

PM 2018:24

Michael de Lange
Paulina Soliman
Thaddäus Tiedje

2019-05-17

Parkeringsutredning - Träkvista Torg

Uppdaterat maj 2019 efter input från Ekerö kommun

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

TryggHem planerar att bygga 3 kvarter vid Tråkvista Torg i Ekerö, där Jungfrusundsvägen ansluts till Ekerövägen. Kvarteren planeras för bostäder och olika typer av verksamheter och ligger drygt två kilometer söder om Ekerö centrum. Parkering kommer att lösas på olika sätt beroende på kvarter och målgrupp (boende eller besökande).

Övergripande syfte med denna utredning är att ta fram underlag för antalet bil- och cykelparkering som ska anläggas.

1.2 Kommunens kommentarer

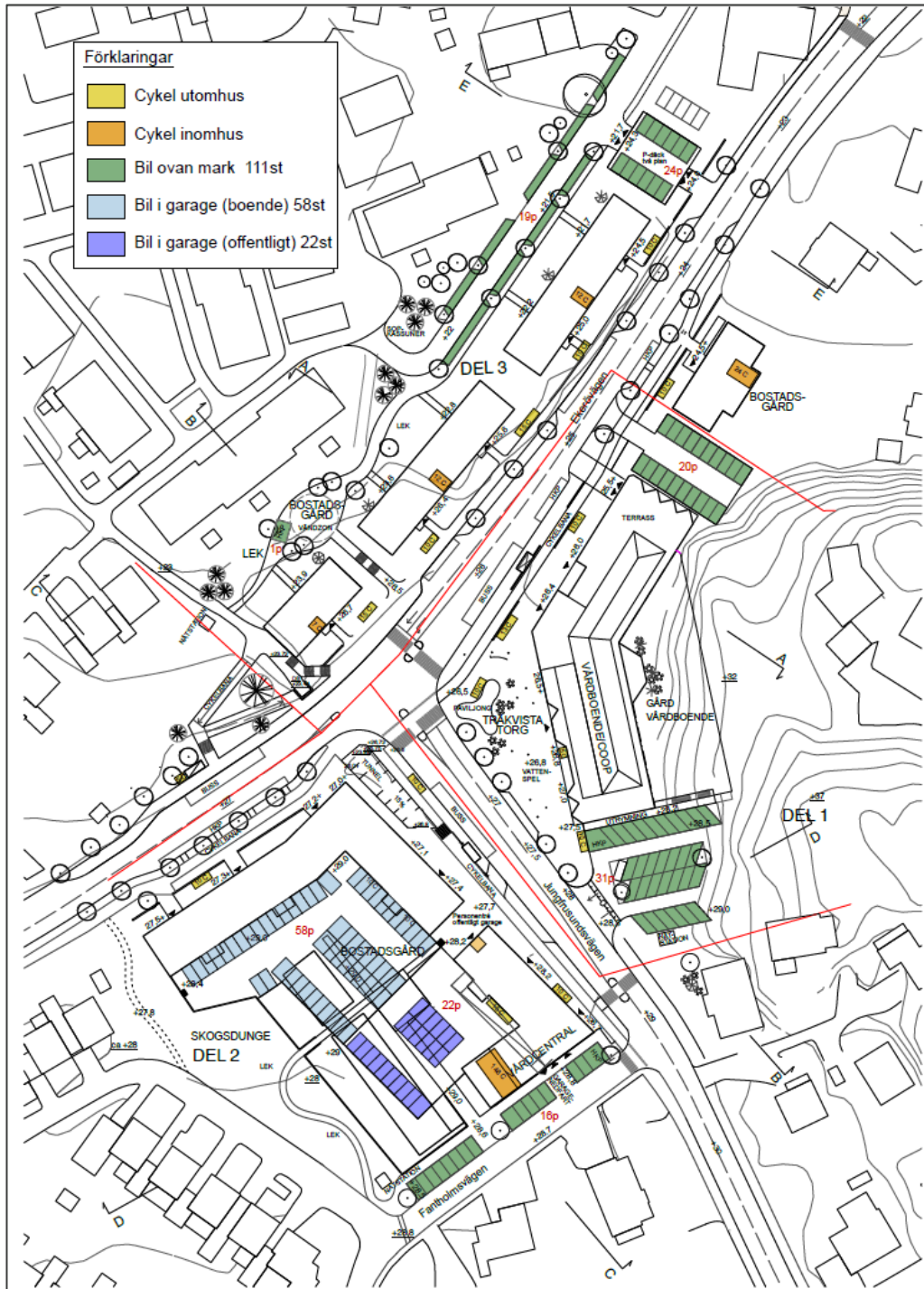
Ekerö kommun har efter att ha granskat planhandlingarna gjort egna beräkningar för bilparkeringsbehovet inom planområdet för Tråkvista torg.

