

Upplands Väsby kommun

► Älvsunda 7:8. 7:9 och 7:11 - Trafikutredning

Behovsanalys parkering

Uppdragsnr.: 1089014-05 Revision: 1.0 Datum: 2024-03-12



Uppdragsgivare: Upplands Väsby kommun
Uppdragsgivarens kontaktperson: Marzieh Chalant
Konsult: Norconsult Sverige AB, Belonasvängen 2A, 941 52 Piteå
Uppdragsledare: Karolina Ehrén
Teknikansvarig: Annika Stenvall
Handläggare: Annika Stenvall

Revision	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt
0.9	2024-02-29	Handling för interngranskning	Annika Stenvall	Viktor Sköldstedt	Annika Stenvall
1.0	2024-03-12	Handling för externgranskning	Annika Stenvall		

Detta dokument är framtaget av Norconsult som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

► Sammanfattning

Upplands Väsby kommun har påbörjat ett detaljplanearbete för fastigheterna Älvsunda 7:8, 7:9 samt 7:11 i syfte att pröva förutsättningarna för skoländamål. I samband med detta behöver trafik- och parkeringsutredningar tas fram som beaktar en exploatering av ytterligare verksamhet i form av ny förskola, grundskola och ny idrottshall. I dagsläget bedriver Internationella engelska skolan skolverksamhet för årskurserna F-9 på fastigheterna Älvsunda 7:8 och 7:9. Verksamheten har 16 anordnade parkeringsplatser, 7-8 platser för av- och påstigning samt grönytor där ytterligare 16 bilar parkerar.

Utifrån resultatet av Region Stockholms resvaneundersökning år 2019 har parkeringsbehovet för bil och cykel beräknats, dels för befintlig verksamhet, dels för planerade verksamheter, vilket framgår av tabellen nedan.

Verksamhet	Parkeringsbehov bil	Parkeringsbehov cykel
Befintlig verksamhet IES		
- Anställda	30 bpl	
- Elever	19 bpl	
- Totalt	49 bpl	134 cpl
Ny grundskola 600 elever		
- Anställda	30 bpl	
- Elever	9 bpl	
- Totalt	39 bpl	200 cpl
Ny förskola		
- Anställda	8 bpl	
- Elever	6 bpl	
- Totalt	14 bpl	17 cpl
Skolidrottshall	21* bpl	12* cpl
Specialhall gymnastik		
- Träning	60* bpl	34* cpl
- Tävling	175* bpl	100* cpl

Tabell 6. Sammanställning av framräknat parkeringsbehov för de olika verksamheterna. *Kan eventuellt samnyttjas med parkeringar för skola och förskola.

► Innehåll

1	Inledning	4
1.1	Bakgrund	4
1.2	Mål	5
1.3	Syfte	5
2	Förutsättningar	6
2.1	Områdesbeskrivning	6
2.2	Befintlig verksamhet	8
2.3	Planerade verksamheter	10
2.4	Resvanor	10
3	Analys och förslag	14
3.1	Parkeringsbehov bil	14
3.1.1	Befintlig verksamhet	14
3.1.2	Nya verksamheter	15
3.1.3	Jämförelse med andra kommuners parkeringstal	17
3.2	Parkeringsbehov cykel	18
3.2.1	Befintlig verksamhet	18
3.2.2	Nya verksamheter	18
3.2.3	Jämförelse med andra kommuners parkeringstal	20
3.3	Sammanställning parkeringsbehov	20
4	Diskussion och slutsats	21

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Kommunstyrelsen i Upplands Väsby har beslutat att påbörja detaljplanearbete för fastigheterna Älvsunda 7:8, Älvsunda 7:9 samt Älvsunda 7:11 i syfte att pröva förutsättningar för skoländamål. På fastigheterna Älvsunda 7:8 och 7:9 huserar idag Internationella Engelska skolan. Fastigheten 7:8 är planlagd som kontor och 7:9 som industri, vilket innebär att den skolverksamhet som bedrivs ligger på mark som inte överensstämmer med skolverksamhet. Fastigheten Älvsunda 7:11 är planlagd som industri, men är än så länge obebyggd och utgör idag parkering och grönyta.

I samband med detaljplanearbetet behöver trafik- och parkeringsutredningar tas fram då dagens trafik- och parkeringssituation upplevs som otillfredsställande. Dessa utredningar ska även beakta en exploatering av ytterligare verksamhet i form av ny förskola, grundskola eller ny idrottshall.



Bild 1. Karta över fastighetsgränser i området.

1.2 Mål

Av översiktsplanen i Upplands Väsby kommun framgår att parkering för boende, arbetsplatser och verksamheter i princip ska lösas inom respektive fastighet och att större ytparkeringar ska undvikas. För att gynna hållbara färdmedelsval ska cykelparkeringar prioriteras framför bilparkeringar närmast viktiga målpunkter.

I Trafikstrategin för Upplands Väsby kommun anges att *andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka i förhållande till biltrafik* samt att kommunens fortsatta tillväxt kommer medföra att antalet resor kommer att öka och att det ökade behovet i första hand ska tillgodoses med gång-, cykel och kollektivtrafik. I trafikstrategin framgår även att elever ska uppmuntras att gå eller cykla till skolan med hjälp av aktiv dialog i skolorna och trafiksäkra och inbjudande skolvägar.

