

TRAFIK- OCH PARKERINGSUTREDNING

Oljan 2, Bensinen 4, Bensinen 6 och Veden 103 inom
Södra Midgårds verksamhetsområde



2024-12-03

Uppdragsinformation

Uppdragsnamn	Trafik- och parkeringsutredning Oljan 2, Bensinen 4, Bensinen 6 och Veden 103 inom Södra Midgårds verksamhetsområde
Författare	Carl Näslund, Leila Goletic
Datum	2024-12-03

Kund

Täby kommun

Konsult

WSP

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

Kontaktpersoner

Täby kommun

Sarah Löfling sarah.lofling@taby.se

WSP

Leila Goletic leila.goletic@wsp.com

Innehållsförteckning

1. INLEDNING	5
1.1 BAKGRUND	5
1.2 SYFTE	6
1.3 OMFATTNING OCH GENOMFÖRANDE	6
1.4 UNDERLAG	6
2. NULÄGESBESKRIVNING	7
2.1 PLANOMRÅDET	7
2.2 TRAFIKRÖRELSER	8
2.2.1 Gång, cykel och kollektivtrafik	8
2.2.2 Motorfordon	10
2.3 RESVANOR	13
2.4 STRADA	13
2.5 UTREDNINGSUNDERLAG	14
2.6 TRAFIKMÄTNINGAR OCH UPPRÄKNING	14
3. FRAMTIDSANALYS	16
3.1 TRAFIKALSTRING	16
3.2 KAPACITETSBERÄKNING	17
3.3 KÄNSLIGHETSANALYS	20
3.4 SAMMANFATTNING	21
4. PARKERINGSUTREDNING	22
4.1 NULÄGESBESKRIVNING	22
4.1.1 Parkering på kvartersmark	22
4.1.2 Parkering på allmän plats	24
4.2 VERKSAMHETERNAS MAXTIMMAR	25
4.3 PARKERINGSTAL	25
4.4 JÄMFÖRELSE AV PARKERINGSTAL	27
4.4.1 Bilparkering	28
4.4.2 Cykelparkering	29
4.4.3 Jämförelse med andra kommuner	29
4.4.4 Förslag till parkeringstal	30
4.5 FRAMTIDA UTVECKLING AV PARKERING	31

4.6 SAMMANFATTNING	32
4.7 MEDSKICK TILL BYGGLOVSSKEDET	33
4.8 AVFALLSHÄMTNING VID OLJAN 2	34
4.8.1 Förslag 1 – befintlig placering med anordnad kärlyta	35
4.8.2 Förslag 2 och 3 – ny placering i inne på fastigheten	35
4.8.3 Samlad bedömning	36
5. SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER	37
5.1 GENERELLA SLUTSATSER	37
5.2 BENSINEN 4	37
5.3 BENSINEN 6	37
5.4 VEDEN 103	37
5.5 OLJAN 2	38
5.6 ÅTGÄRDER PÅ ALLMÄN PLATS	39
5.6.1 Åtgärd av missing links för gående och cyklister	39
5.6.2 Ta bort förbud att stanna eller parkera	39
5.6.3 Anpassning av parkering på Eldarvägen	39
5.7 ÅTGÄRDER PÅ KVARTERSMARK	39

1. INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Södra Midgårds verksamhetsområde, beläget i de södra delarna av Täby kyrkby, omfattar 16 privata fastigheter. Området är strategiskt placerat mellan Bergtorpsvägen/Vikingavägen i väster och Roslagsbanan i öster, med gräns mot bostadsområden utmed Svetsarvägen i norr och ett öppet grönområde i söder. Täby kommun avser att upprätta en ny detaljplan för fyra fastigheter inom Södra Midgårds verksamhetsområde - Bensinen 4, Bensinen 6, Oljan 2 samt Veden 103.



Figur 1. Översikt av Södra Midgårds verksamhetsområde. Vitmarkerade fastigheter omfattas av ny detaljplan. Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet

Traditionellt har Södra Midgård utvecklats som ett verksamhetsområde med en tydlig inriktning på lättare industri. Områdets industriella karaktär har dock successivt förändrats och inrymmer nu en variation av serviceverksamheter. Vissa av dessa verksamheter saknar stöd i befintliga detaljplaner och har därför drivits med tidsbegränsade bygglov. För att formalisera dessa verksamheter och främja en långsiktigt hållbar och flexibel markanvändning, är det nödvändigt att uppdatera de nu gällande detaljplanerna för området.

I kommunens översiktsplan finns långsiktiga planer på att utveckla området söder om planområdet tillsammans med Roslagsbanan.¹

1.2 SYFTE

Trafik- och parkeringsutredningen syftar till att ge en bild av områdets befintliga trafik- och parkeringssituation samt beskriva den antagna framtida bebyggelsens kapacitetspåverkan på berört vägnät och parkeringsbehov inom fastigheterna Bensinen 4, Bensinen 6, Veden 103 och Oljan 2. Utredningen ska översiktligt utreda hur fastigheternas verksamheter kan lösa sitt parkeringsbehov inom respektive fastighet samt ge förslag på förbättringsåtgärder inom området.

1.3 OMFATTNING OCH GENOMFÖRANDE

Projektet omfattar en trafik- och parkeringsutredning vars resultat utgör underlag till kommunens detaljplanearbete. Trafikutredningen innehåller följande delar:

- **Nulägesbeskrivning** gällande dagens trafiksituation i och runt om de fyra fastigheterna.
- **Framtidsanalysen** beskriver den tänkta utvecklingen av området. En kartläggning av framtida trafikflöden beskrivs i ett maxscenari.
- **Parkeringsutredning** med parkeringslösningar för fastigheterna med fokus på framkomlighet, trafiksäkerhet och jämförelse med det skattade parkeringsbehovet.
- **Åtgärdsförslag** presenteras utifrån nuläget och framtidsanalysen med fokus på områdets förutsättningar, anställdas och besökares resvanor samt områdets målpunkter.

1.4 UNDERLAG

Riktlinjerna för planering av parkering anges i Täby kommuns parkeringsstrategi som beslutades av stadsbyggnadsnämnden år 2013. Dokumentet anger de parkeringsnormer som ska följas vid nybyggnation och möjligheten att reducera parkeringstalen genom att arbeta med gröna resplaner. Det ger kommunen stöd i beslut om framtida utveckling där parkering ses som en del i ett resande där även gång, cykel och kollektivtrafik kommer att utgöra viktiga delar att uppnå en attraktiv stadsmiljö och ett effektivt markutnyttjande.

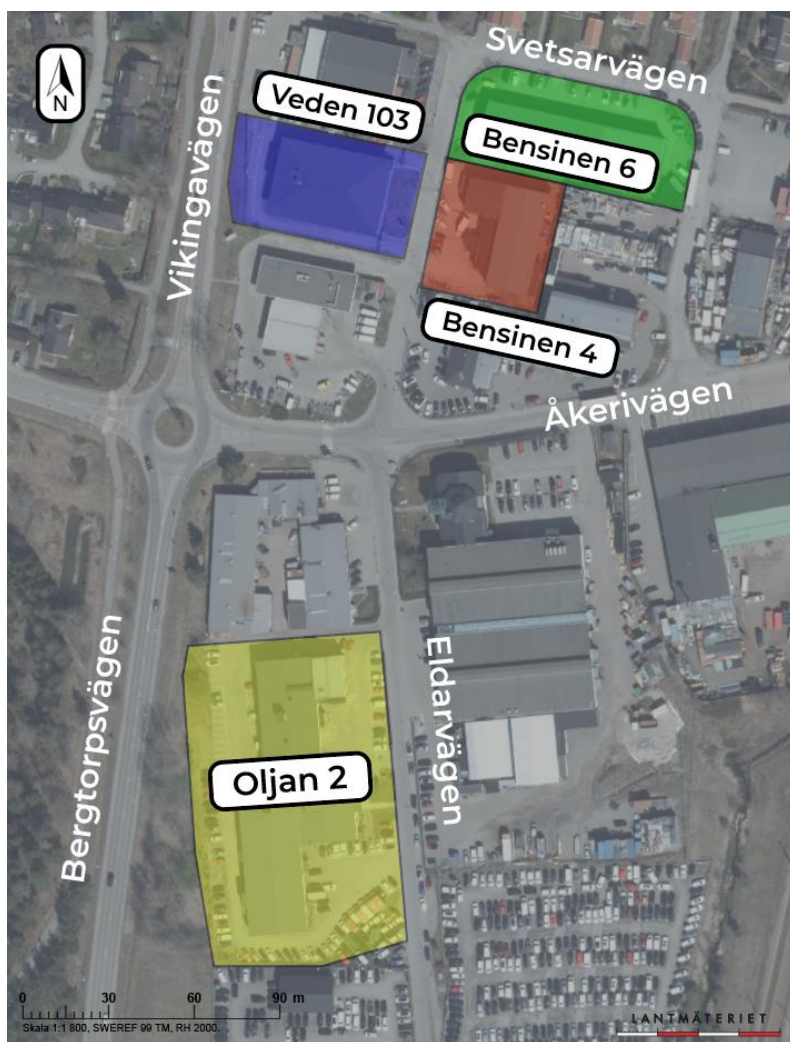
¹ Översiktsplan Täby 2050 – Staden på landet, Täby kommun, 2022.

2. NULÄGESBESKRIVNING

2.1 PLANOMRÅDET

I planområdet finns idag olika typer av verksamheter i form av en gymnasieskola med fordonsinriktning, gym, bilförsäljning/bilvård, lättare industri, service och lättare form av vård. Enligt uppgift från verksamheterna betjänar flera företag ett relativt stort område i Norrort, exempelvis vad gäller bilförsäljning/-service och lokalkontor för företag verksamma på flera platser i Stockholmsområdet.

Dagens planbestämmelser möjliggör för industri (J) och lätt industri (Jm). Kommande detaljplan är tänkt att möjliggöra för Z (verksamheter) och C1 (centrumverksamhet utom handel med livsmedel), vilket är i linje med hur dessa fastigheter används idag. Det finns i dagsläget inga konkreta planer på ut- eller ombyggnad av fastigheterna i planen. Syftet är i stället främst att bekräfta befintliga verksamheter och möjliggöra mer flexibel användning i framtiden. I figur 2 nedan visas planområdet med ingående fastigheter som inom utredningen har undersökts närmare.



Figur 2. Översikt av planområdet med de ingående fastigheterna. Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet

Verksamheterna inom fastigheterna är av varierande storlek vad gäller antal anställda och ifall de vänder sig till besökare eller inte. Underlag har tillhandahållits av Täby kommun och kompletterande underlag har hämtats in från verksamheterna och fastighetsägare. Uppgifter om antal anställda, elever och besökare presenteras i tabell 1 nedan.

Tabell 1. Antal anställda och besökare per dag inom planområdet.

Fastighet	Verksamhetstyp	Antal anställda	Antal besökare
Oljan 2	Gym, gymnasieskola, bilförsäljning, verkstad, post	56	587 (varav 120 elever och 450 gymbesökare)
Veden 103	Förvaringslager	0	6
Bensinen 4	Tvättfirma	18	0
Bensinen 6	Plåtslagare, bilverkstad, ateljé, kontor	14	30
Totalt		88	626

Som nämnt finns det i dagsläget finns inga utbyggnadsplaner kopplade till fastigheterna. För att uppskatta hur stor en framtida exploatering skulle kunna bli har uppgifter inhämtats från Täby kommun om framtida BYA (byggnadsarea), som bedöms bli 30-50 % av den totala fastighetsarean. Utöver det har framtida uppskattad största BTA (bruttototalarea) tillhandahållits, vilket bedöms bli högst dubbla BYA:n. En sammanställning av dagens och framtidens BYA och BTA i området ses nedan i tabell 2. Värt att notera är att framtida BYA till stor del anpassas efter dagens BYA.

Tabell 2. BYA och skattad BTA för planområdet idag och möjlig exploatering (kvadratmeter). Källa: Täby kommun

Fastighet	Dagens BYA	Dagens BTA	Framtida BYA	Framtida maximal BTA
Oljan 2	2 682	5 364	2 790	5 580
Veden 103	1 070	1 070	1 104	2 208
Bensinen 4	933	1 353	970	1 940
Bensinen 6	1 125	2 250	1 169	2 338
Totalt	5 810	10 037	6 033 (+3,8 %)	12 066 (+20,2 %²)

2.2 TRAFIKRÖRELSER

2.2.1 Gång, cykel och kollektivtrafik

Det saknas gångbanor i större delen av utredningsområdet vilket innebär att fotgängare behöver röra sig i blandtrafik, även cyklister rör sig i blandtrafik. De generella brister som identifierats i gång- och cykelnätet är framför allt att gångbanorna kan upplevas som otydliga. Det gångbanor som finns är inte tydligt sammanlänkade och är i många fall också smala och

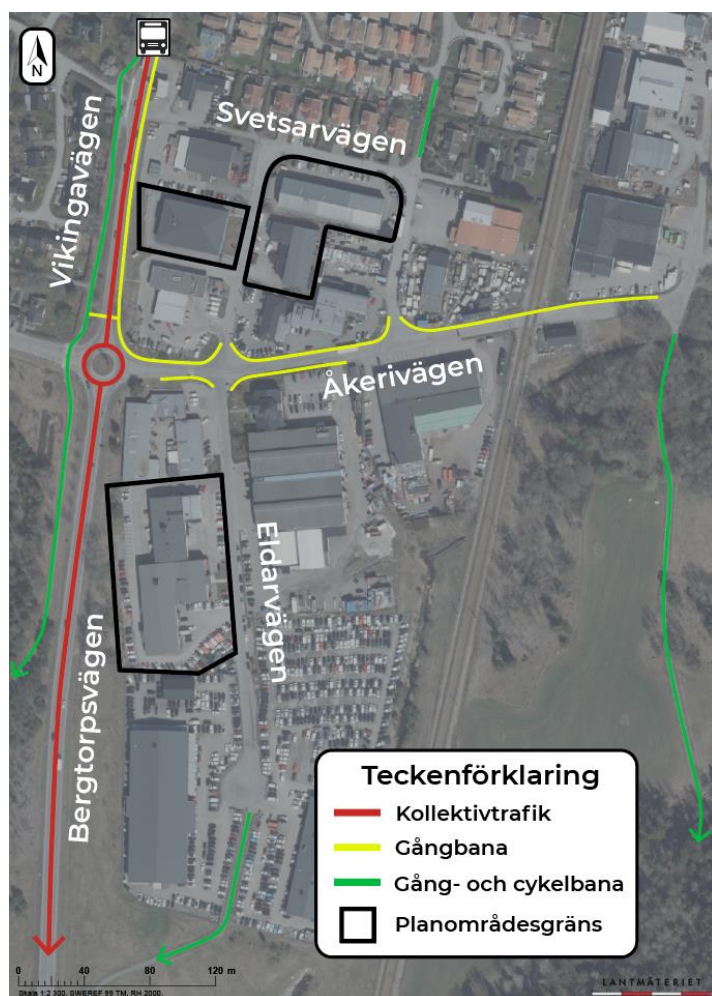
² Jämfört med dagens faktiska BTA

uppfyller inte de riktlinjer för utformning som finns i Täby kommuns tekniska handbok eller vedertagna handböcker såsom VGU eller GCM-handboken.

