barnen skjutsas till förskola/skola. Den siffran bygger på studier genomförda av Trafikverket 2012 och tidigare där trenden går mot ett ökat skjutsande av barn¹. För Täby så är bilandelen av resandet hög och därför kan 25% anses vara i underkant².

Utifrån resonemang ovan och i samråd med kommunens tjänstepersoner med kännedom om förutsättningar gällande skjutsning till andra förskolor används i denna utredning antagandet om att cirka 50% skjutsas med bil. En mindre del av de som skjutsas kan antas ”samåka” eftersom syskon kan gå på samma förskola/skola. I bedömning av antal platser som behövs ska det beaktas att alla barn inte antas anlända vid samma tidpunkt. Från studier av förskola i angränsande område i Täby framkom att angöring för hämta/lämna tar cirka 10 minuter³ och att ”maxhalvtimmen” var 07:45-08:15. Vidare framkom att cirka 2/3 av de som skjutsas ankommer under denna tid. Detta resulterar i ett behov om cirka 10 *angöringsplatser för bil*.

2.2 Skola

Att komma fram till parkeringstal och hämta/lämna-platser för skola följer samma metod som för förskolan. Dock ska det beaktas att äldre barn och ungdomar har möjlighet att ta sig själva till och från skola i jämförelse med förskola. Här finns också större möjligheter att hitta åtgärder som begränsar behovet av hämta/lämna-platser intill skolan.

I skrivande stund pågår utredning om hur många elever skolan ska planeras för. De alternativ som finns är en skola för 600 eller 900 elever vilket i storlek på byggnad är 7 500 m² BTA respektive 10 000 m² BTA. Parkeringsnorm för bil är samma som för förskola vilket ger ett behov om 45 *respektive 60 bilparkeringsplatser*. Gällande cykel är parkeringsnormen högre än för förskola då fler helt enkelt kan cykla i högre ålder. Aktuell cykelparkeringsnorm för grundskola är 35–45 cykelparkeringsplatser per 1 000 m² BTA. Det resulterar i ett spann på 263 – 338 *respektive 350 – 450 cykelparkeringsplatser*.

Att bedöma antal hämta/lämna-platser skiljer sig något mot bedömningen för förskolan. Med äldre barn kan varje stopp/angöring antas gå snabbare så omsättningen på platserna blir högre. Vidare antas andelen som skjutsas vara

¹Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan? Rapport framtagen av SKL (nuvarande SKR) <https://skr.se/download/18.45167e4317e2b341b24b8062/1642759883004/7164-956-0.pdf>

² https://miljobarometern.stockholm.se/content/Trafikrelaterat/sl_och_regionen_2019.pdf

³ <https://doc.taby.se/handlingar/Stadsbyggnadsn%C3%A4mnden/2021/2021-06-08/Handlingar/13.7%20Bilaga%206%20Trafikutredning%20Husmodern%206.pdf>

lägre än för förskola. Utifrån att 30% skjutsas och med dubblerad omsättning resulterar det i 18 – 27 *angöringsplatser*.

Gällande parkering för moped klass 1 antas cirka 15-30 platser behövas, beroende på skolans storlek. Det ska beaktas att en stor del av eleverna inte har åldern inne för att köra moped. Uppskattningen på 15–30 platser bygger på observerat antal parkerade mopeder vid Näsbyarksskolan som är en åk3 till åk9 skola med cirka 700 elever som ligger cirka 1,5 km från planområdet. Även Torsviks skola på Lidingö och närliggande Näsbydalsskolan har studerats som referens.

2.3 Idrott

För idrottsanläggningar finns inga parkeringsnormer angivna i Täbys parkeringsstrategi och det är ovanligt att svenska kommuner har en sådan norm. I parkeringsstrategin anges att detta ska utredas för det specifika fallet. Ett gängse tillvägagångssätt för att få fram ett parkeringstal är att studera den situation då max antal idrottsutövare och besökare befinner sig i anläggningen. Utifrån denna mängd kan senare antaganden om färdmedelsval och samåkningsfaktor appliceras för att få fram ett parkeringsbehov.