I Trafikplanen för Upplands Väsby kommun anges att:

- Fler resor ska företas med cykel
- Kommunens parkeringsstrategi ska underlätta att fler väljer kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen
- Vid nyplanering är målet att högst hälften av resorna ska göras med personbil, helst färre
- Andelen kollektivtrafikresor ska öka till 20 % och andelen gång, cykel, moped ska öka till 30 % år 2020 enligt SLL:s resandestatistik

1.3 Syfte

Utredningen syftar till att presentera och motivera den föreslagna exploateringens särskilda parkeringsbehov samt redovisa om samnyttjande av parkering och angöring är möjlig.

2 Förutsättningar

2.1 Områdesbeskrivning

De aktuella fastigheterna ligger alldeles intill Smedbyvägen sydväst om centrum. Området längs med Optimusvägen och Smedbyvägen håller sakta men säkert att utvecklas från ett verksamhetsområde med Optimusfabriken och Mondelez International (Marabou) som stora aktörer, till en del av ett bostadsområde.

Parallellt med Smedbyvägen finns en gång- och cykelväg separerad med markremsa. Där gång- och cykelvägen passerar infarter är passagerna reglerade som obebakade övergångsställen med cykelpassage. Vid passagen in till skolan har övergångsställeskyltarna kompletterats med ett varningssystem med blinkande ljus som varnar när en fotgängare närmar sig.

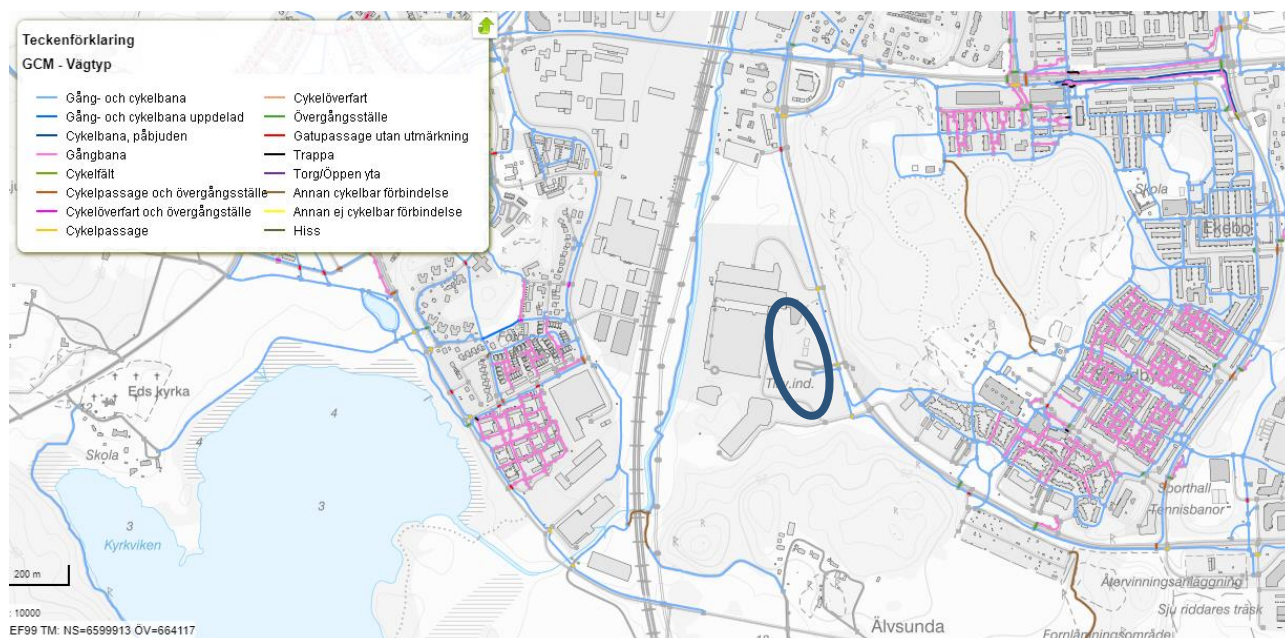


Bild 2. Karta över gång- och cykelvägnätet i området. De aktuella fastigheterna är markerade med mörkblå oval. (NVDB)

Drygt 1,5 kilometer norr om de aktuella fastigheterna ligger Upplands Väsby station som trafikeras av pendeltåg från såväl Stockholm som Uppsala. Från stationen går det sedan att ta sig vidare till de olika kommundelarna med buss. På Smedbyvägen i direkt anslutning till de aktuella fastigheterna finns busshållplatser som trafikeras av busslinje 537 Upplands Väsby station – Kista centrum och linje 560 Upplands Väsby station – Jakobsbergs station. Busshållplatsen på Smedbyvägens östra sida nås via ett övergångsställe. Övergångsstället är kompletterat med ett varningssystem med blinkande ljus som varnar när en fotgängare närmar sig, men har i övrigt inga hastighetsdämpande eller trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