Strax nordväst om planområdet finns hållplatsen Ymervägen med två hållplatslägen i södergående och norrgående riktning. Hållplatsen trafikeras av linje 610, 611, 612, 616, 687 samt linje 690 som är en nattbuss. Busslinjerna har en turtäthet på 15 minuter under rusningstimmarna.

Tabell 3 – Avgångar från hållplats Ymervägen

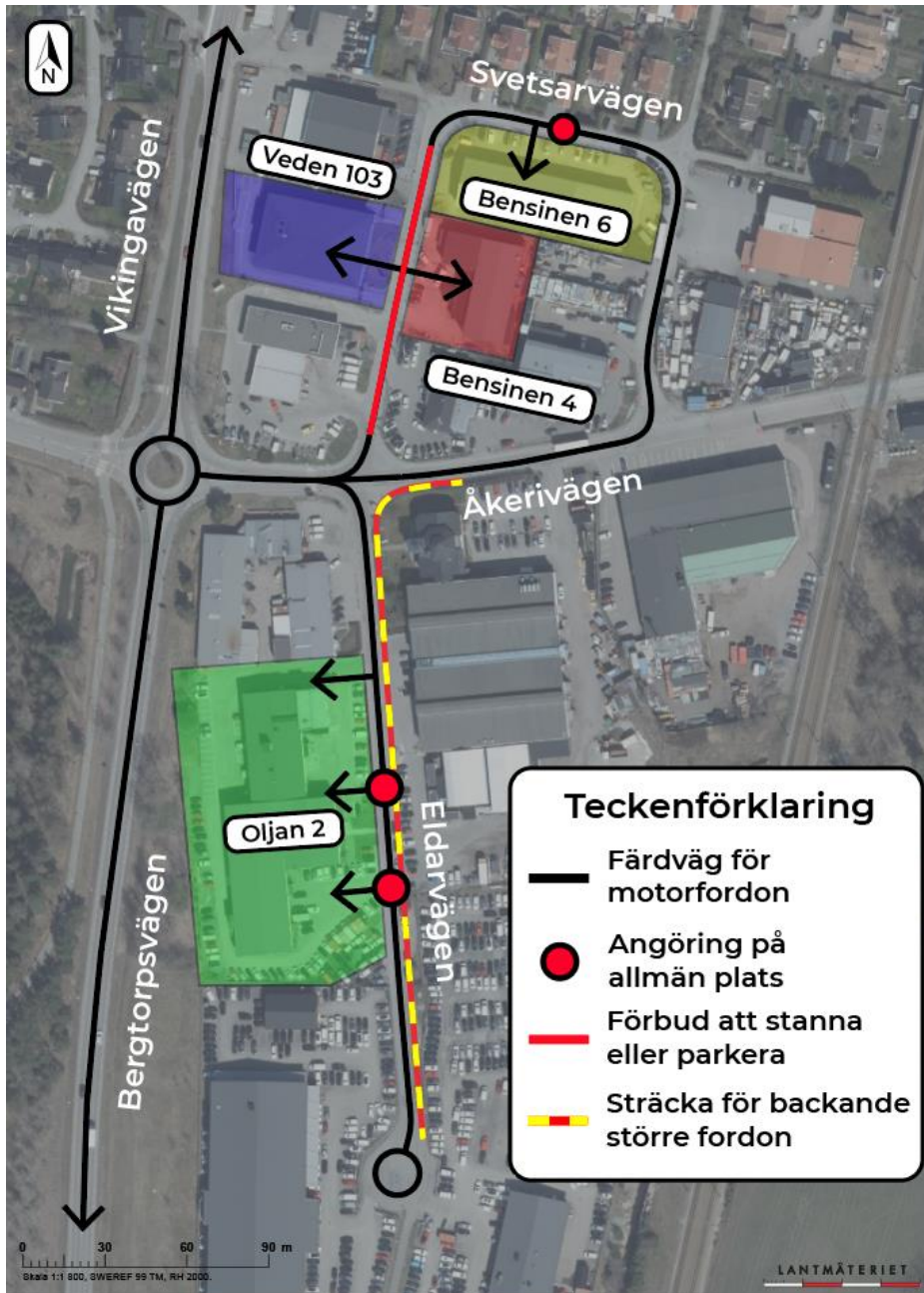
LINJE	TILL – FRÅN	AVGÅNGAR / TIMME
610	Danderyds sjukhus - Vallentuna	4
611	Danderyds sjukhus – Täby kyrkby	4
616	Täby Simhall - Erikslund	3
687	Vallentuna - Kista Centrum	3
690	Danderyds sjukhus – Vallentuna (nattbuss)	1



Figur 3. Kopplingar för gång, cykel och kollektivtrafik i anslutning till planområdet. Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet

2.2.2 Motorfordon

All motorfordonstrafik kommer in till planområdet via Åkerivägen. Anslutningar ut mot Vikingavägen och Bergtorpsvägen är inte möjliga i och med utfartsförbud som finns i gällande detaljplaner. Utfartsförbud gäller även på Åkerivägen mellan cirkulationsplatsen och Eldarvägen/Svetsarvägen. Färdvägar för motortrafik inom verksamhetsområdet fram till respektive fastighet redovisas nedan i figur 4.



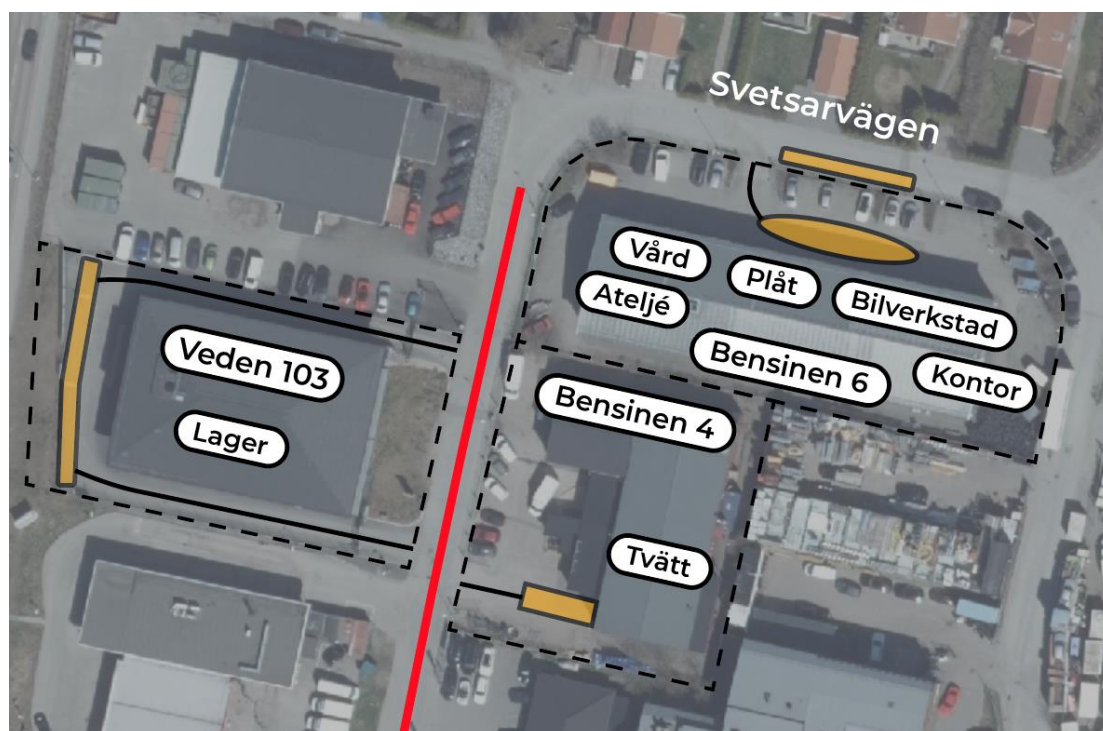
Figur 4. Färdvägar för angörings- och leveransfordon inom utredningsområdet. Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet
Utöver den sträcka som omfattas av förbud att stanna eller parkera är resterande gator som är markerade i figur 4 belagda med parkeringsförbud. Undantaget är östra sidan av Eldarvägen, där personbilsparkering är tillåten på en längre del av gatan.

På Eldarvägen har det noterats att längre fordon backar ner från Åkerivägen för att angöra längs med vägen. Vid platsbesök observerades det däremot också att lastbil med påhängsvagn (cirka 16 meter) kunde köra runt i vändplatsen.

Befintlig vändplats längst söderut på Eldarvägen är troligen för liten för att längre fordon (exempelvis fordon med längre släp ≥ 18 meter) ska kunna vända. Antalet transporter med så pass långa släp bedöms vara mycket få sett till antalet transporter totalt längs med vägen.

Norra planområdet (Bensinen 4, Bensinen 6 och Veden 103)

Motortrafik till fastigheterna norr om Åkerivägen åker vidare in på Svetsarvägen. Trafik till Veden 103 och Bensinen 4 antas åka vidare in på kvartersmark för all angöring i och med att denna del av Svetsarvägen är belagd med förbud att stanna eller parkera. Vid ett av platsbesöken noterades däremot att det stod två personbilar parkerade på denna sträcka. Veden 103 har kombinerade ytor för både lastning/lossning och parkering i form av lastzoner. En översikt av de ytor som nyttjas för angöring och leveranser ses nedan i Figur 5.



Figur 5. Platser för angöring och leveranser i norra delen av planområdet. Rödmarkerad sträcka anger den del av Svetsarvägen där det är förbjudet att stanna eller parkera. Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet

Bensinen 4

Fordon som angör fastigheten för lastning och lossning backar in mot port som finns i byggnadens södra del. Detta förutsätter backning med fordon antingen in från Svetsarvägen eller genom backvändning inom fastigheten.

Bensinen 6

Grundprincipen är att leveranser och angöring ska kunna ske inom den egna fastigheten. Vid Bensinen 6 sker detta däremot både på kvartersmark och allmän plats intill fastigheten, beroende på storleken på de fordon som angör. Bud- och leveransfordon av typen lätt lastbil eller mindre kan åka in på fastigheten och antas även vända inom fastigheten. Leverans med tung

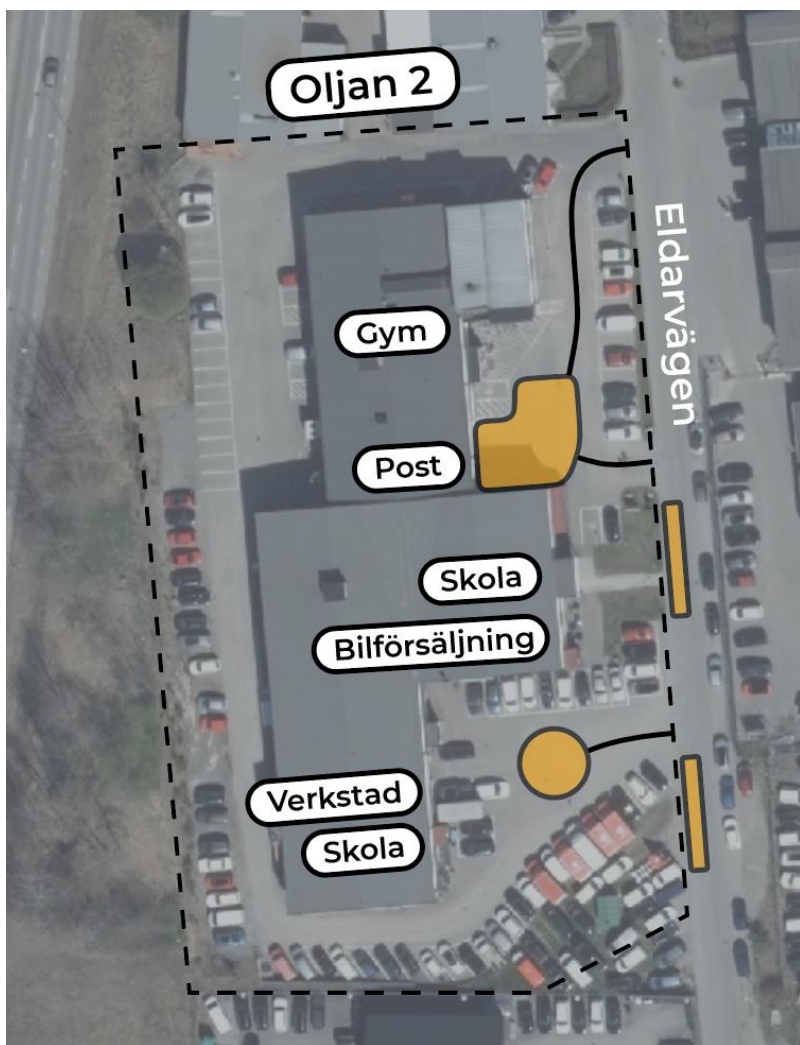
lastbil generellt sett sker på allmän plats längs med gatan. Enligt uppgift från verksamheterna skapar det vid vissa tillfällen problem med framkomligheten, men att det rör sig om leveranser som kommer sällan och står uppställda 15–20 minuter med oregelbundna intervall.