Gällande antalet bilparkeringsplatser för boende i området har Ekerö kommun inga synpunkter. Kommunens synpunkter rör antalet bilparkeringsplatser för besökare till verksamheter i området samt antalet bilparkeringsplatser för anställda inom service, handel, vårdboende och vårdcentral inom planområdet.

Kommunens beräkningar skiljer sig från de som Trivector tidigare tagit fram, framförallt då Ekerö kommun inte anser att det finns möjlighet till parkeringsreglering och samnyttjande av parkeringsplatser i den mån som utredningen förutsätter.

1.3 Planerad exploatering

Totalt planeras 135 lägenheter (bostadsrätter), 63 lägenheter för vårdboende, 1500 kvm för dagligvaruhandel, 870 kvm för övriga handelsverksamheter samt 780 kvm för vårdcentral. I Figur 1-1 visas en plan för projektet och var parkeringsytor planeras att anläggas.



Figur 1-1 Översiktlig plan över de tre planerade delområden vid Tråkivista Torg (källa: ÅWL, Trygghem).

I del 1 föreslås parkeringen lösas genom markparkering på kvartersmark, i del 2 genom både markparkeringen på allmän platsmark och garage och i del 3 genom parkeringsfickor längs gata samt parkeringsdäck.

I Tabell 1-1 har en sammanställning gjorts av hur den planerade exploateringen är fördelad över de tre kvarteren.

Tabell 1-1 Planerad exploatering fördelat per kvarter.

Delområde	Verksamhetstyp	Antal lgh eller kvm
Del 1	Vårdboende	63 lgh
	Dagligvaruhandel	1500 kvm
	Handel	250 kvm
Del 2	Bostäder	81 lgh (varav 10 radhus)
	Vårdcentral	780 kvm
	Handel	620 kvm
Del 3 (väster om Ekerövägen)	Bostäder	40 lgh
Del 3 (öster om Ekerövägen)	Bostäder	14 lgh

Lägenheterna kommer att ha olika storlekar från 1 till 5 rum och kök, vidare planeras 10 radhus. Fördelningen av antalet lägenheter i olika storlekar och för varje delområde framgår i Tabell 1-2 nedan.

Tabell 1-2 Planerade lägenheter fördelat per storlek och kvarter.

Delområde (bostäder)	Antal rok	Antal lägenheter
Del 2	1	20
	2 (1p)	14
	2 (2p)	2
	3	23
	4	12
	radhus	10
Del 3 (väster om Ekerövägen)	2 (1p)	10
	2 (2p)	1
	3	20
	5	9
Del 3 (öster om Ekerövägen)	1	7
	3	7

2. Förutsättningar för att resa hållbart

För att bedöma förutsättningarna för att resa med kollektivtrafik, cykel eller gång från Träkista Torg behöver viktiga målpunkter identifieras samt avståndet till dessa. Därefter måste kvaliteten på den gång- och cykelinfrastruktur som kopplar ihop start- och målpunkter kartläggas samt vilka möjligheter det finns att resa med kollektivtrafiken.