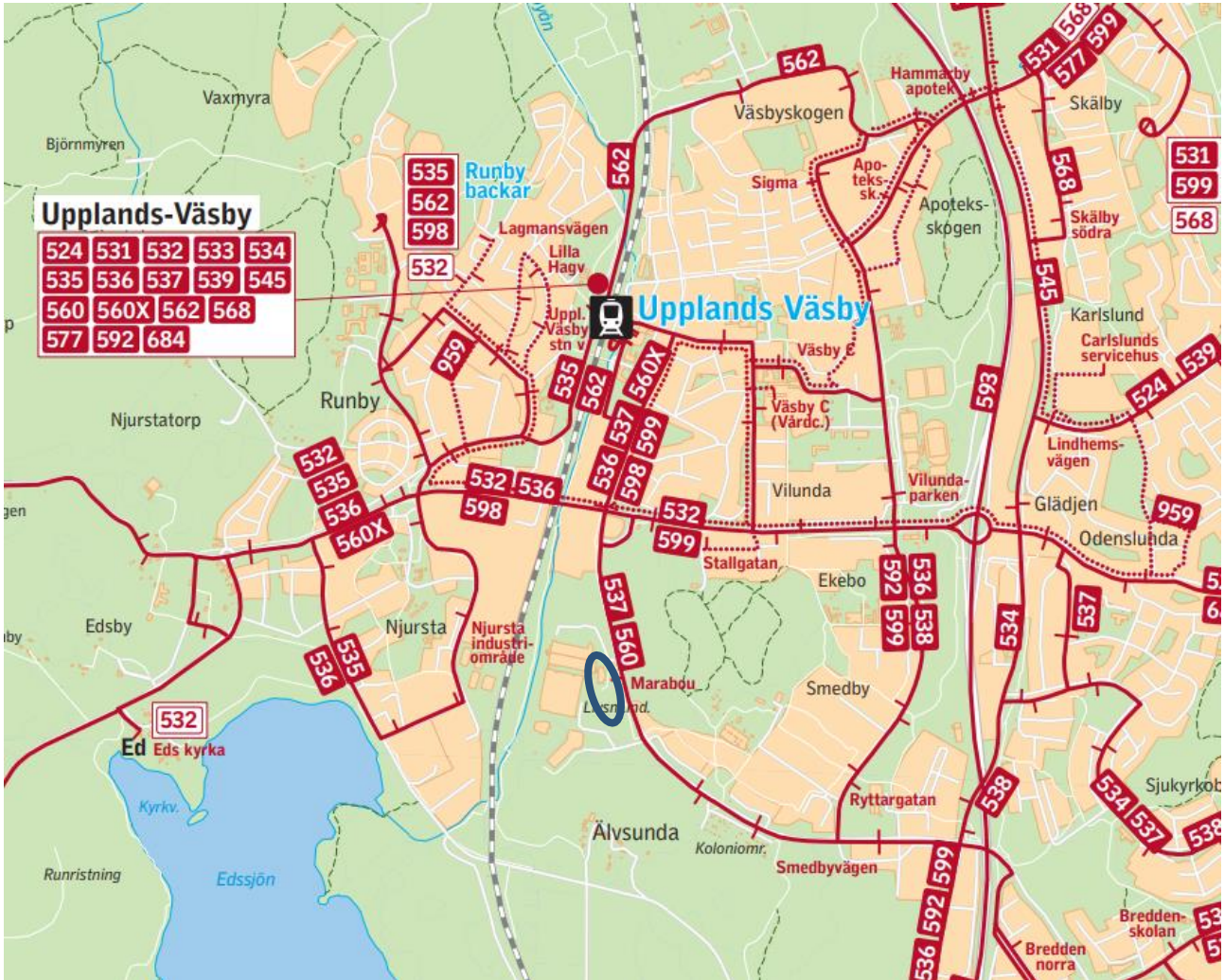


Bild 3. Karta över kollektivtrafiklinjer i området. De aktuella fastigheterna är markerade med mörkblå oval. (NVDB)

På Smedbyvägen gäller bashastighet 50 kilometer/timme, men på en drygt 300 meter lång sträcka i anslutning till skolan gäller en hastighetsbegränsning på 30 kilometer/timme under vardagar utom vardag före röd dag mellan klockan 07 och 17.