Veden 103

Angöring antas ske på de ytor längst västerut som även nyttjas av besökare vid lastning/lossning. In- och utkörning sker utan backrörelser via slingan som går runt byggnaden.

Södra planområdet (Oljan 2)

Även trafik till Oljan 2 angör på både kvartersmark och allmän plats, enligt uppgifter från verksamheterna, se Figur 6 nedan. Avfallshantering och angöring med större fordon sker från Eldarvägen medan mindre leveransfordon till företag ibland backar in mot de garageportar som vetter mot Eldarvägen (se yta intill markering Post). Baserat på uppgifter från verksamheterna är det främst posten och gymmet som tar emot leveranser här. I södra delen av fastigheten antas vissa mindre leveransfordon kunna åka in och vända på fastigheten.



Figur 6. Platser för angöring och leveranser i södra delen av planområdet. Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet

2.3 RESVANOR

Invånarnas resvanor har betydelse för både trafikalstringen och för beräkningen av efterfrågan på parkering, framför allt vad gäller andelen biltrafik. Inom utredningen har därför uppgifter om resvanor inhämtats från verksamheterna i området. Av de svarande har en biltrafikandel mellan 85 – 90 % angetts, alternativt att en klar majoritet av anställda/besökare reser med bil. Alla verksamheter har däremot inte angett andelar, vilket betyder att det finns en viss osäkerhet i bedömningen. En uppskattning av andelen har då i stället gjorts baserat på följande faktorer:

- Parkeringsbeläggning - ju högre beläggning desto högre andel biltrafik
- Verksamheternas typ (exempelvis bilvård eller transport av större varor)
- Antal parkeringsplatser inom respektive fastighet i förhållande till antal anställda/besökare

Enligt uppgifter från gymnasieskolan färdas en majoritet av eleverna till skolan med personbil, a-traktor och/eller mopedbil. Med hänsyn till de utrymmeskrav som a-traktor och mopedbil för med sig kopplat till parkering och framkomlighet jämföras dessa fordon med personbil i denna utredning och ingår därför i biltrafikandelen.

Utöver detta har även områdets placering i kommunen och kopplingar till omgivande områden vägt in i bedömningen. Närheten till trafikplats Täby kyrkby på Norrortsleden (väg 265) gör kommunikationerna för motorfordon goda. Relativt goda kopplingar med kollektivtrafik gör att den näst största andelen uppskattas vara kollektivtrafik, exempelvis för de skolelever som inte reser med bil/moped.

Cykelförbindelser finns i anslutning till verksamhetsområdet norr- och söderut, men inte genom området där cykling i stället sker i blandtrafik. Avståndet till större centrum (4,5 km till Täby centrum och cirka 6 km till Vallentuna) gör att andelen cykeltrafik antas vara relativt låg.

Med hänsyn till verksamheternas typ, upptagningsområde och områdets placering har det antagits att andelen gångresor till och från området är försumbar och inkluderas därför inte.

Sammanställningen av resvanor till verksamhetsområdet visas i tabell 4 nedan.

Tabell 4. Uppskattade resvanor till området.

Bil	Kollektivtrafik	Cykel
85 %	10 %	5 %

Biltrafikandelen ovan är genomsnittlig för området som helhet. För mer anpassade andelar biltrafik för respektive fastighet och ingående verksamheter, se avsnitt 3.1 Trafikalstring.

2.4 STRADA

Ett uttag har gjorts från databasen STRADA för att få information om olyckor i området. STRADA-uttaget har gjorts i och omkring de fyra fastigheter som i analysen har utvärderats utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Från år 2016–2023 har det skett totalt fyra olyckor i utredningsområdet. Samtliga olyckor har varit måttliga eller lindriga.

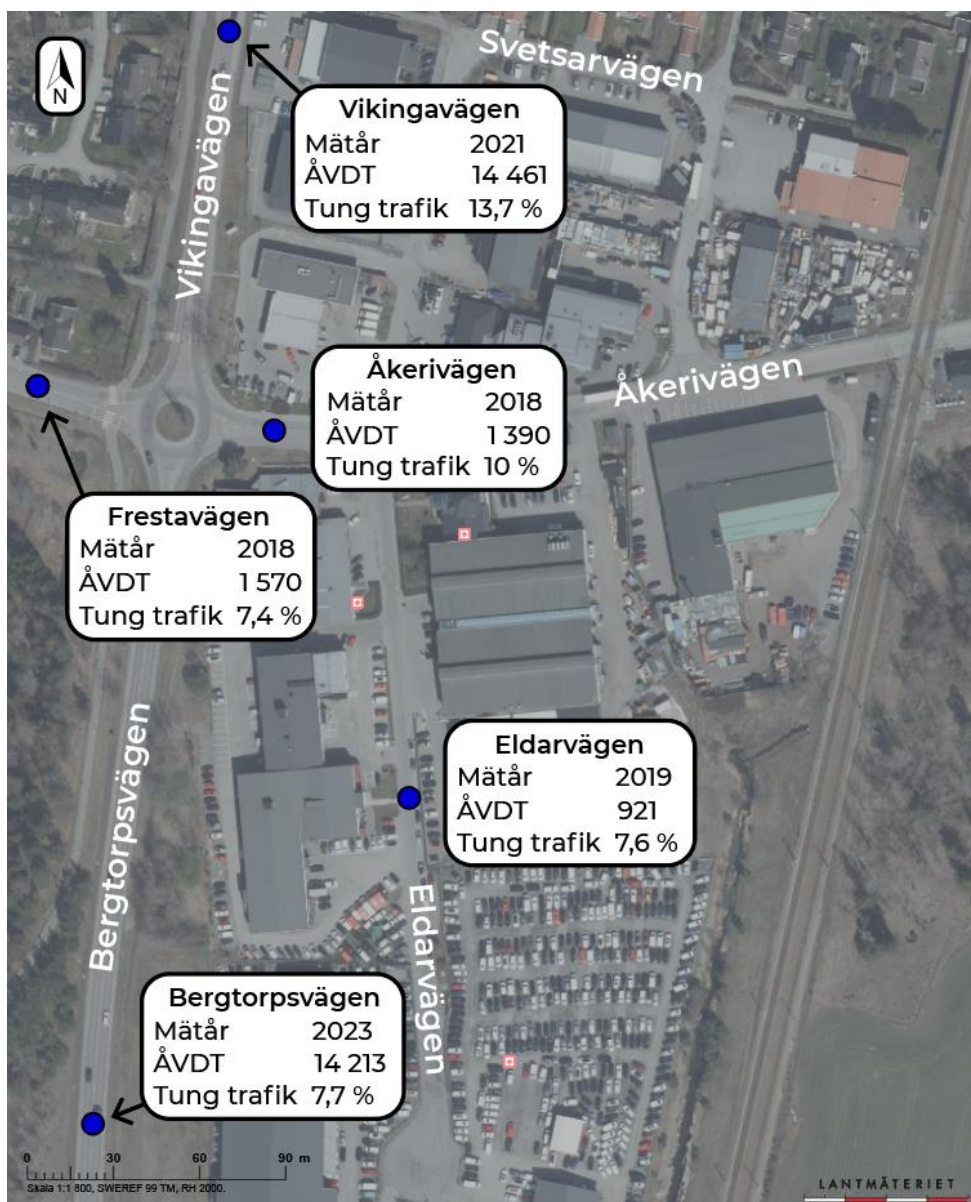
2.5 UTREDNINGSUUNDERLAG

Den trafikutredning som WSP genomförde under 2019 inkluderade en mikrosimuleringsmodell för korsningspunkter och avgränsades till Vikingavägen från Jarlabankes väg ner till Frestavägen som ligger norr om planområdet. I utredningen gjordes en prognos och simulering för att se hur trafiksituationen kan komma att se ut år 2040. Prognosen visade att trafiken kommer att öka i framtiden. Simuleringen visade att då det redan idag finns framkomlighetsproblem på sträckan så kommer en ökning av trafiken riskera att göra situationen sämre. För att få bättre framkomlighet längs med Vikingavägen föreslogs fysiska och beteendepåverkande åtgärder för att uppmuntra till att resa med andra färdmedel, vid andra tider eller att ta andra vägar.

2.6 TRAFIKMÄTNINGAR OCH UPPRÄKNING

I figur 7 nedan redovisas uppgifter om trafiken i området. Uppmätta trafikmängder i och intill utredningsområdet har tillhandahållits av Täby kommun. Där mätningar saknas (eller är äldre än 2018) har en skattning av trafikflöden gjorts baserat på uppmätta flöden från det projekt som redovisas ovan i stycke 2.5. Mätningarna i projektet utfördes under en vardag och den mest belastade maxtimmen (eftermiddag) har valts. Det gäller trafikflödena på Frestavägen och Åkerivägen.

Med hänsyn till att planområdet endast omfattar verksamheter har ÅVDT (årsvardagsdygnstrafik) valts som utgångspunkt för trafikflödena. Syftet med det är att ge en representativ bild av hur trafikmängderna ser ut på vardagar när verksamheterna är aktiva och trafiken i området är som störst. Andelen tung trafik på Åkerivägen är inte känd från tidigare mätningar/projekt och har satts till 10 % för att inte riskera att underskatta antalet tunga transporter som rör sig till och från verksamhetsområdet.



Figur 7. Trafikflöden i och intill utredningsområdet. Källa: Täby kommun och WSP. Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet

Trafikflöden för år 2024 och 2040 har baserats på ovanstående mätningar med en årsvis ökning i procent baserat på Trafikverkets trafikutvecklingstal³. I Stockholmsområdet innebär det en genomsnittlig årlig ökning av trafiken med 1,12 %. Trafikutvecklingstalen används främst för att räkna upp trafik på större regionala eller nationella vägar där en generell trafikökning förväntas över tid. På lokal nivå kan talen vara missvisande eftersom ny bebyggelse då ofta är det enda som påverkar trafikflödena över tid.

Trafiken har räknats upp på Vikingavägen, Bergtorpsvägen och Frestavägen eftersom de utgör genomfartsvägar inom kommunen och även leder till andra kommuner. Åkerivägen har inte räknats upp med hänsyn till att den leder till ett litet, avgränsat område där det inte förväntas tillkomma ny bebyggelse utöver det som tillåts inom den kommande detaljplanen. De uppräknade flödena inkluderas i analysdelen av utredningen nedan.

³ Trafikverket (2024). *Trafikutvecklingstal Väg (TRV 2021/7267)*

3. FRAMTIDSANALYS

3.1 TRAFIKALSTRING

Syftet med att beräkna trafikallstring är att undersöka hur framtida, utökad bebyggelse påverkar trafiknätet i området. Som grund för det har framtida byggrätter (och framtida maximal BTA) använts för att beräkna hur mycket större verksamheterna kan bli (se tabell 2).

Det finns alltid en osäkerhet att beräkna påverkan från framtida trafik, vilket beror på vilken typ av verksamhet som väljer att etablera sig i området. Planbestämmelserna Z och C1 skapar möjlighet för en väldigt bred uppsättning av verksamheter att etablera sig. Vissa typer av verksamheter, som gym, hotell, större vårdinrättningar, drivmedelsstationer och restauranger för med sig en större mängd besökare. Andra, så som serviceföretag, lager eller tillverkning, för med sig olika nivåer av tung trafik och antal anställda. De kan antingen vara vända mot kunder eller endast för personal. Det är därför mycket utmanande att göra generella antaganden om dessa kategorier utan konkreta förslag på utbyggnader. Risken blir då att uppskattningen av trafik blir missvisande och överskattas troligen.

Dagens verksamheter inom planområdet faller inom de framtida planbestämmelserna Z (verksamheter) och C1 (centrumverksamhet utom handel med livsmedel). De visar även upp en variation vad gäller antal anställda och besökare, vilket bedöms som positivt. Med ovanstående som grund har därför dagens verksamheter använts som grund för att räkna på framtida trafikökning.

Andelen biltrafik till fastigheten Oljan 2 uppskattas till 85 %, enligt bedömningen i avsnitt 2.3. Fastigheten Veden 103 omfattar ett förvaringslager där andelen biltrafik i stället antas vara 100 %. På Bensinen 4 och Bensinen 6 grundar sig biltrafikandelen på svar från verksamheterna om hur många i personalen som åker bil samt hur många parkeringsplatser som disponeras av respektive verksamhet.

Tabell 5. Trafikalstring för biltrafik i planområdet baserat på tillåten maximal BTA i framtiden.

Fastighet	Antal anställda/ besökare idag	Antal anställda/ besökare (maxscenario)	Uppskattad andel biltrafik	Skattad framtida trafikallstring (bil)
Oljan 2	635	660 (+4 %)	85 %	561
Veden 103	6	12 (+106 %)	100 %	12
Bensinen 4	18	26 (+43 %)	70 %	18
Bensinen 6	47	49 (+6 %)	95 %	47
Totalt	706	747 (+6 %)		638 (+ 31)

Totalt sett skulle en utbyggnad av kvarstående skattad BTA innebära att totalt 638 bilresor genomförs per dygn, vilket är en ökning med 31 bilresor jämfört med dagens nivå. De 109 resterande resorna som inte utgörs av biltrafik fördelar sig enligt nedanstående:

- Kollektivtrafik (10 %): 73 resor
- Cykel (5 %): 36 resor

3.2 KAPACITETSBERÄKNING

Inom ramen för trafikutredningen har kapaciteten i korsningen Vikingavägen/Bergtorpsvägen/Åkerivägen/Frestavägen undersökts. Syftet är att se hur framtida trafikflöden kan påverka framkomligheten i korsningen.