Grindtorpshallen är idag en hall för skolidrott och bollsport och har en spelyta på 20x40 meter samt en läktare för 150 besökare. Byggnaden är på cirka 1 700 m² BTA. Befintlig parkering har cirka 40–45 platser som upplevs vara fullbelagda. Möjlighet att parkera finns också på Näsbydalvägen även om dessa platser primärt används av boende i området då platserna inte är tidsreglerade eller avgiftsbelagda. Grindtorpshallens dimensionerande besöksantal bedöms vara 80 idrottsutövare + 150 besökande. De 80 idrottsutövarna kan antas vara 20 per lag och att två lag använder spelytan samtidigt som två lag använder omklädningsrummen. Utifrån befintlig mängd parkering och dimensionerande besöksantal kan det vid en fullbelagd parkeringssituation beräknas att cirka 25% reser till Grindtorpshallen med bil⁴.

Vid studier av utredningar av parkeringstal för idrott framkommer ett antal intressanta källor som ger lite vägledning. Stockholm stad har tagit fram en ”Planeringsstrategi för idrottsanläggningar”⁵. I den föreslås följande parkeringstal:

- 0,2–0,6 cykelparkeringsplatser per besökare
- 0,2–0,45 bilparkeringsplatser per besökare
- 0,05–0,1 angöringsplatser per besökare

I spannet för antal bilparkeringsplatser blir det tydligt att 20–45% antas använda bilen för att ta sig till idrottsplatsen.

I en parkeringsutredning för utbyggnad av Utsäljeskolan i Huddinge⁶, med liknande förutsättningar som i aktuell plan, framkommer att referenser från Danderyd och Stuvsta visar på 40% respektive 30% bilandel.

⁴ Baserat på en ”samåkningsfaktor” på 1,5 besökare per bil.

⁵ <https://edokmeetings.stockholm.se/welcome-sv/namnder-styrelser/fastighetsnamnden/mote-2021-06-22/agenda/bilaga-1-parkeringsstrategi-for-idrottsanlaggningarpdf?downloadMode=open>

⁶ <https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/pagaende-planer-projekt-och-arbeten/segeltorp-inklusive-kungens->

En viktig aspekt av att beräkna fram ett parkeringstal är att ta hänsyn till den samåkning som sker. Ett rimligt antagande kan antas vara att 1,5 besökare per bil⁷. Utifrån ovan angivna källor och bedömning utifrån befintlig parkeringssituation för Grindtorpshallen bör bilandelen, med hänsyn tagen till samåkning, för resor ligga på cirka 35% vilket ger ett parkeringsbehov om *81 bilparkeringsplatser*.

När det gäller hämta/lämna till idrott finns stöd att hämta i Stockholm stads skrift ”Planeringsstrategi för idrottsanläggningar” som anger 0,05–0,1 angöringsplatser per besökare. Omsatt för Grindtorpshallen ger det *12–23 angöringsplatser för hämta/lämna*.

För cykel görs bedömningen att det spann som anges i Stockholms riktlinjer på 0,2–0,6 cykelparkeringsplatser per besökare är en rimlig nivå vilket ger *46–138 cykelparkeringsplatser*. Dessa kan med fördel samnyttjas med skolan men måste ges en utformning som stödjer det.

För trafikslaget moped klass 1 kan samma mängd, 15-30 platser, som för skolan antas vara aktuellt. Dessa kan med fördel samnyttjas mellan skola och idrottshall.

2.4 Möjlighet till samnyttjande av bilparkering

För skola, förskola och Grindtorpshallen finns olika behov av att parkera och angöra under olika tider på dygnet. Skola och förskola har ett större behov dagtid och idrottshallen sen eftermiddag och kväll samt helg. Utifrån detta kan det konstateras att det finns en potential för samnyttjande av parkering. Med detta menas att mängden parkering inte ska dimensioneras för respektive verksamhets max-behov utan ska planeras utifrån ett sammanvägt max-behov.