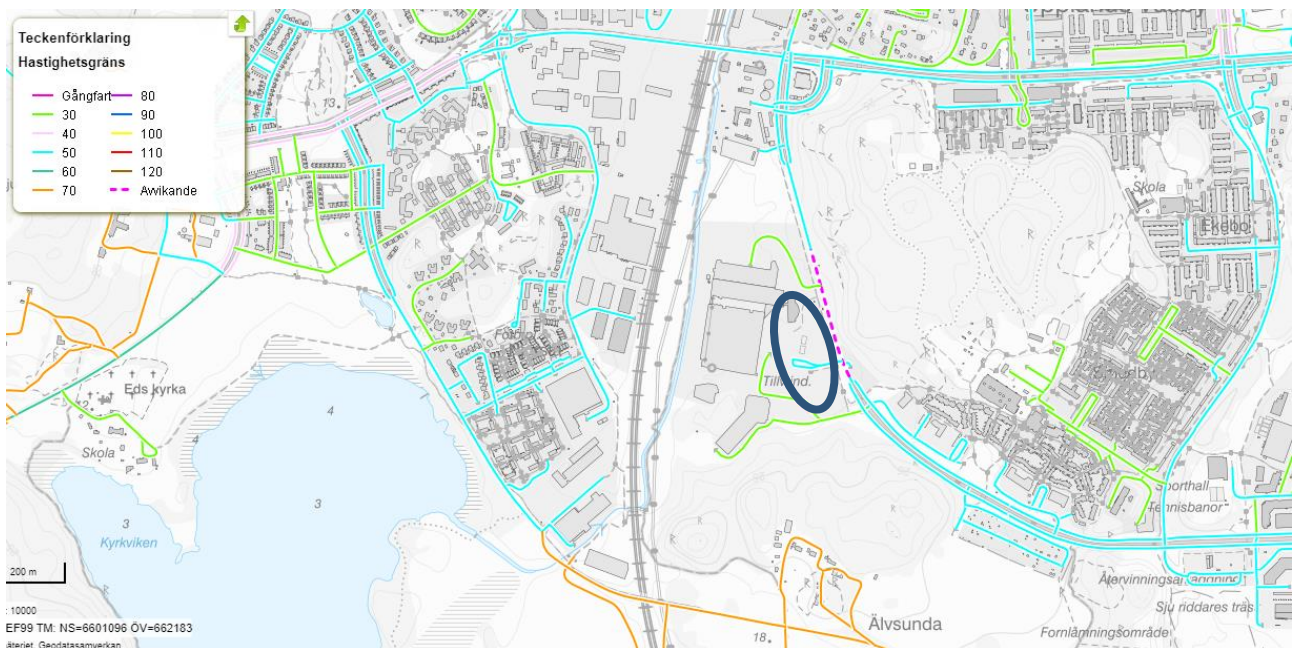


Bild 4. Karta över hastighetsgränser i området. De aktuella fastigheterna är markerade med mörkblå oval. (NVDB)

2.2 Befintlig verksamhet

På fastigheterna Älvsunda 7:8 och 7:9 bedriver Internationella Engelska skolan skolverksamhet för årskurserna F-9. Antalet elever uppgår till cirka 605 jämnt fördelade över årskurserna. På skolan bedrivs även fritidsverksamhet. Personalantalet är totalt ungefär 65. Skolbyggnaden har en total yta på cirka 5700 kvadratmeter.

I en kombinerad vändslinga och parkering på fastigheten Älvsunda 7:9 finns 16 parkeringsplatser reserverade för skolpersonalen samt en cirka 50 meter lång längsgående parkering för hämtning och lämning av elever, vilket motsvarar cirka 7-8 personbilar. Studier av flygfoton samt på plats visar på att uppställning av fordon även förekommer på en grönyta med plats för cirka 8 snedställda personbilar i anslutning till vändslingans infart samt längs gräsrefugen i vändslingans mitt med plats för cirka 8 personbilar.



Bild 5. Flygfoto över befintlig parkering och angöring till skolan. (Lantmäteriet)

I det nordöstra hörnet av fastigheten Älvsunda 7:9 finns en cykelparkering med en area på ungefär 350 kvadratmeter och plats för cirka 130 cyklar.



Bild 6. Skolans cykelparkering.

2.3 Planerade verksamheter

I samband med detaljplanearbetet ska det utredas hur möjligheterna ser ut att exploatera ytterligare verksamheter på de aktuella fastigheterna. De alternativ som diskuteras är följande:

- Förskola med cirka 120 barn och cirka 1200 kvadratmeter BTA
- Grundskola med cirka 600 elever och en integrerad skolidrottshall och cirka 6000–8000 kvadratmeter BTA
- Specialhall för gymnastik med förutsättningar att vara en träningshall där truppergymnastik och trampolinverksamhet ska pågå samtidigt samt att vara en tävlingshall med läktare för 500 besökare

2.4 Resvanor

Region Stockholm har år 2019 gjort en resvaneundersökning för Stockholms län. Flera av resultaten redovisas även för respektive kommun. Av statistiken för färdmedelsfördelningen (genomsnitt per vecka) framgår att för boende i Upplands Väsby utgör andelen som färdas med bil 62 %. Av statistiken för färdmedelsfördelningen för resor till och från arbetet framgår att andelen som färdas med bil utgör 55 % för boende i Upplands Väsby. Då resvaneundersökningen varit inriktad mot respondenter äldre än 15 år saknas statistik kring resvanor till och från skolor för barn under 16 år.

Färdmedelsfördelning (genomsnitt för veckan) för boende i olika kommuner och delar av regionen					
Kommun	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat
Stockholm	23%	36%	10%	30%	1%
Innerstad	13%	33%	13%	39%	1%
Söderort	29%	38%	7%	24%	1%
Västerort	31%	39%	8%	19%	2%
Solna	20%	40%	9%	29%	2%
Sundbyberg	32%	32%	8%	27%	1%
Regioncentrum	23%	36%	10%	29%	1%
Danderyd	55%	23%	10%	9%	2%
Huddinge	51%	27%	5%	15%	2%
Järfälla	49%	29%	10%	11%	1%
Lidingö	49%	33%	5%	12%	0%
Nacka	51%	21%	8%	17%	2%
Sollentuna	55%	21%	3%	19%	1%
Tyresö	55%	27%	3%	14%	1%
Täby	58%	21%	6%	13%	1%
Kommuner i inre förort	53%	25%	6%	15%	2%
Botkyrka	54%	30%	0%	15%	0%
Ekerö	56%	28%	3%	11%	2%
Haninge	60%	28%	3%	8%	1%
Norrtälje	63%	14%	1%	20%	1%
Nykvarn	82%	7%	1%	10%	1%
Nynäshamn	56%	20%	5%	18%	1%
Salem	64%	19%	2%	14%	1%
Sigtuna	57%	26%	5%	11%	1%
Södertälje	63%	18%	6%	8%	5%
Upplands-Bro	47%	26%	2%	25%	0%
Upplands Väsby	62%	24%	2%	10%	2%
Vallentuna	64%	19%	3%	12%	1%
Vaxholm	45%	25%	4%	24%	2%
Värmdö	54%	31%	2%	12%	1%
Österåker	52%	23%	5%	16%	3%
Kommuner i yttre förort	59%	24%	3%	13%	2%
Total Region Stockholm	40%	30%	7%	21%	2%