Kapaciteten i korsningen har genomförts för tre scenarion:

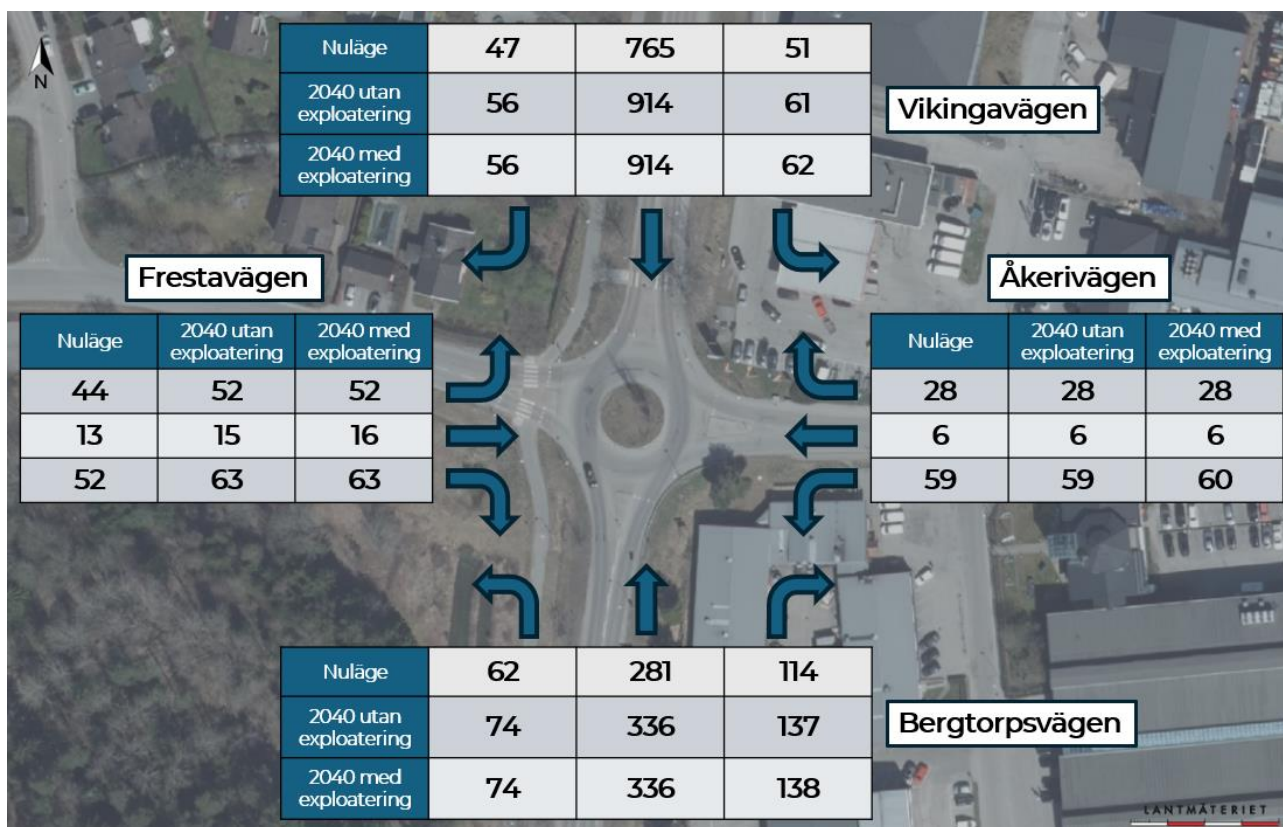
- Nuläge
- År 2040
- År 2040 med ytterligare exploatering

Kapacitetsberäkningarna har genomförts med hjälp av verktyget CapCal och ser till trafikflödena under dimensionerande timme (maxtimme) på för- och eftermiddag, alltså de två timmar på dygnet då trafikflödena är som störst. För den alstrade trafiken (31 fordon) antas 12 % av fordonen åka i maxtimmen. Fördelningen mellan trafik som ska in till området och ut från området i de olika maxtimmarna baserar sig på uppmätta flöden i tidigare projekt som WSP genomfört och redovisas i tabell 6 nedan.

Tabell 6. Flödesriktningar för alstrad trafik under för- och eftermiddagens maxtimmar.

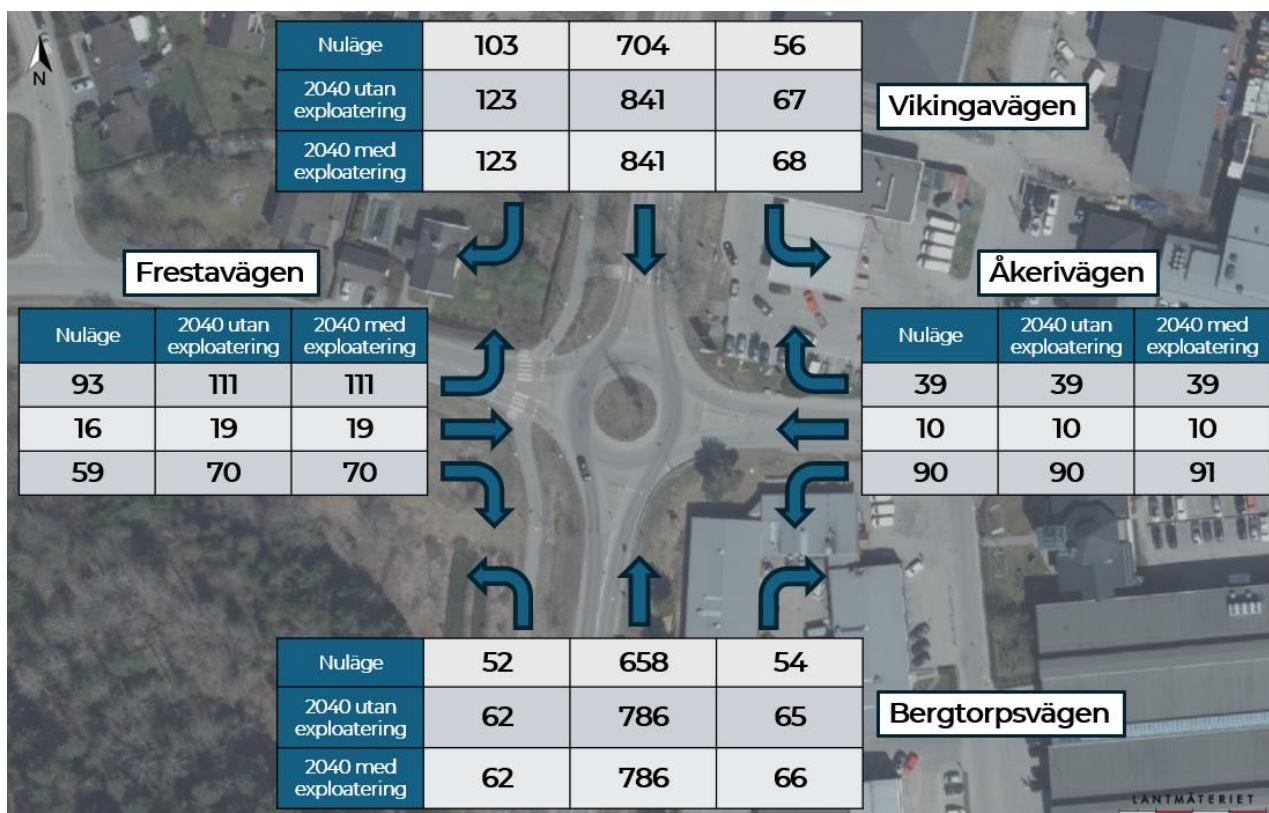
Flödesriktningar	In till området	Ut från området
Förmiddag	65 %	35 %
Eftermiddag	40 %	60 %

Svängfördelning och trafikflöden för befintlig trafik baseras på mätningar i maxtimmarna intill korsningen utförda av Täby kommun och i tidigare projekt av WSP (se avsnitt 2.5). I figur 8 och figur 9 nedan redovisas trafikflödena under för- och eftermiddagens maxtimme för nuläget (år 2024), år 2040 och år 2040 med uppskattad exploatering.



Figur 8. Trafikflöden under förmiddagens maxtimme i cirkulationsplatsen på Vikingavägen.

Under förmiddagen är det stora trafikflödet i sydlig riktning mot trafikplatsen och Täby centrum. En liten tillkomst av trafik mot Åkerivägen syns i scenariot där området byggs ut med kvarstående bygggrätt, men utgör inte någon märkbar skillnad mot de uppskattade trafikflödena på vägarna baserat på tidigare mätningar.



Figur 9. Trafikflöden under eftermiddagens maxtimme i cirkulationsplatsen på Vikingavägen.

Under eftermiddagen är trafikflödena större i alla tillfarter till korsningen. Värt att notera är att trafikflödena på Vikingavägen (norrifrån) är lika stora som under förmiddagens maxtimme, men med något fler fordon som rör sig mot Frestavägen i stället för rakt fram mot Bergtorpsvägen. Totalt sett hanterar korsningen alltså ungefär 480 fler fordon under eftermiddagens maxtimme jämfört med förmiddagen.

Resultatet från kapacitetsberäkningen delas enligt VGU⁴ in i olika grader av servicenivå, vilket är kopplat till korsningens belastningsgrad. Belastningsgraden är ett mått som visar hur stora trafikflöden det är in i korsningen jämfört med korsningens kapacitet. I en cirkulationsplats bör belastningsgraden vara lägre än 0,80, alltså att 80 % av kapaciteten nyttjas. Om värdet är högre finns en risk att fördröjning uppstår i trafiken och tidvis köbildningar. Om gränsvärdet 1,00 överskrids, vilket alltså är 100 % av kapaciteten, är risken för köbildning stor.

I tabellerna nedan presenteras resultaten från beräkningen. Gröna markeringar anger att framkomligheten är god. Gula markeringar anger de värden som når eller går över gränsvärdet för mindre god framkomlighet. Röda markeringar anger att kapacitetsgränsen för anslutningen i korsningen har nåtts och att risken för köbildning är stor.

⁴ Vägar och gators utformning (VGU), Trafikverket.

Tabell 7. Belastningsgrader under förmiddagens maxtimme.

Förmiddag	Frestavägen	Vikingavägen	Åkerivägen	Bergtorpsvägen
Nuläge	0,22	0,66	0,09	0,33
2040	0,38	0,80	0,10	0,41
2040 + exploatering	0,38	0,80	0,10	0,41

Under förmiddagen är belastningen i dagsläget inom gränserna för god framkomlighet. År 2040 så har trafiken från Vikingavägen ökat till en nivå där gränsvärdet 0,80 nås. Med ytterligare exploatering inom planområdet blir belastningen densamma till följd av den begränsade ytterligare utökning av verksamheter som tillåts.

Tabell 8. Belastningsgrader under eftermiddagens maxtimme.

Eftermiddag	Frestavägen	Vikingavägen	Åkerivägen	Bergtorpsvägen
Nuläge	0,31	0,67	0,23	0,59
2040	0,52	0,82	0,31	0,73
2040 + exploatering	0,52	0,82	0,31	0,73

Under eftermiddagen är belastningen på Vikingavägen i det närmaste likadan, det vill säga strax över gränsvärdet för mindre god framkomlighet. Belastningen har ökat på de andra anslutande vägarna men håller sig fortfarande på en nivå där risken för köbildning håller sig inom gränsvärdet. Även här märks inte trafikökningen från en förväntad exploatering enligt planförslaget.

3.3 KÄNSLIGHETSANALYS

I framtiden skulle det kunna etablera sig fler verksamheter i området som alstrar mer trafik, antingen som tar emot ett större antal besökare eller har högre personaltäthet. För att undersöka hur kapaciteten i korsningen påverkas i det fallet har en känslighetsanalys genomförts. Analysen utgår från scenariot som omfattar år 2040 med föreslagen exploatering. Därefter har trafiken från Åkerivägen räknats upp med 50 % respektive 100 % (både alstrad trafik och befintlig, uppräknad trafik). Under eftermiddagen, som är den mest belastade tiden, motsvarar detta en ökning med cirka 70 resp. 140 fordon i maxtimmen.

Resultaten av känslighetsanalysen visas nedan i tabell 9 och tabell 10. Vid 50 % trafikökning blir framkomligheten på Vikingavägen något mindre god. Med en trafikökning om 100 % uppträder samma mönster med ytterligare mindre god framkomlighet på Vikingavägen. Även kapaciteten på Bergtorpsvägen börjar komma nära gränsvärdet.

Tabell 9. Belastning i korsningen vid 50 % trafikökning till och från Åkerivägen.

+ 50 % trafik	Frestavägen	Vikingavägen	Åkerivägen	Bergtorpsvägen
Förmiddag	0,48	0,85	0,15	0,48
Eftermiddag	0,67	0,89	0,46	0,79

Tabell 10. Belastning i korsningen vid 100 % trafikökning till och från Åkerivägen.

+ 100 % trafik	Frestavägen	Vikingavägen	Åkerivägen	Bergtorpsvägen
Förmiddag	0,62	0,91	0,20	0,56
Eftermiddag	0,89	0,96	0,62	0,85

Slutsats

Kapaciteten i anslutningen från Vikingavägen är på gränsen mellan god/mindre god framkomlighet år 2040 oavsett om det blir ytterligare exploatering i planområdet eller inte och det finns viss kapacitet kvar. En utbyggnad enligt planförslaget bedöms inte påverka trafiksituationen negativt eftersom den antas föra med sig en mycket liten trafikökning.

Om trafiken ökar med +50 % (70 fordon i eftermiddagens maxtimme) till och från Åkerivägen blir belastningen högre på framför allt Vikingavägen medan resterande vägar har god framkomlighet. Vid en fördubbling av trafiken (140 fordon under eftermiddagens maxtimme) till och från Åkerivägen blir trafiksituationen mindre god i alla andra anslutningar och är nära kapacitetstaket på Vikingavägen. Det ses som olämpligt med hänsyn till framkomligheten på vägnätet.