För att bedöma möjligheten till samnyttjande kan antaganden göras över nyttjandegraden för respektive verksamhet vid tre tillfällen. Inspiration till bedömning av samnyttjande presenterat nedan är tagen från Borås stad samt Täbys parkeringsstrategi som återger SKL:s skrift ”Policy för parkering”.

Bedömd nyttjandegrad			
	Vardag 10-16	Vardag 16	Lördag 10-13
Skola	100%	50%	0%
Förskola	100%	50%	0%
Idrott	20%	50%	100%

Samnyttjande är aktuellt både för bil- och cykelparkering samt för moped klass 1.

2.5 Samlad bedömning av framtida parkeringsbehov

Framräknat parkeringsbehov, presenterat i föregående avsnitt, kan sammanställas enligt tabell nedan. Som synes finns ett spann för samtliga trafikslag där storlek på skola och tillgängliga ytor avgör vilket tal som väljs.

[kurva/utsaljeskolan---ombyggnation/granskning/utsaljeskolan-parkeringsutredning-nya-utsaljeskolan-granskning.pdf](#)

⁷ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/genomsnittligt-antal-personer-i-varje-fordon-b3e/personbil/>

Vidare visas ett totalt parkeringsbehov där inte hänsyn till samnyttjande tagits än.

Beräknat parkeringsbehov			
	Cykel	Bil	Moped
Skola 600 elever	263-338	45	15-30
Skola 900 elever	350-450	60	15-30
Förskola	25-30	6	
Grindtorpshallen	46-138	81	15-30
Totalt	334/421-506/618	132-147	

Utifrån presenterade antaganden om nyttjande/beläggning på parkeringsytor vid olika tider i avsnitt 2.4 kan följande beräkning göras. Som synes finns en relativt jämn balans mellan behov av parkering dagtid och kvällstid. Potentialen i samnyttjande är cirka 40–55 parkeringsplatser och det dimensionerande parkeringsbehovet är 80 bilparkeringsplatser.

Samnyttjande bilparkering			
	Vardag 10-16	Vardag 16	Lördag 10-13
Skola 600 elever	45	23	0
Skola 900 elever	60	30	0
Förskola	6	3	0
Idrott	16	41	81
Totalt	67-82	67-74	81

Vid sidan av parkeringsbehovet finns även ett angöringsbehov för kortare hämta/lämna-ärenden. Siffror nedan visar på ett totalt behov utan hänsyn till samnyttjande. Framför allt skola och idrott kan samnyttja sina hämta/lämna-platser och till viss del förskola, beroende på avstånd mellan angöring och entré. Vidare kan eventuellt yta för lastplats regleras så den kan användas för hämta/lämna under förmiddagen 07–09. Sammantaget med en bedömning om samnyttjande ger det att totalt cirka 25–35 platser för hämta/lämna behövs.

Behov hämta/lämna-platser	
	Bil
Skola 600 elever	18
Skola 900 elever	27
Förskola	10
Grindtorpshallen	12-23
Totalt	40-60

2.6 Fortsatt arbete

Resultatet av denna utredning är en redovisning av förväntad parkeringsefterfrågan baserat på planerade verksamheter och bedömningar kring parkeringstal. I fortsatt arbete är det viktigt att tillse att det bedömda behovet/efterfrågan på parkering kan disponeras på ett ändamålsenligt och effektivt sätt. Ska samnyttjande fungera krävs en välgenomtänkt utformning av parkeringsytor samt platser för hämta/lämna. Vidare finns stora trafiksäkerhetsvinster i att rätt trafikant är på rätt plats så inte konflikter uppstår.

Målet är att det ska finnas en rimlig nivå på mängden parkering som gör att besökare får tillgång till området men mängden parkering får heller inte bli för stor så den uppmuntrar bilåkande och skapar onödiga bilresor. En avvägning måste också göras mellan ytbehov för parkering och friytor för skola och förskola.