Tabell 1. Färdmedelsfördelning (genomsnitt för veckan) för boende i olika kommuner och delar av regionen. (Region Stockholm)

Färdmedelsfördelning för resor till arbetet för boende i olika kommuner					
Kommun	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat
Stockholm stad	19%	50%	16%	14%	1%
Innerstad	10%	41%	25%	23%	1%
Söderort	24%	54%	10%	10%	1%
Västerort	25%	60%	8%	5%	1%
Solna	10%	61%	10%	15%	3%
Sundbyberg	25%	37%	14%	20%	4%
Regioncentrum	18%	50%	15%	15%	1%
Danderyd	26%	41%	20%	10%	3%
Huddinge	46%	43%	5%	6%	1%
Järfälla	42%	44%	9%	6%	0%
Lidingö	26%	59%	6%	8%	1%
Nacka	35%	41%	14%	7%	3%
Sollentuna	46%	37%	6%	11%	0%
Tyresö	46%	34%	3%	17%	0%
Täby	46%	35%	11%	6%	1%
Kommuner i inre förort	41%	41%	9%	8%	1%
Botkyrka	39%	47%	0%	15%	0%
Ekerö	39%	53%	0%	9%	0%
Haninge	47%	43%	3%	5%	1%
Norrtälje	51%	12%	1%	32%	4%
Nykvarn	79%	15%	1%	5%	0%
Nynäshamn	52%	39%	7%	2%	0%
Salem	62%	31%	0%	7%	0%
Sigtuna	66%	28%	3%	4%	0%
Södertälje	57%	25%	10%	5%	3%
Upplands-Bro	64%	31%	1%	4%	0%
Upplands Väsby	55%	35%	6%	4%	0%
Vallentuna	62%	29%	4%	4%	0%
Vaxholm	29%	39%	10%	22%	0%
Värmdö	36%	52%	2%	10%	0%
Österåker	53%	33%	7%	7%	0%
Kommuner i yttre förort	51%	35%	4%	9%	1%
Total Region Stockholm	33%	44%	11%	12%	1%

Tabell 2. Färdmedelsfördelning för resor till och från arbetet för boende i olika kommuner och delar av regionen. (Region Stockholm)

Färdmedelsfördelning för resor på fritiden för boende i olika kommuner					
Kommun	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat
Stockholm stad	29%	25%	8%	36%	2%
Innerstad	19%	26%	9%	43%	2%
Söderort	37%	24%	6%	31%	3%
Västerort	37%	25%	8%	28%	2%
Solna	27%	24%	10%	37%	2%
Sundbyberg	38%	26%	5%	31%	0%
Regioncentrum	29%	25%	8%	36%	2%
Danderyd	71%	12%	7%	9%	2%
Huddinge	57%	15%	5%	21%	2%
Järfälla	59%	15%	10%	15%	0%
Lidingö	66%	11%	6%	17%	0%
Nacka	62%	10%	5%	22%	1%
Sollentuna	65%	12%	2%	19%	3%
Tyresö	63%	21%	4%	10%	3%
Täby	64%	11%	4%	19%	2%
Kommuner i inre förort	63%	13%	5%	18%	2%
Botkyrka	67%	14%	0%	16%	2%
Ekerö	70%	11%	5%	11%	3%
Haninge	71%	14%	4%	11%	0%
Norrtälje	76%	7%	2%	14%	1%
Nykvarn	83%	4%	0%	12%	1%
Nynäshamn	64%	6%	4%	24%	1%
Salem	70%	8%	3%	17%	2%
Sigtuna	65%	15%	6%	13%	2%
Södertälje	72%	7%	2%	11%	7%
Upplands-Bro	43%	16%	3%	39%	0%
Upplands Väsby	69%	16%	1%	12%	3%
Vallentuna	74%	7%	3%	14%	2%
Vaxholm	59%	13%	0%	24%	4%
Värmdö	69%	14%	2%	12%	3%
Österåker	57%	15%	5%	22%	2%
Kommuner i yttre förort	68%	12%	3%	15%	2%
Total Region Stockholm	48%	19%	6%	26%	2%

Tabell 3. Färdmedelsfördelning för resor på fritiden för boende i olika kommuner och delar av regionen.

3 Analys och förslag

3.1 Parkeringsbehov bil

Upplands Väsby kommun saknar idag parkeringstal för verksamheterna skola, förskola och idrottshall. Parkeringsbehovet för en verksamhet kan dock beräknas genom att multiplicera antalet anställda med förväntad bilförarandel.