Med hänsyn till framkomligheten på kringliggande vägnät bör en framtida trafikökning på Åkerivägen hållas under 50 %, vilket motsvarar en ökning med cirka 600 fordon per dag. Med befintlig trafik inräknad (1 370 fordon) betyder det att Åkerivägen inte bör hantera mer än 2 000 fordon per vardagsdygn.

3.4 SAMMANFATTNING

Det är inte i dagsläget känt vilka verksamheter som skulle kunna etablera sig i planområdet i framtiden. Trafikalstringen i denna utredning utgår därför från att dagens verksamheter (med sin personaltäthet och antal besökare/elever) utökas i linje med möjlig framtida BTA. Detta medför en väldigt liten ökning av trafiken (cirka 40 fordon per vardagsdygn), vilket inte påverkar trafiksituationen i dagsläget.

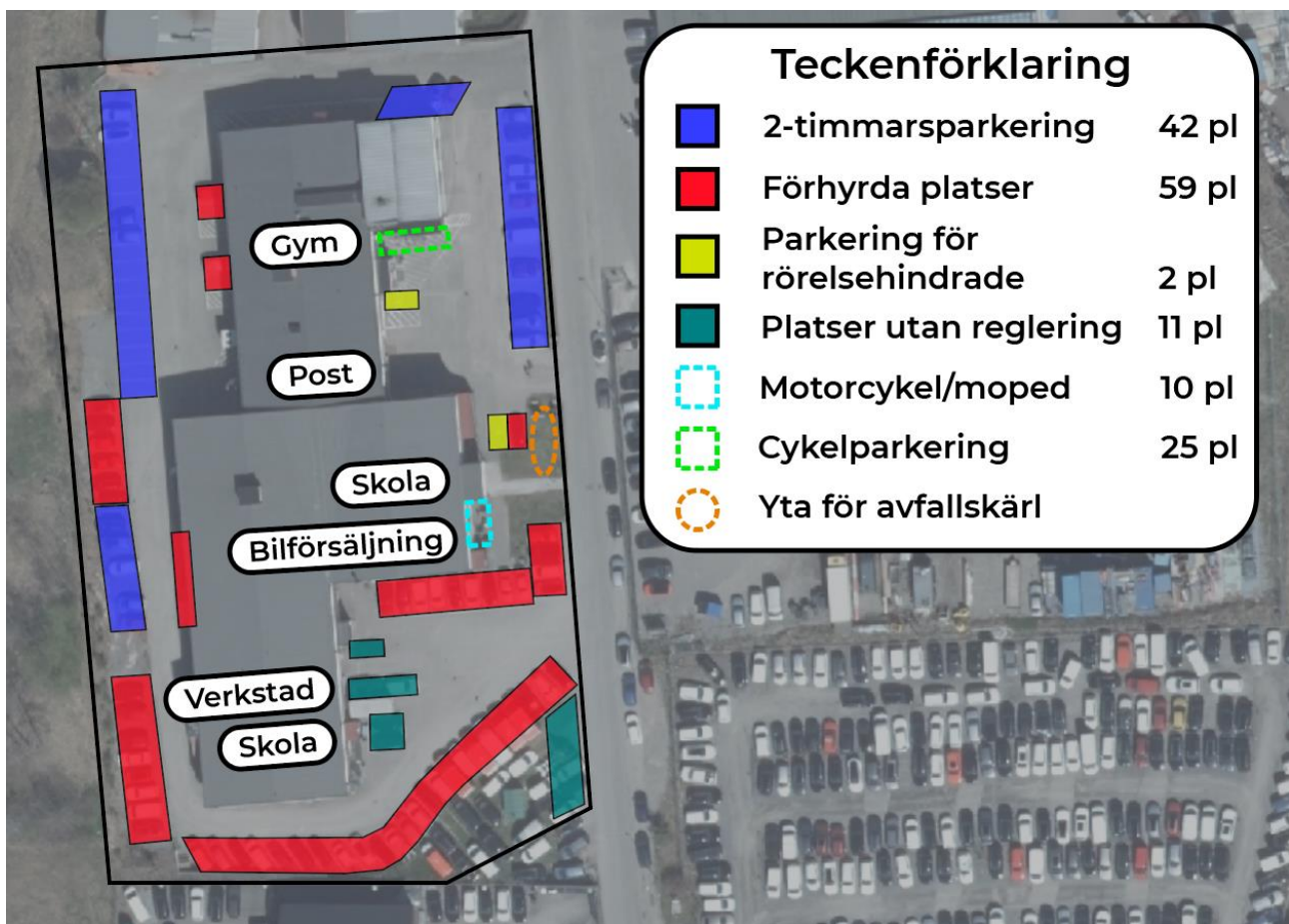
Sett till kringliggande vägnät bedöms det finnas utrymme för en större trafikökning än så. Dagens trafiknivåer på framför allt Vikingavägen är relativt höga genom cirkulationen. För verksamhetsområdet som helhet bör därför en ökning av trafiken till och från Åkerivägen vara lägre än 600 fordon per dygn, eller totalt räknat 2 000 fordon per vardag. Detta bör beaktas vid framtida ansökningar om etablering i området.

4. PARKERINGSUTREDNING

4.1 NULÄGESBESKRIVNING

I utredningen har två platsbesök genomförts: en förmiddag (2024-09-02) och en eftermiddag/kväll (2024-09-24). Under besöken identifierades de parkeringsplatser som finns på kvartersmark, den reglering som gäller på de olika platserna och den genomsnittliga beläggningen. Utöver detta har kontakt tagits med flera verksamheter i området och även med fastighetsägaren för Oljan 2 och Bensinen 6 för att skapa en tydligare bild av parkeringssituationen i dagsläget.

4.1.1 Parkering på kvartersmark



Figur 10. Kartläggning av parkeringsplatser på Oljan 2 i södra delen av planområdet (Eldarvägen). Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet

På fastigheten Oljan 2 finns totalt 103 parkeringsplatser som har en reglering, antingen 2-timmarsparkering eller förhyrda platser. Standarden på parkeringsplatserna är asfaltsbeläggning, med undantag för de platser som ligger längs med västra sidan (de förhyrda platserna och den kortare raden med 2-timmarsparkering) som ligger på grusad yta. Utöver de kvartersmarksplatser som har någon form av reglering finns även ett antal platser framför bilverkstaden och en gräsbelagd yta intill Eldarvägen som nyttjas för uppställning av fordon. Platserna framför verkstaden var helt upptagna vid båda platsbesöken och antas användas för

bilar som ska in för service. Vid platsbesöken noterades det att i snitt 5 bilar var uppställda på den gräsbelagda parkeringsplatsen mot Eldarvägen.

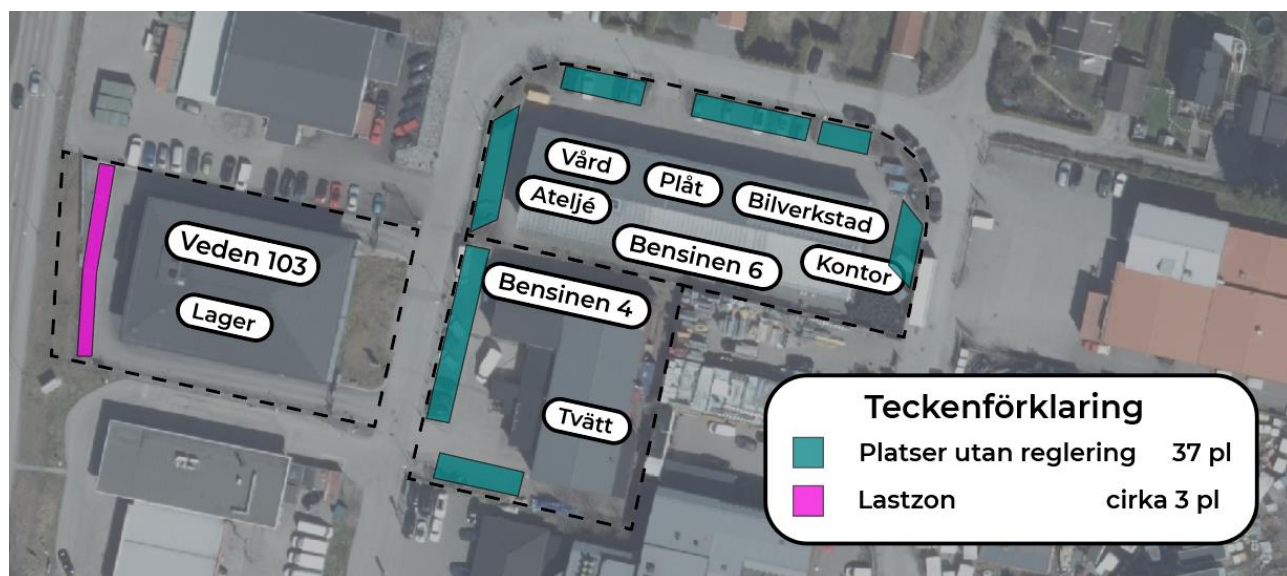
Enligt uppgift från fastighetsägaren gäller följande fördelning av ovanstående parkeringsplatser mellan verksamheterna på Oljan 2, se tabell 11. Utöver de angivna parkeringsplatserna har två ytterligare parkeringsplatser noterats vid platsbesöken, vilket skulle kunna vara parkeringsplatserna för rörelsehindrade som ligger vid entrén till gymmet och gymnasiet.

Tabell 11. Disponering av parkeringsplatser för bil på Oljan 2. Källa: Fastpart

Verksamheter	Antal bilplatser
Gym	49
Gymnasieskola	17
Bilförsäljning/verkstad	30
Post	5
Övriga parkeringsplatser	2
Totalt	103

Parkering för cyklar finns endast vid gymmet och utgörs av framhjulsställ. De nyttjades av 5 cyklister vid förmiddagens platsbesök. På eftermiddagen var det något högre beläggning då 14 cyklar observerades. Detta ger en skattad andel cykeltrafik på cirka 15 % under eftermiddagen.

Vid huvudentrén till gymnasieskolan finns en parkeringsplats för cirka 10 motorcyklar/mopeder klass I. Inga fordon fanns parkerade på platsen vid något av platsbesöken. På eftermiddagens besök noterades att 2 mopeder fanns parkerade på 2-timmarsparkeringen framför gymmet.



Figur 11. Parkeringsutbud i norra delen av planområdet (Svetsarvägen). Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet

I norra delen av planområdet (fastigheterna Veden 103 samt Bensinen 4 och 6) finns totalt cirka 45 platser, där 3 av dem på Veden 103 är lastzoner som även kan nyttjas för parkering. Samtliga platser är asfaltsbelagda, uppmärkta och håller relativt god standard. Parkeringsreglerna som

gäller på kvartersmark är relativt flexibla. Veden 103 har enligt verksamhetsutövaren markerade platser för lastning/lossning som även nyttjas för parkering. Bensinen 4 har 6 parkeringsplatser för personal och resterande 3 platser används för tjänstebilar. Bensinen 6 delar på totalt 25 parkeringsplatser mellan de företag som är aktiva på fastigheten. Parkeringen här nyttjas av tjänstebilar, personal, kunder och leveranser med mindre fordon (lätt lastbil). Dagens upplägg beskrivs av verksamhetsutövarna som fungerande.

Summering

Antal parkeringsplatser, deras reglering samt uppskattad belägningsgrad redovisas i tabell 12 nedan. Belägningsgraden utgår från uppmätta nivåer vid platsbesöken.

Tabell 12. Sammanställning av parkeringsplatser på kvartersmark inom planområdet. Uppmätt belägningsgrad anges inom parentes för respektive parkeringstyp och fastighet.

Fastighet	Antal platser för bil	Antal platser för cykel	Reglering
Bensinen 4	9 (100 % förmiddag, 33 % eftermiddag)	0	Reglering saknas
Bensinen 6	25 (90 % förmiddag, 24 % eftermiddag)	0	Reglering saknas
Oljan 2	103 (74 % förmiddag, 50 % eftermiddag)	25 (16 % förmiddag, 56 % eftermiddag)	2 RHP, 42 platser med tvåtimmarsreglering, 59 förhyrda platser, 25 cykelparkeringsplatser och 10 platser för moped/motorcykel
Veden 103	3 (33 % förmiddag, 0 % eftermiddag)	0	Last-/parkeringsplatser

4.1.2 Parkering på allmän plats

Parkeringsregler och uppskattat antal parkeringsplatser på allmän plats har undersökts baserat på platsbesök och gällande lokala trafikföreskrifter i området. Antal platser utgår från genomsnittlig storlek på en personbil och redovisas nedan i tabell 13.

Enligt uppgifter från flera verksamheter på Oljan 2 och Bensinen 6 parkerar besökare vid behov på gatan, exempelvis besökare till bilföretagen och vissa elever på Oljan 2. Det är inte känt hur stor andel av besökarna som ställer sig på allmän plats.

Tabell 13. Sammanställning av parkeringsplatser på allmän plats intill planområdet Uppskattad beläggning på parkeringsplatserna anges i procent.

Gata	Antal platser	Reglering
Eldarvägen	27 (27 % förmiddag, 0 % eftermiddag)	Personbil, 24 timmar
Svetsarvägen (norr om Bensinen 6)	7 (14 % förmiddag, 0 % eftermiddag)	24 timmar

4.2 VERKSAMHETERNAS MAXTIMMAR

Inom planområdet har verksamheternas maxtimmar undersökts, det vill säga den tid då flest anställda och besökare befinner sig i området. Uppgifterna är inhämtade från Täby kommun, fastighetsägare och verksamhetsutövare i området och redovisas nedan i tabell 14. Där maxtimmar saknas är antalet besökare relativt lågt och antas fördelas jämnt under verksamheternas öppettider. Antal besökare och anställda i maxtimmen är dimensionerande för parkeringsbehovet för bil och cykel som redovisas i avsnitt 4.3 nedan.

Tabell 14. Maxtimmar inom planområdet.