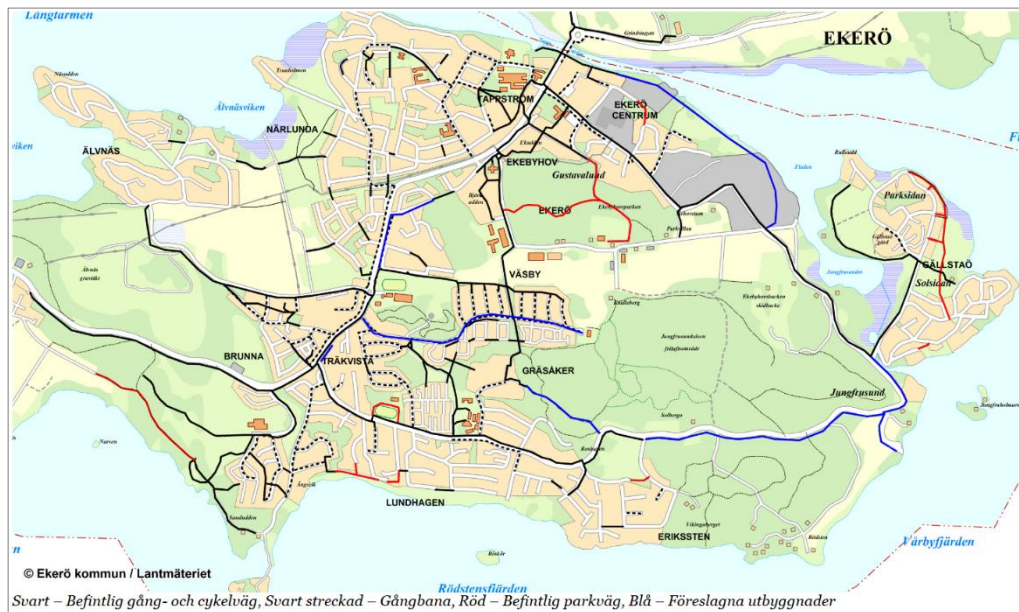
Eftersom det planeras för verksamheter vid Träkivista torg, med bland annat dagligvaruhandel, kommer vissa målpunkter att vara i direkt anslutningen till de planerade bostäderna och möjligheten att kunna gå dit blir naturligtvis mycket god. Förutom de planerade verksamheterna i Träkivista torg kan Ekerö Centrum antas bli en viktig målpunkt för boende i området. I Ekerö centrum finns många olika typer av service och verksamheter (skolor, bibliotek, mm) samt en kollektivtrafikknutpunkt som möjliggör vidare resor utanför kommunen mot city med hög frekvens.



Figur 2-1 Geografisk lokalisering av Träkivista Torg i förhållande till Ekerö centrum (Tappström) (källa: Eniro)

2.1 Gång och cykel

Förutsättningar för att cykla till Ekerö centrum från Träkvista Torget är goda. Det korta avståndet på 2,3 km möjliggör snabba cykelresor (cirka 7 minuter¹) som gör att cykel kan vara ett attraktivt alternativ till bilen. Däremot är gång- och cykelinfrastruktur i dagsläget inte helt genomgående mellan Träkvista Torg och Ekerö Centrum men det planeras enligt kommunens gång-och cykel plan att byggas ut² inom en snar framtid (se Figur 2-2). På de sträckor där cykelbana saknas sker cykling framförallt i blandtrafik på lågt trafikerade gator.



Figur 2-2 Befintliga och planerade gång- och cykelbana i Ekerö Tätort (källa: Ekerö kommun, 2014. Gång och cykelvägsplan 2015–2030).

2.2 Kollektivtrafik

Förutsättningarna för att åka kollektivtrafik från Träkvista Torg till Ekerö Centrum är goda. Det finns en busshållplats (Träkvista) i direkt anslutningen till området som erbjuder 20-minuterstrafik (stombusslinje 177) till Ekerö centrum och vidare till Brommaplan, Solna och Danderyd större delen av dygnet. Utöver stombusslinje 177 finns det flera lokala linjer som trafikerar hållplatsen vilket bidrar till en hög turtäthet i rusningstider, exempelvis finns det 10 avgångar från Träkvista mot Ekerö Centrum mellan klockan 7 och 8. Bussresan till Ekerö centrum tar cirka 7 minuter och på 23 minuter når man tunnelbanestationen vid Brommaplan.