3.1.1 Befintlig verksamhet

Parkeringsbehov personal:

Antal anställda:	65
Bilförarandel:	46 %
Parkeringsbehov:	$65 * 0,46 = 30$ platser

Av resvaneundersökningen framgår att andelen som reser till och från arbetet med bil är 55 % för boende i Upplands Väsby kommun. Statistiken gör dock ingen skillnad på huruvida resandet sker som förare eller som passagerare. I Trafikverkets trafikstringsverktyg görs antagandet att det vid arbetsresor sitter 1,2 personer i varje bil. Med samma antagande skulle bilförarandelen för arbetsresor i Upplands Väsby utgöra 46 %.

Parkeringsbehov elever:

Antal elever:	605
Andel som skjutsas med bil:	46 %
Parkeringsbehov lågstadium:	$240 * 0,46 / 10 = 11$ platser
Parkeringsbehov mellan- och högstadium:	$360 * 0,46 / 20 = 8$ platser
Parkeringsbehov totalt:	$11 + 8 = 19$ platser

Antalet elever som skjutsas till skolan har av verksamheten uppskattats till cirka 400 elever. Utifrån att skolans upptagningsområde är hela kommunen kan andelen barn som skjutsas till och från skolan förväntas vara högre än för skolor som till största delen har sitt upptagningsområde i närheten av skolan, men 2/3 är en väldigt hög andel. Beräkningarna nedan utgår därför från resvaneundersökningen och att andelen elever som skjutsas är lika stor som andelen som kör bil till arbetet, det vill säga 46 %. För de lägre årskullarna kan fler föräldrar förväntas följa med eleverna in och ut från skolan. För dessa uppskattas varje parkeringsplats kunna nyttjas av 10 bilar. Hämtning och lämning av äldre elever förväntas ske snabbare och varje parkeringsplats för dessa uppskattas kunna nyttjas av 20 bilar.

3.1.2 Nya verksamheter

Parkeringsbehov personal ny förskola:

Antal anställda:	18
Bilförarandel:	46 %
Parkeringsbehov:	$18 * 0,46 = 8$ platser

För förskolans personal bedöms bilförarandelen utifrån resvaneundersökningen vara densamma som för den befintliga skolan, det vill säga 46 %. Personaltätheten vid förskolor uppskattas till 15 anställda per 1000 kvm BTA.

Parkeringsbehov barn ny förskola:

Antal barn:	120 barn
Andel som skjutsas med bil:	46 %
Parkeringsbehov:	$120 * 0,46 / 10 = 6$ platser

Andelen barn som skjutsas till förskolan med bil bedöms vara lika stor som andelen som andelen som kör bil till arbetet, det vill säga 46 %. Samtliga föräldrar förväntas följa sina barn in och ut från förskolan. Varje parkeringsplats uppskattas kunna nyttjas av 10 bilar.

Parkeringsbehov personal ny grundskola:

Antal anställda:	65
Bilförarandel:	46 %
Parkeringsbehov:	$65 * 0,46 = 30$ platser

För den nya skolans personal bedöms parkeringsbehovet vara detsamma som för den befintliga skolan. Det vill säga 30 platser.

Parkeringsbehov elever ny grundskola:

Antal elever:	600
Andel som skjutsas med bil:	20 %
Parkeringsbehov lågstadium:	$240 * 0,20 / 10 = 5$ platser
Parkeringsbehov mellan- och högstadium:	$360 * 0,20 / 20 = 4$ platser
Parkeringsbehov totalt:	9 platser

Eftersom en ny kommunal skola i större utsträckning än den befintliga skolan riktar sig till barn boende i närområdet bedöms andelen barn som skjutsas till och från skolan vara betydligt lägre än för den befintliga skolan och uppskattas med hjälp av Trafikverkets trafikalstringsverktyg till 20 %.

Parkeringsbehov skolidrottshall:

Antal besökare:	60 personer
Bilförarandel:	35 %
Parkeringsbehov:	$60 * 0,35 = 21$ platser

Skolidrottshallen bedöms under skoltid endast nyttjas inom skolans verksamhet och inget extra parkeringsbehov bedöms därför behövas under dagtid. På kvällar och helger bedöms hallen kunna användas främst för träningar och antalet besökare uppskattas till 60 personer. Av resvaneundersökningen framgår att andelen bilresor för resor på fritiden är 69 %. I Trafikverkets trafikstringsverktyg görs antagandet att det vid fritidsresor sitter 1,5 personer i varje bil. Då många av besökarna i detta fall kan förväntas vara barn antas att det sitter 2,0 personer i varje bil. Bilförarandelen blir då 35 %.

Parkeringsbehovet för skolidrottshallen bedöms kunna samnyttjas med skolans parkeringar då skolans parkeringar inte bedöms nyttjas i någon större utsträckning under kvällar och helger.

Parkeringsbehov specialhall gymnastik träningar:

Antal besökare:	170 personer
Bilförarandel:	35 %
Parkeringsbehov:	$170 * 0,35 = 60$ platser

För specialhallen bedöms antalet besökare under träningstid till 130–170 personer som samtidigt använder lokalen. Utifrån samma resonemang som för skolidrottshallen uppskattas bilförarandelen till 35 %.