Fastighet	Verksamheter	Maxtimme	Besökare + anställda i maxtimmen
Oljan 2	Gym	Kl. 17–18	81
Oljan 2	Gymnasieskola	Kl. 8–9	130
Oljan 2	Bilförsäljning, verkstad, post	Jämnt fördelat	16
Veden 103	Förvaringslager	Jämnt fördelat	1
Bensinen 4	Tvättfirma	Kl. 7–8	18
Bensinen 6	Plåtslagare, bilverkstad, ateljé, vård, kontor	Jämnt fördelat	20

4.3 PARKERINGSTAL

Baserat på uppgifter om antal anställda/besökare i maxtimmen samt färdmedelsfördelning har parkeringstal för respektive verksamhet beräknats. En sammanställning av parkeringstalen visas i tabell 15 nedan.

Enligt uppgifter från gymnasiet färdas en majoritet av eleverna med bil, a-traktor och/eller mopedbil. Det finns en stor osäkerhet i att bedöma det faktiska parkeringstalet för elever i och med att närmare underlag om antal/andel biltrafik hos elever saknas. I och med att antalet elever är betydligt större än antalet lärare gör detta att påverkan på parkeringstalet totalt sett blir stor. Det saknas även underlag för att jämföra de uppskattade andelarna med planeringsunderlag från andra kommuner eller andra trafikutredningar. Det beror på att elever generellt sett inte antas resa med bil till skolan. Med detta som grund redovisas därför elevernas uppskattade parkeringstal separat från lärarnas. För att inte riskera att underskatta andelen elever som reser med bil eller större motorfordon har andelen biltrafik uppskattats till mellan 65 % och 85 % i denna utredning, vilket skapar ett spann för parkeringstalet.

Det antas att andelen elever som färdas tillsammans i bil eller andra större motorfordon (som a-traktor och mopedbil) är hög, vilket här har antagits vara 2 personer per fordon.

Gymmet antas också ha en viss grad av samåkning baserat på observationer från platsbesöken. Detta gäller även anställda till Bensinen 4 med hänsyn till antalet anställda och antalet parkeringsplatser för personal. För övriga verksamheter antas det att anställda/besökare färdas i bil på egen hand till verksamheterna.

Värt att notera är att det skattade parkeringsbehovet för de verksamheter som ligger på fastigheten Oljan 2 (gym, gymnasieskola, bilförsäljning, verkstad och post) uppgår till mellan 125 och 136 platser, vilket överstiger dagens utbud på fastigheten (103 platser). Eftersom maxtimmen för gymmet och skolan ligger på skilda tider så fungerar detta upplägg genom ett visst samnyttjande av platserna.

Tabell 15. Faktiska parkeringstal för bil för de olika verksamheterna.

Verksamheter	Andel biltrafik	Samåkningsgrad (personer per bil)	Besökare + anställda i maxtimmen	Faktiskt parkeringstal	Skattat parkeringsbehov (antal platser)
Gym	85 %	1,2	81	0,71 ⁵	57
Gymnasieskola (lärare)	85 %	1	22	0,86	19
Gymnasieskola (elever)	65-85 %	2	108 ⁶	0,32–0,43	35–46
Bilförsäljning, verkstad, post	90 %	1	16	0,90	14
Förvaringslager	100 %	1	1	1,00	1
Tvättfirma	70 %	2	18	0,35	6
Bilverkstad	90 %	1	8	0,90	7
Plåtslagare, ateljé, vård, kontor	100 %	1	12	1,00	12

Vid undersökning av faktiskt parkeringstal för cykel har endast gymmet undersökts då detta utgör den enda verksamheten som i dagsläget har cykelparkering. En sammanställning av det faktiska parkeringstalet baserat på beläggningen under eftermiddagens maxtimme redovisas i tabell 16 nedan.

Tabell 16. Faktiskt parkeringstal för cykel i planområdet.

Verksamheter	Andel cykeltrafik i eftermiddagens maxtimme	Besökare + anställda i maxtimmen	Faktiskt parkeringstal	Skattat parkeringsbehov (antal platser)
Gym	17 %	81	0,17	14

⁵ Eftermiddagens maxtimme (kl. 17-18)

⁶ 90 % av det största antalet elever under en skoldag (120)

4.4 JÄMFÖRELSE AV PARKERINGSTAL

För att skapa en bild av hur dessa parkeringstal förhåller sig till Täby kommuns parkeringsstrategi har de ställts mot de parkeringstal som i planeringsunderlaget anses vara jämförbara (se röda markeringar i figur 12 nedan). Planområdet ligger inom zon C enligt kommunens parkeringsstrategi. Det finns i dagsläget inget generellt parkeringstal för verksamheter i Täby kommuns parkeringsstrategi. I stället har en jämförelse gjorts mot de parkeringstal som ligger närmast de typer av verksamheter som finns i området idag.

	Zon A		Zon B		Zon C	
	Bpl/1000 m ² BTA (om annat ej anges)	Motsvarighet i bpl/hushåll eller bpl/anställd och besökare	Bpl/1000 m ² BTA (om annat ej anges)	Motsvarighet i bpl/hushåll eller bpl/anställd och besökare	Bpl/1000 m ² BTA (om annat ej anges)	Motsvarighet i bpl/hushåll eller bpl/anställd och besökare
Kontor	10	0,23	13	0,30	22	0,50
Industri	4	0,24	7	0,41	12	0,71
Handel	15	0,21	20	0,27	25	0,34
Externhandel	-		-		35	0,44
Dagligvaror/ livsmedel**	+ 10	0,40	+ 10	0,48	+ 10	0,56
Förskola	4	0,4***	6	0,6***	7	0,7***
Grundskola	4	0,4***	6	0,6***	7	0,7***

Figur 12. Utdrag av liknande parkeringstal (röda markeringar) som jämförelse. Källa: Parkeringsstrategi Täby kommun, 2013

Värt att notera är att det främst är parkeringstalen som anges som *platser/1000 kvm BTA* som används vid exploatering i Täby. Det grundar sig i sin tur på antaganden om en viss personal-/besökartäthet per verksamhet, se tabell 17 nedan.

Tabell 17. Antaganden om personal- och besökartäthet per verksamhet. Källa: Parkeringsstrategi Täby kommun, 2013

Verksamheter

	Antal anställda per 1 000 m ² BTA	Antal besökare per 1 000 m ² BTA
Kontor	40	4
Industri	15	2
Handel	13	60
Externhandel	10	70
Förskola och grundskola	10	
Restaurang	10	70
Hotell	5	25
Vård	15	30

Vid jämförelse mellan BTA-siffror för fastigheterna och antalet besökare/anställda i planområdet är personal-/besökartätheten mycket lägre i planområdet än motsvarande antaganden i parkeringsstrategin. Då BTA-tal för verksamheterna inte är kända har i stället antal anställda och besökare legat till grund för jämförelsen för att inte riskera att överskatta antalet parkeringsplatser som krävs i framtiden. Med BTA-tal per verksamhet så är det emellertid möjligt att omvandla parkeringstalen i denna utredning till arealbaserade tal.

4.4.1 Bilparkering

Bensinen 4

Det framräknade parkeringstalet för Bensinen 4 grunder sig på uppgifter inhämtade från tvättfirman som är det enda företaget på fastigheten. Dess faktiska parkeringstal är 0,35, vilket ligger i linje med Täby kommuns parkeringsnorm för handelsverksamhet i zon C (0,34). Jämfört med kommunens parkeringstal sett till alla verksamhetskategorier är detta en relativt låg siffra. Sett till att verksamhetens parkeringssituation fungerar i dagsläget bedöms den dock fungera för dagens behov och vid en eventuell framtida utökning av verksamheten.

Bensinen 6

Inom denna fastighet förekommer flera verksamheter med ett mindre antal anställda där vissa vänder sig till kunder. Baserat på underlaget från verksamheterna och fastighetsägaren har det faktiska parkeringstalet skattats till 0,90 för bilverkstaden och 1,00 för resterande verksamheter.

Jämfört med kommunens parkeringstal är detta en mycket hög siffra. Anledningen till det beror på att personal- och besökstätheten på dessa företag är låg, i regel endast 1 personal och 1 besökare åt gången. Ett högt parkeringstal motsvarar därför endast ett mycket begränsat antal parkeringsplatser (ofta 1-2 platser) och är att betrakta som en lägsta-nivå för enpersons företag inom planområdet. Vid en beräkning av parkeringsbehovet vid en eventuell framtida utbyggnad (där antalet parkeringsplatser generellt sett avrundas uppåt) kan en lägre siffra fungera som parkeringsnorm. Se vidare i Tabell 18 i stycke 4.4.4.

Veden 103

Parkeringstalet för lagerverksamheten ser endast till besökare, eftersom det inte finns några anställda på fastigheten i dagsläget. Sett till att antalet besökare per dag (6) är lågt blir även här det faktiska parkeringstalet högt jämfört med kommunens parkeringstal. Med hänsyn till att dessa besökare troligen inte kommer till lagret samtidigt bedöms det däremot som rimligt att parkeringstalet här sätts lägre för att inte överskatta behovet (cirka 0,50 platser per besökare).

Oljan 2

För gymmets del motsvarar det faktiska parkeringstalet närmast talet för *industri* hos kommunens parkeringstal (0,71 platser per anställd/besökare). En industriverksamhet antas inte ta emot några besökare, men utgör fortfarande en kommersiell verksamhet. Det som för industriverksamhet motsvarar ett visst antal anställda utgörs i gymmets fall i stället av anställda och ett större antal besökare. Eftersom gymmet vänder sig mot allmänheten bedöms denna kategori fungera som parkeringstal för bil.

För gymnasieskolan ligger det faktiska parkeringstalet för lärare (0,86), vilket är högre än det största parkeringstalet i kommunens parkeringsnorm. Det närmast jämförbara talet är grundskola (0,7 platser) vilket dock inkluderar viss besöksparkering för tillfälliga besök. Det är dock värt att uppmärksamma att riktlinjer för bilparkering för gymnasieskolor saknas. Idag disponerar skolan 17 parkeringsplatser på fastigheten Oljan 2. Det bedöms därför att det faktiska parkeringstalet kan fungera som underlag eftersom maxtimmen för skolan skiljer sig från maxtimmen för gymmet.

Vad gäller elevernas parkeringstal (mellan 0,32 och 0,43) hamnar det mitt mellan talen för handel och externhandel enligt parkeringsstrategin. Detta parkeringstal är däremot det enda talet som

saknar en jämförbar kategori sett till verksamhetens typ. Bilparkeringstal för elever saknas i kommuns underlag och återfinns inte i jämförbara trafikutredningar. Att fastställa parkeringsbehovet för gymnasieskolan i bygglovsskedet bör därför föregås av en utredning som slår fast vilka färdmedelsandelar som bör gälla för elevers resor till skolan och vilka behov skolan har. Baserat på att gymnets maxtimme skiljer sig från skolans bedöms det faktiska parkeringstalet fungera som underlag i framtida prövning.

4.4.2 Cykelparkering

I Täby kommuns parkeringsstrategi finns ett antal kategorier för cykelparkering som går att överföra på verksamheterna i planområdet. En sammanställning av dem presenteras i figur 13 nedan (röda markeringar).

	Totalt antal (cpl/1 000 m ² BTA om annat ej anges)	Varav platser i cykelrum (boende/ verksamma)	Varav platser i anslutning till entrén (besök och boende/ verksamma)	Motsvarighet i cpl/lägenhet eller cpl/anställd och besökare
Kontor	15-20	8-10	7-10	0,35-0,45
Industri	5-10	3-5	2-5	0,3-0,55
Handel	25-35	5	20-30	0,33-0,47
Externhandel	8-10	2-3	6-7	0,1-0,13
Förskola	25-30	12-15	12-15	0,25-0,3 cpl/elev
Grundskola	35-45	5-10	30-35	0,35-0,45 cpl/elev
Gymnasium	30-40	5-10	25-30	0,3-0,4 cpl/elev

Figur 13. Parkeringstal för cykel med röda markeringar för de tal som jämförts i utredningen. Källa: Täby kommuns parkeringsstrategi

I dagsläget saknas parkeringsplatser för cykel vid samtliga verksamheter utom vid gymmet. Gymnets faktiska parkeringstal (0,17) understiger antalet cykelparkeringsplatser som finns vid gymmet i dagsläget (25 platser totalt). För att som minst motsvara dagens cykelparkeringsplatser bör cykelparkeringstalet för gymmet därför minst vara 0,31, vilket faller inom lägre delen av spannet för *industri* och motsvarar då samma kategori som för gymnets bilparkering.

Gymnasieskolans parkeringstal ska ligga i det ovan angivna spannet för gymnasium. Med hänsyn till att en relativt stor andel elever reser till skolan med motorfordon antas det räcka med att lägga cykelparkeringstalet för gymnasiet i den lägre änden av spannet (0,3).

Cykelparkering för resterande verksamheter bör kunna tillgodoses genom ett gemensamt tal för samtliga verksamheter (undantaget förvaringslagret som antas endast nyttjas av motorfordon). Förslagsvis används cykeltal 0,5 platser per anställd/besökare för att ta hänsyn till det relativt låga antal anställda som finns på de flesta företag.

4.4.3 Jämförelse med andra kommuner

Inom utredningen har andra kommuners planeringsunderlag och även inspel från andra verksamhetsområden använts som jämförelse för de parkeringstal som behandlas i den här utredningen (industri och kontor). De kommuners parkeringsnormer som undersökts är Uppsala, Norrtälje och Linköping. Dessa kommuner är expansiva och av varierande storlekar, vilket anses utgöra ett brett underlag för att jämföra parkeringsnormer.

Samtliga kommuner har parkeringstal för industri och kontor, vilket täcker in men inte utesluter alla typer av verksamheter som kan tillåtas genom planbestämmelse Z. En sammanställning av dessa kommuners parkeringstal för de kategorierna presenteras i Tabell 18.

Tabell 18. Parkeringstal för bil i jämförda kommuner.