Förutom att erbjuda tät busstrafik dygnet runt garanterar stombusslinjen en stabilitet i linjenät som innebär att de goda kollektivtrafikförutsättningarna vid Träkvista Torg kommer finnas kvar i framtiden och hela linjen ska enligt Stomnätsplan i stort sett

¹ Om man antar en cykelhastighet av 20km/tim

² Ekerö kommun, 2014. Gång och cykelvägsplan 2015–2030.

förbli oförändrad³. Målet i stornätsplanen är att alla stomlinjer ska ha 10-minuterstrafik senast år 2030.

Enligt en ny studie⁴ med fokus på att förbättra framkomligheten längs stombusslinjen mellan Ekerö Centrum och Solna station kan restiden för bussresenärer från Ekerö centrum till Solna minskas med 8 min och med 10 min i motsatta riktningen.

2.3 Potential för etableringen av bilpool

Det finns idag inga tillgängliga bilpoolsbilar i närheten av Träkvista Torg, närmsta bilpoolsbilar finns vid Brommaplan. Dock planeras ett införande av bilpool vid Ekerö Centrum kopplat till den planerade exploateringen där⁵.

Enligt Sunfleet, en av Sveriges ledande bilpoolsaktörer, finns inga särskilda hinder för att etablera en bilpool vid Träkvista Torg och det planerade antalet lägenheter (135) är ett bra underlag för att kunna etablera en bilpool med minst två bilar⁶.

Dessa två bilpoolsbilar, i kombination med de kommande bilpoolsbilarna i Ekerö centrum, kommer tillsammans med goda möjligheter att resa med kollektivtrafik och cykel att skapa möjligheter att bo vid Träkvista Torg utan att äga egen bil.

För att hålla ner prisnivån för bilpooltjänsten föreslås att bilpoolen ska vara öppen, vilket innebär att alla medlemmar i bilpoolsföretaget har möjligheten att boka bilen även om de inte bor i fastigheten.

³ Stockholms Läns Landsting, Trafikförvaltningen, 2014. Stornätsplan för Stockholms län - Etapp 2 Stockholms län utanför innerstaden.

⁴ Sweco, 2018. Förbättrad framkomlighet i stornätet - En åtgärdsvalsstudie stråk 8 och 9.

⁵ Trivector, 2017. Parkering i Ekerö centrum.

⁶ Mejl utbyte den 09-02-2018 med Peter Ooi, Byggprojektansvarig i Stockholm för Sunfleet.

3. Parkering för tillkommande bebyggelse

Parkeringsstal (p-tal) anger hur många cykel- och bilparkeringsplatser som (minst) ska tillgängliggöras i samband med en exploatering. Parkering vid bostäder bör dimensioneras så att den som väljer att äga en bil kan parkera den inom gångavstånd från bostaden så att boende ges möjlighet att lämna bilen hemma vid arbetspendling.

Samnyttjande ska i första hand planeras mellan verksamheter och besöksparkering för bostäder. Samnyttjande med parkering för boende bör användas mer sparsamt för att säkerställa att de boende som äger bil kan lämna bilen vid bostaden under dagen. Parkering för cykel bör dimensioneras så att cykling uppmuntras.

3.1 Cykelparkering

I kommunens gång- och cykelvägsplan⁷ finns normer för cykelparkering vid ny-exploateringen se Tabell 3-1.

Tabell 3-1 Ekerö kommunen cykelparkeringsnorm.

Typ av verksamhet	Cykelparkeringsnorm
Bostäder	1,2 cpl/lgh
Butiker	20 cpl/1000 kvm
Vårdinstitution	0,2 cpl/besökande

Justering av cykelparkeringsnorm för bostäder

Cykelparkeringsnormen anger att vid exploatering ska 1,2 cykelplaster per lägenhet anläggas. Genomsnittlig boendetäthet i kommunen är 1,6 för bostadsrätter i flerbostadshus⁸ vilket innebär att med kommunens parkeringsnorm anläggs färre cykelparkeringar än det är boende per lägenhet.

Vanligtvis räknar man med att boende har i genomsnitt minst en cykel per person. Utöver cykelparkeringsplatser för boende behöver det finnas platser för besökande, vilket vanligen sätts till 0,5 platser per lägenhet.

⁷ Ekerö kommun, 2014. Gång och cykelvägsplan 2015–2030.

⁸ SCB, 2016. Antal personer per hushåll efter boendeform i Ekerö kommunen.