Parkeringsbehov specialhall gymnastik tävlingar:

Antal besökare:	500 personer
Bilförarandel:	35 %
Parkeringsbehov:	$500 * 0,35 = 175$ platser

Vid tävlingar bedöms antalet besökare kunna bli upp till 500 personer. Utifrån samma resonemang som för skolidrottshallen och träningarna uppskattas bilförarandelen till 35 %.

Parkeringsbehovet för specialhallen bedöms kunna samnyttjas med skolans parkeringar då skolans parkeringar inte bedöms nyttjas i någon större utsträckning under kvällar och helger.

3.1.3 Jämförelse med andra kommuners parkeringstal

För att analysera rimligheten i ovan beräknat parkeringsbehov har parkeringsbehovet även beräknats utifrån ett antal andra kommuners parkeringstal, vilka redovisas i tabellen nedan. De aktuella fastigheterna bedöms vara placerade i motsvarande zon B i Vallentuna och Haninge samt område 2 i Sollentuna. Parkeringstal för idrottsanläggningar saknas för samtliga kommuner.

Kommun	Bilförarandel till/från arbetet	Parkeringstal	Parkeringsbehov ny respektive befintlig skola	Parkeringsbehov ny förskola
Upplands Väsby (förslag)	46 %	Anställda: Elever:	30 9 resp. 19 bpl	8 bpl 6 bpl
Vallentuna	52%	Anställda: 8 bpl/1000 kvm BTA Elever: 1 bpl/30 elever (grundskola) 1 bpl/18 elever (förskola)	46 bpl 20 bpl	10 bpl 7 bpl
Sollentuna	38 %	Anställda: 4–6 bpl/1000 kvm BTA Elever: 1 bpl/1000 kvm BTA (skola) 2 bpl/1000 kvm BTA (förskola)	23–34 bpl 6 bpl	5–7 bpl 2 bpl
Haninge	39 %	Anställda: 0,4 bpl/anställda Elever: 1 bpl/50 elever Förskola: 9 bpl/1000 kvm BTA	26 bpl 12 bpl	11 bpl

Tabell 4. Beräknat bilparkeringsbehov utifrån andra kommuners parkeringstal.

3.2 Parkeringsbehov cykel

3.2.1 Befintlig verksamhet

Parkeringsbehov anställda och elever:

Antal anställda och elever:	670 personer
Cykelandel:	20 %
Parkeringsbehov:	$670 * 0,20 = 134$ platser

Av resvaneundersökningen framgår att andelen som reser till och från arbetet med cykel är 6 % för boende i Upplands Väsby kommun. Resvaneundersökningen ger dock inget svar på hur många elever som cyklar till och från skolan, men utifrån Trafikverkets trafikstringsverktyg uppskattas andelen som cyklar till och från skolan på cirka 8–9 % i snitt under året. Utifrån målen om ökad cykling samt att andelen som cyklar under barmarksperioden bedöms kunna vara högre uppskattas cykelandelen till 20 % för både anställda och elever.

3.2.2 Nya verksamheter

Parkeringsbehov anställda och barn ny förskola:

Antal anställda och barn:	138 personer
Cykelandel:	12 %
Parkeringsbehov:	$138 * 0,12 = 17$ platser

För den nya förskolan bedöms andelen som reser till och från förskolan med cykel till 6 %. Dels utifrån resvaneundersökningen, dels utifrån Trafikverkets trafikstringsverktyg. Utifrån målen om ökad cykling samt att andelen som cyklar under barmarksperioden bedöms kunna vara högre uppskattas cykelandelen till 12 % för både anställda och besökare. Till förskolan kan det även antas att lådcyklar och cykelvagnar används i större utsträckning än vanligt och cykelparkeringen bör därför anpassas till dessa.

Parkeringsbehov anställda och barn ny grundskola:

Antal anställda och barn:	665 personer
Cykelandel:	30 %
Parkeringsbehov:	$0,665 * 0,30 = 200$ platser

Utifrån målen om ökad cykling samt att andelen som cyklar under barmarksperioden bedöms kunna vara högre uppskattas cykelandelen för anställda och elever till 30 %, vilket är högre än för den befintliga skolan i och med att upptagningsområdet till större del bedöms vara närmare skolan.

Parkeringsbehov skolidrottshall:

Antal besökare:	60 personer
Cykelandel:	20 %
Parkeringsbehov:	$60 * 0,20 = 12$ platser

Skolidrottshallen bedöms under skoltid endast nyttjas inom skolans verksamhet och inget extra parkeringsbehov bedöms därför behövas under dagtid. På kvällar och helger bedöms hallen kunna användas främst för träningar och antalet besökare uppskattas till 60 personer. Av resvaneundersökningen framgår att andelen cykelresor för resor på fritiden är 1 %. Då resvaneundersökningen inte besvaras av barn under kan andelen cykelresor förväntas vara högre för dessa. Utifrån målen om ökad cykling samt att andelen som cyklar under barmarksperioden bedöms kunna vara högre uppskattas cykelandelen till 20 % för resor till och från skolidrottshallen under kvällar och helger.

Parkeringsbehovet för skolidrottshallen bedöms kunna samnyttjas med skolans parkeringar då skolans parkeringar inte bedöms nyttjas i någon större utsträckning under kvällar och helger förutsatt att cykelparkeringen har närhet till både skolans entré och idrottshallens entré.