Verksamhetstyp	Uppsala	Linköping	Norrtälje
Industri	2-3 platser per 1000 kvm BTA	9,5-12 platser per 1000 kvm BTA	6-9 platser per 1000 kvm BTA
Kontor	3-5 platser per 1000 kvm BTA	14-16 platser per 1000 kvm BTA	10-14 platser per 1000 kvm BTA

Sammanfattningsvis varierar parkeringstalen med ganska breda spann sett till verksamheternas typ och läge. Återkommande resonemang i dessa kommuners riktlinjer för verksamheters parkering är att de specifika förutsättningarna för respektive verksamhet ska vara styrande vid beräkning av parkeringsbehovet. En generell slutsats är att det är utmanande att slå fast ett gemensamt parkeringstal som täcker in verksamheter i allmänhet. Förslag till byggnation och typer av etableringar är i stället styrande för det parkeringsbehov som kommer att gälla för respektive verksamhet.

4.4.4 Förslag till parkeringstal

Med ovanstående (stycke 4.4.1 – 4.4.3) som utgångspunkt föreslås följande parkeringstal gälla för de olika verksamhetstyperna i planområdet, se tabell 19. Parkeringstalen anges som antal platser per anställd/besökare.

Tabell 19. Föreslagna parkeringstal för planområdet.

Verksamheter	Parkeringstal bil	Parkeringstal cykel
Gym	0,71	0,31
Gymnasieskola (lärare)	0,86	0,3
Gymnasieskola (elever)	0,32–0,43	0,3
Besöksorienterade/ mindre verksamheter (verkstad, vård, försäljning, post)	0,60	0,5
Förvaringslager	0,50	0
Tvättfirma	0,35	0,5

Av den totala mängden bilparkering ska 2–3 % (eller minst en plats) vara tillgänglig för personer med nedsatt rörelse⁷. Detta innebär att den ska vara placerad högst 25 meter från tillgänglig entré.

⁷ Täby kommuns parkeringsstrategi (2013)

4.5 FRAMTIDA UTVECKLING AV PARKERING

I den kommande detaljplanen föreslås som nämnt *verksamheter (Z)* och *centrumverksamhet utom handel med livsmedel (C1)* att tillåtas. Med hänsyn till att dagens verksamheter faller inom dessa kategorier bedöms inte nya planbestämmelser i sig föra med sig några förändringar för parkeringssituationen. Den nya maximala BYA:n för fastigheterna ligger även i stor utsträckning i linje med hur mycket BYA som används idag inom fastigheterna.

Den förändring som är känd i dagsläget är en utökning av antalet elever på gymnasieskolan, där det totala antalet kommer att gå från 200 elever till 220. Det har därför undersökts hur detta kan påverka parkeringssituationen på fastigheten Oljan 2. Skolans maxtimme uppskattas infalla mellan kl. 8 och 9 under vardagar. Antal besökare/anställda på gymmet under skolans maxtimme uppskattas enligt underlag till cirka 45 personer.

Enligt bedömningen klarar befintlig mängd parkeringsplatser på fastigheten av att hantera en utökning med fler elever. Det förutsätter dock att en lägre andel (som högst 65 %) reser med större motorfordon till skolan. Regleringen på parkeringsplatserna på fastigheten behöver då även ändras för att tillåta parkering under längre tid än de två timmar som maximalt tillåts på platserna närmast gymmet i dagsläget. Det är inte känt hur stor andel av eleverna som i dagsläget parkerar på gatan utanför kvartersmarken, vilket ökar osäkerheten i bedömningen.

Tabell 20. Bedömt parkeringsbehov i förmiddagens maxtimme vid utökning av antal elever på Oljan 2.

Verksamheter	Besökare/ anställda	P-tal för bil	Antal p-platser för bil	P-tal för cykel	Antal p-platser för cykel
Gym	45	0,71	32	0,31	25 ⁸
Gymnasieskola (lärare)	22	0,86	19	0,3	7
Gymnasieskola (elever)	124 ⁹	0,32– 0,43	40–54	0,3	38
Bilförsäljning, verkstad, post	16	0,60	10	0,5	8
Totalt	208		101–115		78

För att skapa en bild av ett framtida maxbehov av parkeringsplatser har en översiktlig bedömning gjorts genom att jämföra dagens skattade BTA med maximal framtida BTA.

Antal parkeringsplatser för bil utgår från dagens antal. Det bygger på antagandet att dagens parkeringssituation på Oljan 2 går att lösa med hjälp av samnyttjande inom fastigheten och att andelen elever som reser med motorfordon kan hållas på en lägre nivå (<65 %). Med hänsyn till att dagens parkeringsplatser bedöms kunna användas mer flexibelt (se avsnitt 5.5 nedan) och att beläggningen vid platsbesöken som mest noterades vara 74 % så bedöms detta som ett tänkbart scenario.

⁸ Avser gymmets maxtimme (eftermiddag)

⁹ 90 % av uppskattat antal elever vid utökning (138 elever i årskurs 2 och 3)

Cykelparkeringsplatser utgår från föreslaget parkeringstal i förhållande till antal anställda/besökare. Besökare till bilrelaterade verksamheter har undantagits från cykelparkeringstalet med hänsyn till att dessa kunder inte väntas resa dit annat än med bil.

En sammanställning av möjligt framtida parkeringsbehov ses nedan i tabell 21. Sett till utformningen på fastigheterna i dagsläget är det Bensinen 6, Veden 103 och Oljan 2 som bedöms kunna hantera en ökad mängd parkeringsplatser vid en framtida utökning av verksamheterna.

Veden 103 har ett så pass begränsat antal besökare att antalet parkeringsplatser i dagsläget bedöms räcka även vid en fördubbling av verksamheten (jämför föreslaget parkeringstal). På Bensinen 6 och Oljan 2 är ökningen liten i förhållande till det befintliga antalet platser och det bedöms där finnas möjlighet till samnyttjande mellan verksamheterna vilket kan minska det totala antalet platser som behöver anläggas.

En framtida ökning av antal parkeringsplatser på Bensinen 4 bedöms svår att genomföra med hänsyn till utrymmet på fastigheten och behovet av ytor för vändning/angöring.

Tabell 21. Skattat maximalt parkeringsbehov i planområdet fördelat per fastighet.

Fastigheter	Antal p-platser för bil idag	Möjlig ökning av BTA (max)	Framtida maxbehov av bilparkering	Framtida maxbehov av cykelparkering
Oljan 2	103	4,5 %	108	82
Veden 103	3	106,4 %	3	0
Bensinen 4	9	43,4 %	13	12
Bensinen 6	25	3,9 %	26	16
Totalt	140		153	110

4.6 SAMMANFATTNING

I dagsläget finns inom planområdet olika verksamheter med stor variation vad gäller antal besökare och anställda samt hur deras respektive maxtimmar infaller i förhållande till varandra. Samtidigt finns det på de fastigheter med ett större antal besökare och anställda möjligheter till att kunna nyttja parkeringsplatserna mer effektivt än i dagsläget genom samnyttjande. Det kan minska det totala parkeringsbehovet.

De faktiska parkeringstalen som räknats fram speglar dagens utbud och efterfrågan för de olika verksamheterna. Med hänsyn till beläggningen på parkeringsplatserna bedöms detta parkeringstal vara fungerande i dagsläget, vilket gäller alla fyra fastigheter.

Om verksamheterna skulle utökas inom ramen för den föreslagna detaljplanen så bedöms parkeringstalen också fungera för **Bensinen 6, Veden 103 och Oljan 2**.

På **Bensinen 4** saknas däremot ytterligare ytor för fler parkeringsplatser. För att fler parkeringsplatser ska rymmas behövs ombyggnationer på fastigheten.

Det finns ett underskott på cykelparkeringsplatser i hela planområdet. De föreslagna parkeringstalen för cykel bör följas vid framtida bygglovsprövning för att öka möjligheterna till hållbart resande.

4.7 MEDSKICK TILL BYGGLOVSSKEDET

Två osäkerhetsfaktorer finns i bedömningen av parkeringsbehovet (och parkeringstalen), vilka nämns nedan. Dessa bör bevakas närmare i kommande handläggning av bygglov.

Framtida etablering av verksamheter

I dagsläget är det inte känt vilka verksamheter som kommer att etablera sig på sikt i området. Verksamheter med högre personaltäthet och besöksfrekvens kan etablera sig än vad som finns i området idag sett till de planbestämmelser som föreslås (Z och C1). Med känslighetsanalysen som grund (avsnitt 3.3) finns däremot ett riktvärde för hur stor trafikökning som Åkerivägen kan hantera (600 ytterligare fordon). Det kan fungera som stöd vid framtida bygglovsbedömning.

Det är emellertid svårt att dra slutsatser om hur många parkeringsplatser ökad trafik skapar behov av. Det beror på att besökare och anställda parkerar olika länge och besökare till olika verksamheter har behov av parkering under längre/kortare tid beroende på vilken typ av ärende man reser i. Det ställer därför krav på aktiv bevakning av parkeringsfrågan i bygglovsskedet, där fokus bör ligga på främst två aspekter:

- Antal anställda/besökare

Det samlade behovet av parkering sett till befintligt utrymme på fastigheterna. Det gäller särskilt antalet anställda som generellt sett parkerar under en hel dag. På exempelvis Bensinen 4 saknas utrymme för ytterligare parkeringsplatser och dagens parkeringsutbud är därför att betrakta som ett tak förutsatt att inte fastigheten byggs om i samband med ny etablering.

- Maxtimme och samnyttjande

Två större verksamheter som har besöksstoppar under samma tider är inte lämpliga att inrymma på samma fastighet. Då finns en risk att parkeringsutbudet inte räcker till och att parkerande fordon i stället söker sig till allmän plats eller till kringliggande områden.

Om maxtimmarna skiljer sig åt kan det i stället finnas fördelar med att verksamheterna finns på samma fastighet eftersom det då finns ett parkeringsbestånd som annars står tomt under de tider som ligger utanför besöksstopparna. Ifall samnyttjandet ska fungera är det viktigt att säkerställa att besöksstoppar (eller tider då flest anställda är på plats) ställs i relation till antalet parkeringsplatser som finns eller som är möjligt att tillskapa inom fastigheten. Om det saknas ytterligare yta (och större ombyggnation inte är aktuellt) är det viktigt att maxtimmarna skiljer sig mellan verksamheterna så att parkeringsplatser finns tillgängliga under de tider då efterfrågan är som störst sett över ett representativt dygn.

Elevers resande till gymnasiet

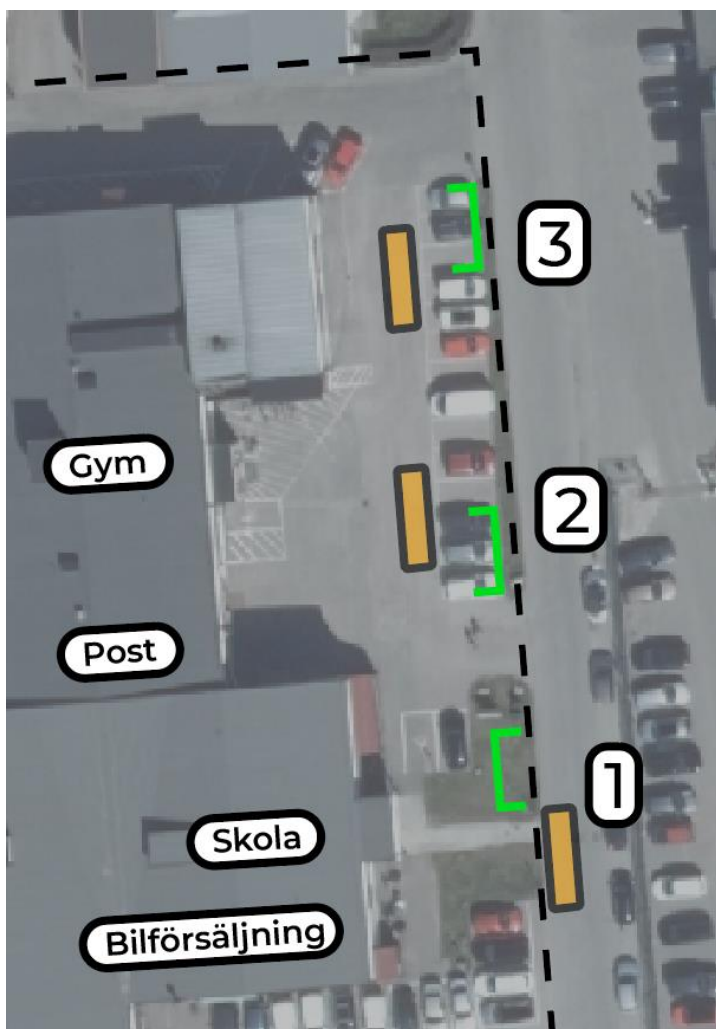
I dagsläget reser en relativt stor andel elever till skolan med egna större motorfordon och det saknas riktlinjer (även i andra kommuner/utredningar) för parkeringsplatser för bil för eleverna. En tät dialog mellan verksamheterna och kommunen bedöms därför behövas för att kunna slå fast vilket utbud av parkeringsplatser som ska gälla i förhållande till antalet lärare och elever.

4.8 AVFALLSHÄMTNING VID OLJAN 2

Dagens situation för avfallshantering vid Oljan 2 har undersökts översiktligt i syfte att se hur den skulle kunna ordnas inom fastigheten. I dagsläget har verksamheterna egna kärl som ställs ut vid fastighetsgränsen framför gymnasieskolans huvudentré vid hämtning av avfall. Det saknas i dagsläget en ordnad yta för detta. Baserat på antalet kärl som observerades vid platsbesök (3 x 190 l, 2 x 770 l och 1 x 375 l) bedöms ytan behöva vara ungefär 6,3 meter lång.

3 förslag till hämtningsytor har identifierats utifrån följande aspekter. Förslagen redovisas i Figur 14 nedan.