För att det inte ska bli ett underskott på cykelparkering föreslås istället **2,2 platser per lägenhet**.

Antagande för vårdinstitution

Cykelparkeringstal för vårdinstitution tillämpas för både vårdboendet och vårdcentralen och en bedömning av antal verksamma och besökande vid dessa typer av verksamheter har gjorts.

- ▶ **Vårdboende:** För vårdboende antas ”besökare” motsvara boende och att det i det talet ingår parkering både för de boendes besökare och för de anställda.
- ▶ **Vårdcentral:** P-talet avser besökare, tillägg görs för anställda, varav 30 % antas cykla. Antal anställda antas vara 15 per 1000 m² BTA och antal besökare 30/1000 kvm BTA⁹. För de planerade 780 m² BTA blir det totalt 12 anställda och 23 besökande.

Kommentar: Ekerö kommun bekräftar antaganden om 15 anställda per 1000 m² i serviceverksamheter.

3.2 Bilparkering

Alla föreslagna parkeringstal för bil förutsätter att parkeringsplatserna är avgiftsbelagda. Om man räknar med avgiftsfri parkering istället finns det risk att man skapar en konstlat hög efterfrågan.

Boendeparkering

Ekerö kommun har ingen bilparkeringsnorm. För Ekerö Centrum har en parkeringsutredning gjorts där parkeringstal har tagits fram¹⁰, se Tabell 3-2.

Tabell 3-2 Förslag på p-tal för olika lägenhetsstorlekar i Ekerö centrum.

Antal rum	Boende bpl/lgh	Besökande bpl /lgh	Totalt bpl/lgh
1 rok	0,35	0,1	0,45
2 rok	0,5	0,1	0,6
3 rok	0,65	0,1	0,75
4+ rok	0,8	0,1	0,9

Parkeringstalen för Ekerö centrum är grundtal som sedan sänkts utifrån åtgärder som främjar möjligheterna att leva utan bil och som uppmuntrar resande med cykel och buss.

Vid Träkvista Torg kommer dagliga inköp att kunna göras på plats och det finns goda möjligheter för de boende att arbetspendla med kollektivtrafik och att åka

⁹ Siffror hämtat från Täbys parkeringsstrategi, 2013.

¹⁰ Trivector, 2017. Parkering i Ekerö centrum.

buss eller cykla när de ska besöka Ekerö centrum eller åka vidare in mot Stockholm. För att underlätta ett liv utan bil och uppmuntra ett hållbart resande bör det vid Träkvista Torg etableras en bilpool och åtgärder som uppmuntrar och förenklar resande med cykel och kollektivtrafik. Dessa åtgärder beskrivs mer nedan.

Om parkeringsplatserna för boende ges en avgift som motsvarar den verkliga kostnaden (dvs inte subventioneras av de boende som inte har bil) och nedanstående åtgärder genomförs samt kommunen säkerställer att cykelstråket in till Ekerö centrum är utbyggt innan inflyttning sker i de nya lägenheterna vid Träkvista Torg bedöms efterfrågan på bilparkering bli i nivå med de grundtal som tagits fram för Ekerö centrum. Talen motsvarar att i små lägenheter antas knappt varannan lägenhet efterfråga en bilparkering, för treor antas två av tre efterfråga bilparkering medan fyra av fem större lägenheter efterfrågar bilparkering. Utöver detta finns parkering för besökare. **I snitt ger det 0,7 platser per lägenhet vid Träkvista torg.**

Mobilitetsåtgärder som bör införas för att erbjuda goda resalternativ:

- ▶ Implementera en bilpool med minst fem års gratis medlemskap för de boende.
- ▶ Implementera en cykelpool med lastcyklar och cykelkärror samt bygga attraktiva cykelparkeringar med cykelserviceutrymme i respektive kvarter. Med attraktiva cykelparkeringar avses att cykelparkering ska erbjudas både utomhus och inomhus. Parkering inomhus ska finnas i markplan och ha automatisk dörröppning.
- ▶ Erbjuder gratis SL-kort i minst en månad till alla som flyttar in.
- ▶ Informera om de goda möjligheterna att resa med buss och att cykla samt hur anslutning till bilpolen sker – information bör ske till alla som är intresserade av lägenheter i området, inför inflyttning samt efter inflyttning.