Parkeringsbehov specialhall gymnastik träningar:

Antal besökare:	170 personer
Cykelandel:	20 %
Parkeringsbehov:	$170 * 0,20 = 34$ platser

För specialhallen bedöms antalet besökare under träningstid till 130–170 personer som samtidigt använder lokalen. Utifrån samma resonemang som för skolidrottshallen uppskattas cykelandelen till 20 %.

Parkeringsbehov specialhall gymnastik tävlingar:

Antal besökare:	500 personer
Bilförarandel:	20 %
Parkeringsbehov:	$500 * 0,20 = 100$ platser

Vid tävlingar bedöms antalet besökare kunna bli upp till 500 personer. Utifrån samma resonemang som för skolidrottshallen och träningarna uppskattas bilförarandelen till 20 %.

Parkeringsbehovet för specialhallen bedöms kunna samnyttjas med skolans parkeringar då skolans parkeringar inte bedöms nyttjas i någon större utsträckning under kvällar och helger förutsatt att cykelparkeringen har närhet till både skolans entré och idrottshallens entré.

3.2.3 Jämförelse med andra kommuners parkeringstal

För att analysera rimligheten i ovan beräknat parkeringsbehov har parkeringsbehovet även beräknats utifrån ett antal andra kommuners parkeringstal, vilka redovisas i tabellen nedan. De aktuella fastigheterna bedöms vara placerade i motsvarande zon B i Vallentuna och Haninge samt område 2 i Sollentuna. Parkeringstal för idrottsanläggningar saknas för samtliga kommuner.

Kommun	Cykelandel till/från arbetet	Parkeringstal	Parkeringsbehov ny respektive befintlig skola	Parkeringsbehov ny förskola
Upplands Väsby (förslag)	6 %	Anställda och elever:	134 resp. 200 cpl	17 cpl
Vallentuna	4 %	Skola: 25 cpl/1000 kvm BTA Förskola: 15 cpl/1000 kvm BTA	143 cpl	18 cpl
Sollentuna	6 %	Skola: 50–70 cpl/1000 kvm BTA Förskola: 8–12 cpl/1000 kvm BTA	285–399 cpl	10–14 cpl
Haninge	3 %	Anställda: 0,4 cpl/anställda Elever: 0,5–0,7 cpl/elev (skola) 0,4 cpl/barn (förskola)	26 cpl 300–360 cpl	7 cpl 48 cpl

Tabell 5. Beräknat cykelparkeringsbehov utifrån andra kommuners parkeringstal.

3.3 Sammanställning parkeringsbehov

I tabell 6 nedan har de beräknade parkeringsbehoven för de olika verksamheterna sammanställts.

Verksamhet	Parkeringsbehov bil	Parkeringsbehov cykel
Befintlig verksamhet IES		
- Anställda	30 bpl	
- Elever	19 bpl	
- Totalt	49 bpl	134 cpl
Ny grundskola 600 elever		
- Anställda	30 bpl	
- Elever	9 bpl	
- Totalt	39 bpl	200 cpl
Ny förskola		
- Anställda	8 bpl	
- Elever	6 bpl	
- Totalt	14 bpl	17 cpl
Skolidrottshall	21* bpl	12* cpl
Specialhall gymnastik		
- Träning	60* bpl	34* cpl
- Tävling	175* bpl	100* cpl

Tabell 6. Sammanställning av framräknat parkeringsbehov för de olika verksamheterna. *Kan eventuellt samnyttjas med parkeringar för skola och förskola.

4 Diskussion och slutsats

Av studier på plats och av vidare analyser framgår att parkeringsbehovet för den befintliga verksamheten är större än vad tillgängliga parkeringsplatser erbjuder. Detta kan lösas genom att fler parkeringsplatser anordnas, men kan även åtgärdas, åtminstone till viss del, genom beteendepåverkande åtgärder riktade mot anställda och besökare vid den aktuella verksamheten. För att få bättre effekt av de beteendepåverkande åtgärderna kan dessa kombineras med trafiksäkerhetshöjande åtgärder, såsom exempelvis upphöjda passager eller passager med refuger.

De föreslagna bilparkeringstalen för etableringen av ny skola och ny förskola ligger i linje med parkeringstalen för de jämförbara kommunerna. Parkeringstalen för skola och förskola är lägre än för Vallentuna och i linje eller något högre än för Sollentuna och Haninge, men i jämförelse med Upplands Väsby är bilförarandelen för resor till och från arbetet högre i Vallentuna och lägre i Sollentuna och Haninge.

De föreslagna cykelparkeringstalen för etableringen av ny skola är lägre än för Sollentuna och Haninge, men högre än för Vallentuna. Cykelparkeringstalen för förskolan är i stort sett i samma nivå som för Vallentuna och Sollentuna, men lägre än för Haninge.

Parkeringstalen för idrottsanläggningarna är svåra att jämföra med andra anläggningar då det till stor del är beroende av vilken typ av verksamhet som ska bedrivas. Dessa tal kan även behöva ändras när blir tydligare vilken typ av besökare det kan bli och i vilken mängd.

Parkeringarna för befintlig skola, ny grundskola och ny förskola bedöms vara svåra att samnyttja, då de flesta kommer vid samma tider. De eventuella idrottsanläggningarnas parkeringsbehov bedöms däremot kunna åtminstone till viss del samnyttjas med skolornas och förskolornas parkeringar.