- Angöringsyta för tömmande fordon
- Dragväg för kärl (<10 meter)
- Trafiksäkerhet
- Framkomlighet
- Tillgänglighet på fastigheten
- Genomförbarhet



Figur 14. Översikt av förslag på kärlytor på Oljan 2. Gröna markeringar är kärlytor och orange markeringar är ungefärlig uppställning av avfallsfordon. Källa bakgrundsbild: Lantmäteriet

4.8.1 Förslag 1 – befintlig placering med anordnad kärlyta

I detta förslag behålls placeringen av sopkärl på sin nuvarande plats framför norra entrén till gymnasieskolan men med en anordnad yta för kärlen för att skapa en avgränsad yta med ett mer ordnat intryck och som skydd mot väder. Fördelen med en sådan placering är att angöringen idag fungerar på denna plats och att avfallsbilar slipper åka en extra omväg inne på Oljan 2 vid hämtning.

Sett till trafikmängderna på Eldarvägen idag och i framtiden antas detta alternativ inte skapa problem med framkomligheten. Ur trafiksäkerhetsaspekt är denna lösning godtagbar eftersom antalet oskyddade trafikanter längs med Eldarvägen bedöms som mycket litet. Placeringen är central vilket gör att tillgängligheten från verksamheterna är god. Genomförbarheten anses vara hög eftersom platsen redan idag nyttjas för det här ändamålet.

Grundprincipen att angöring ska ske på kvartersmark uppfylls däremot inte i detta alternativ.

4.8.2 Förslag 2 och 3 – ny placering i inne på fastigheten

I dessa förslag har kärlytan flyttats norrut på fastigheten så att angöring blir möjlig på kvartersmarken. Framför byggnaden bedöms det endast vara möjligt med en placering mellan norra och södra infarten vid gymmet/posten.

Placeringen innebär att cirka 3 parkeringsplatser behöver tas i anspråk för att kunna inrymma en yta för kärlen, antingen i norr eller söder. När avfallsfordon står uppställda för hämtning behöver de antingen blockera ett antal parkeringsplatser eller färdväg för norra/södra in-/utfarten, vilket kan försämra framkomligheten. Detta är även det stråk där samtliga besökare till gymmet passerar till fots eller med cykel, vilket gör antalet oskyddade trafikanter som störst här. Tider för tömning är däremot inte kända och skulle kunna infalla under perioder då gymmet inte tar emot särskilt många besökare. Beroende på när det sker skulle påverkan på trafiksäkerhet och framkomlighet kunna minimeras.

Gångsträckan för lämning av avfall blir något längre för verksamheterna i södra delen av fastigheten där förslag 3 i norra änden av fastigheten innebär den lägsta tillgängligheten.

Genomförbarheten bedöms bli medelgod för båda förslagen eftersom antalet parkeringsplatser blir mindre jämfört med tidigare.

4.8.3 Samlad bedömning

Inget av förslagen uppfyller samtliga kriterier för att kunna anses vara helt lämpligt utifrån bedömningskriterierna. Det grundar sig främst i bristen på separata uppställningsplatser och blandningen av trafikanter inne på kvartersmarken.

Förslag 1 (nära dagens lösning) för med sig totalt sett minst påverkan på kringliggande trafik men uppfyller inte riktlinjen att hämtning ska ske på kvartersmark. Ifall det ska tillgodoses bör i stället förslag 2 med placering vid den södra in-/utfarten väljas. I Tabell 22 redovisas den bedömningen av de olika alternativen sida vid sida.

Tabell 22. Jämförelse av förslag för ytor för avfallskärl

Parameter	Angöringsyta	Trafiksäkerhet	Framkomlighet	Tillgänglighet	Genomförbarhet
Förslag 1	Låg	Medel	Hög	Hög	Hög
Förslag 2	Medel	Medel	Medel	Medel	Medel
Förslag 3	Medel	Medel	Medel	Låg	Medel

5. SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

Nedan redovisas de slutsatser som dragits från utredningen fördelat på de fyra fastigheterna som ingår i planområdet. Därefter följer åtgärdsförslag som rekommenderas att genomföra generellt på allmän plats i området och på kvartersmark.

5.1 GENERELLA SLUTSATSER

Förslaget till detaljplan bedöms fungera vad gäller parkering och trafikallstring och de nya planbestämmelserna Z och C1 ligger i linje med de verksamheter som finns i området idag. Etablering av nya verksamheter på sikt behöver undersökas närmare i relation till antal anställda/besökare och vilka tider då flest personer förväntas hos verksamheterna.

Den totala trafikökningen inom verksamhetsområdet bör inte överstiga 600 fordon för att säkerställa en fungerande framkomlighet på kringliggande vägnät. Det innebär totalt 2 000 fordon per dygn på Åkerivägen, jämfört med dagens cirka 1 400 fordon.

Som ett led i att minska det totala behovet av parkering inom fastigheterna rekommenderas det att arbeta vidare med samnyttjande där det är möjligt. Flera fastigheter har goda förutsättningar för samnyttjande då det finns en blandning av olika typer av verksamheter. Generellt sett är potentialen störst om det finns en blandning av arbetsplatser med verksamhet dagtid eller verksamheter som är aktiva kvällstid. I framtida utveckling av området kan samnyttjande eventuellt vara nödvändigt för att vissa verksamheter ska kunna finnas inom samma fastighet.

Det rekommenderas att anlägga fler parkeringsplatser för cykel inom fastigheterna. På platsbesöket kunde det identifieras att det var en relativt hög beläggning på cykelparkeringen vid gymmet vilket indikerar på att många cyklar till planområdet. Tillkomsten av fler parkeringsplatser för cykel med god standard skulle uppmuntra till ökad andel cykeltrafik till området eftersom utbudet idag är avgränsat endast till gymmet.

5.2 BENSINEN 4

Dagens situation för parkering och angöring på fastigheten bedöms fungera, men det finns en brist på cykelparkering. Med en framtida utökning enligt möjlig BTA saknas det däremot ytor för ytterligare parkeringsplatser om inte ombyggnation görs på fastigheten, alternativt om andelen som reser med bil till arbetet minskar.

5.3 BENSINEN 6

Parkeringssituationen på fastigheten bedöms fungera i dagsläget och vid en eventuell utbyggnad av dagens verksamheter enligt planförslaget. Angöring sker idag i viss utsträckning på Svetsarvägen eftersom längre lastbilar inte kan ta sig in på fastigheten. Sett till att detta sker relativt sällan och under korta tidsperioder bedöms det inte som ett problem för framkomligheten eller trafiksäkerheten.

5.4 VEDEN 103

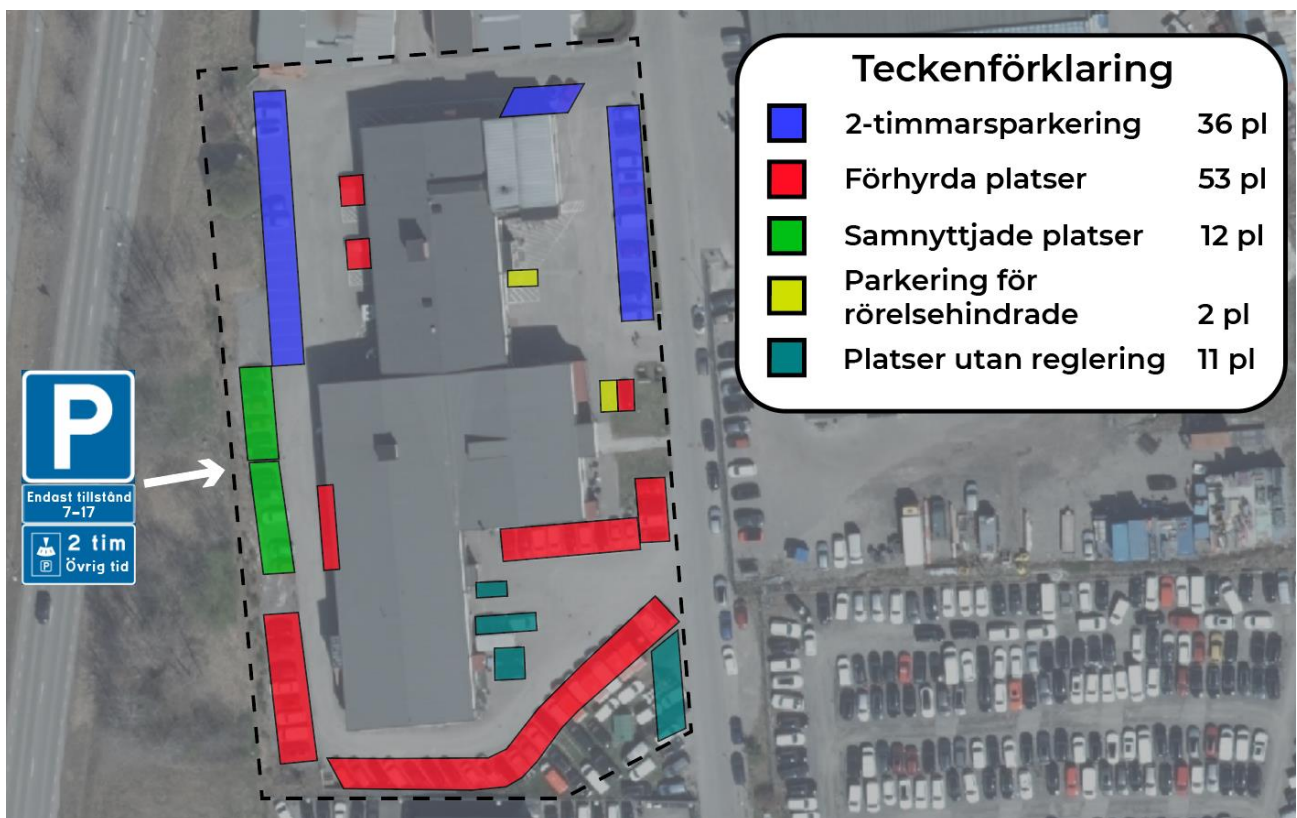
På fastigheten finns idag inga problem kopplat till angöring eller parkering. Med en utökning av verksamheten bedöms inte heller parkeringsbehovet öka sett till det låga antalet besökare. Det bedöms inte finnas något behov av cykelparkering på denna fastighet.

5.5 OLJAN 2

Dagens parkeringssituation på fastigheten bedöms fungera baserat på kartläggningen av verksamheterna och den beläggningsmätning som genomfördes under platsbesöken. En framtida ökning enligt planförslaget kan inrymmas på fastigheten. En framtida ökning av gymnasiets elever kan innebära att parkeringsbehovet på fastigheten ökar, beroende på vilken nivå av elevparkering som anses önskvärd.

Om skolan behöver fler parkeringsplatser under maxtimmarna dagtid är ett förslag att jobba med två regleringar för samma plats under olika tider. På baksidan av Oljan 2 kan tillstånd som krävs mellan skolans öppettider (förslagsvis 7–17) kombineras med att kunna parkera övrig tid (förslagsvis 2 timmar) för att möjliggöra allmän tillgång till parkeringen för besökare till gymmet. På så sätt nyttjas platserna mer flexibelt och detta bedöms täcka parkeringsbehovet även i framtiden.

I Figur 15 nedan redovisas förslaget på fastigheten. Om man inkluderar de samnyttjade platserna när verksamheterna har sina maxtimmar innebär det att 2-timmarsparkeringen som mest uppgår till 48 platser och att personalparkering kan omfatta 65 platser, eller totalt "113 platser" sett till respektive parkeringsbehov över ett dygn.



Figur 15. Förslag på upplägg av samnyttjandeparkering på Oljan 2. Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet

5.6 ÅTGÄRDER PÅ ALLMÄN PLATS

5.6.1 Åtgärd av missing links för gående och cyklister

Då det finns planer på att området söder om detaljplaneområdet ska utvecklas¹⁰ är en lämplig åtgärd att se över gång- och cykelkopplingarna i närområdet för att få fler att gå och cykla. Fotgängare behöver i dagsläget röra sig i blandtrafik i större delen av planområdet vilket inte uppmuntrar till att fler ska gå och cykla.

5.6.2 Ta bort förbud att stanna eller parkera

I dagsläget är det förbud att stanna eller parkera på Svetsarvägen. För att möjliggöra för fler korttidsparkeringar i området rekommenderas att parkeringsregleringen i området ses över och förbudet tas bort.

5.6.3 Anpassning av parkering på Eldarvägen

En minskning eller uppdelning av personbilsparkeringen på Eldarvägen skulle kunna förbättra möjligheterna för tunga fordon att mötas. Det bedöms inte som ett problem i dagsläget men parkeringssträckan är relativt lång. Om beläggningen på platserna blir högre i framtiden vid en utökning av verksamheterna kan möten mellan större fordon bli utmanande. Detta gäller särskilt med hänsyn till att oskyddade trafikanter rör sig i blandtrafik längs med gatan.

5.7 ÅTGÄRDER PÅ KVARTERSMARK

För att skapa en mer effektiv markanvändning är det möjligt att arbeta med samnyttjande av parkeringsplatser där så är möjligt på flera ställen. Det bygger på att samma parkeringsytor nyttjas av flera verksamheter så att användningen över dygnet jämnas ut. En förutsättning för att det ska kunna ske något samnyttjande är att platserna inte helt reserveras för respektive verksamhet.

Det är också viktigt att studera när verksamheterna har sina maxtimmar (då flest personer besöker dem) för att kunna avgöra vilka verksamheter som lämpar sig för samnyttjande. Parkeringen på Oljan 2 är ett exempel på där förutsättningar finns för samnyttjande: behov av arbetsplatsparkering under dagen och besöksparkering under sen eftermiddag/kväll.

Ett sätt att öppna platser för samnyttjande kan därför vara att ha två olika parkeringsregler under olika tider, t.ex. med personaltillstånd under dagtid och resterande tid göra parkeringen tillgänglig för allmänhetens besök.

¹⁰ Översiktsplan Täby 2050 – Staden på landet, Täby kommun, 2022.

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande konsultbolag och rådgivare inom samhällsutveckling. Vi utvecklar allt ifrån städer och transportsystem till vattenförsörjning och höga hus. Med 67 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP
WSP Sverige AB
Org. nr: 556057-4880
wsp.com