Det är viktigt att samtliga åtgärder är tillgängliga och funktionella när de första boende flyttar in i området.

Verksamhetsparkering

Parkering för verksamheter är alltid en balans mellan att möta en rimlig efterfrågan och att inte uppmuntra till onödig bilkörning. Det finns en rad studier som stärker att ju fler billiga parkeringsplatser som erbjuds vid en arbetsplats, ju fler kommer att köra bil. Med färre parkeringsplatser och en bra tillgänglighet med cykel och kollektivtrafik kan färre välja bilen utan att tillgängligheten totalt sett försämrats.

Vårdcentral

Planerad exploatering innehåller en vårdcentral på 870 m².

Vårdcentralen har vanligen främst ett lokalt upptagningsområde – man besöker sin närmaste vårdcentral. För besökare antas 0,3 platser per besökare med 30 besökare per 1000 BTA. För anställda antas att 40 % kör bil, vilket ger 0,4 platser/anställd, vidare antas 15 anställda per 1000 m².

Kommentar: Ekerö kommun bekräftar antaganden om 15 anställda per 1000 m² i serviceverksamheter och att 40 % av de anställda anländer med bil i enlighet med trafikutredningen, men har bedömt att behovet är högre kopplat till att nuvarande vårdcentral har 12-15 parkeringsplatser för anställda som samnyttjas med verksamhetens tjänstebil.

Hur många verksamhetsbilar vårdcentralen nyttjar är inte känt och ingår därför inte i beräkningen av parkeringsbehovet. Tillägg måste göras efter avstämning med verksamheten.

Parkeringsbehov: 8 platser för besökare, 6 platser för anställda + det antal platser som behövs för verksamhetens bilar.

Vårdboende

Vid denna typ av bostäder bedöms boende inte äga bil. Parkeringsbehov behöver endast planeras för anställda och besökande. För anställda har parkeringstal bedömts kunna utgå från parkeringstal för kontorsanställda vid Ekerö centrum med 0,4 bpl/anställd och för besökare föreslås 0,2 platser per vårdplats¹¹. Vidare antas 1 anställd per 3,33 boende.

Planerad exploatering innehåller 63 lägenheter för vårdboende.

Kommentar: Ekerö skriver att 40 % bilandel stämmer med hur andra kommuner beräknar parkeringsbehov. Anställningstätheten har justerats efter input från kommunen.

Parkeringsbehov: Med en anställd per 3,33 boende i enlighet med vad Ekerö kommun angett blir det 8 platser för anställda samt 13 platser för besökare.

Dagligvaruhandel och övrig handel

Dagligvaruhandel och övriga handelsverksamheter vid Tråkvista Torg bedöms ha lokala upptagningsområden där en stor del av besökarna och de anställda kommer kunna gå eller cykla, dessa antas därför ha samma efterfrågan som de grundtal som tidigare tagits fram för Ekerö centrum, sannolikt kan efterfrågan bli ännu lägre, men eftersom det inte med säkerhet går att säga vilka verksamheter som kommer att finnas på platsen i framtiden och vilken målgrupp de har bör inte talen sättas för lågt.
12

¹¹ 0,2 bpl för besökande per vårdplats anges som norm i Malmö stad i deras nya Parkeringspolicy och parkeringsnorm som för närvarande är på remiss.

¹² Norconsult 2016. Trafikutredning Program Ekerö centrum, daterat 2016/01/15

Planerad exploatering innehåller 1500 m² dagligvaruhandel och 870 m² övrig handel.

För Ekerö centrum antogs för dagligvaruhandel 29 bilplatser per 1000 BTA, av dessa är 5 för anställda och 24 för besökare.

För övrig handel är bilandelen hos besökare oftast betydlig lägre eftersom man säl-
lan köper mer än man kan bära i handen, därför antas lägre efterfrågan, 14 platser
per 1000 BTA, varav 10 för besökare.

Kommentar: Kommunen har för handel angett ett spann, 20-40 platser per 1000
m² BTA dagligvaruhandel och 10-35 platser för övrig handel. De tal Trivector fö-
reslagit ligger inom dessa spann.

Kommunen hänvisar även till ett parkeringstal från Järfälla som säger att man i
handel och annan service kan räkna med 15 anställda/1000 kvm. Med ett anta-
gande om att 40 % av personalen kör bil blir parkeringsbehovet för de anställda 5
platser att jämföra med 4 som blir resultatet av antagandena ovan.

Parkeringsbehov: 44 platser för dagligvaruhandel och 13 platser för övrig handel.
Av dessa är 36 respektive 9 platser för besökare.

Parkeringstal för verksamheter, summering

Nedan sammanställs förslag på parkeringstal för samtliga planerade verksamheter
vid Träkvista Torg.

Tabell 3-3 Förslag på p-tal för verksamheter vid Träkvista Torg.

Verksamhet	Bpl/1000 kvm BTA*	Bpl/besökande	Bpl/anställd
Dagligvaruhandel	29 (24)	-	-
Handel	14 (10)	-	-
Vårdcentral	-	0,3	0,4
Vårdboende	-	0,2/vårdplats	0,4

*Varav besökande anges i parantes

3.3 Parkeringsbehov för cykel och bil

Parkeringsbehov för olika verksamheter beräknas för cykel och bil utifrån de parkeringstal som har beskrivits i föregående avsnitt.

Antal cykelparkeringsplatser

I tabellerna nedan redovisas hur många cykelparkeringsplatser som behöver tillföras vid Träkvista Torg fördelat per typ av exploateringen (Tabell 3-4) och delområdet (Tabell 3-5). Cykelparkeringstal för butiker har tillämpats på både dagligvaruhandel och övriga handelsverksamheter.

Tabell 3-4 Parkeringsbehov för cykel fördelat per typ av exploatering

Typ av Exploatering	Yta eller antal	P-tal	Parkeringsbehov
Bostäder	135 lgh	2,2 cpl/lgh	297
Handel	870 kvm BTA	20 cpl/1000 kvm	18
Dagligvaruhandel	1 500 kvm BTA	20 cpl/1000 kvm	30
Vårdcentral	780 kvm BTA	0,2 cpl/besökande 0,3 cpl/anställda	9
Vårdboende	63 lgh	0,2 cpl/boende	13
Totalt antal cykelparkeringsplatser			367

Det behövs totalt 368 cykelparkeringsplatser för den planerade exploateringen, 298 för bostäder och 70 för verksamheter. Denna efterfrågan fördelas mellan delområdena enligt tabellen nedan.

Tabell 3-5 Parkeringsbehov för cykel fördelat per typ av exploatering och delområdet

Delområde	Verksamhetstyp	Antal lgh eller kvm	Parkeringsbehov
Del 1	Vårdboende	63 lgh	13
	Dagligvaruhandel	1500 kvm	30
	Handel	250 kvm	5
Summa del 1	-	-	48
Del 2	Bostäder	80 lgh (varav 10 radhus)	176
	Vårdcentral	780 kvm	9
	Handel	620 kvm	13
Summa del 2	-	-	198
Del 3	Bostäder (väster om Ekerövägen)	41 lgh	91
	Bostäder (öster om Ekerövägen)	14 lgh	31
Summa del 3	-	-	122

Att behov av platser för cykel tillgodoses inom varje delområde och vid varje typ av exploateringen är viktigt eftersom närheten till cykelparkeringsplatser är ett centralt element i cykelns attraktivitet som transportmedel.

Antal bilparkeringsplatser

Antal bilparkeringsplatser anges nedan för bostäder respektive verksamheter.

Parkeringsplatser för bostäder

Tabell 3-6 Parkeringsbehov för bil för bostäder fördelat per lägenhetsstorlek och delområdet

Delområde	Antal rok	Antal lgh	Parkeringsbehov*
Del 1	-	-	-
Del 2	1	34 ¹³	15,3 (3,4)
	2	2	1,2 (0,2)
	3	23	17,3 (2,3)
	4	21 ¹⁴	18,9 (2,1)
Summa del 2	-	80	53 (8)
Del 3 (väster om Ekerövägen)	1	10 ¹⁵	4,5 (1,0)
	2	1	0,6 (0,1)
	3	20	15,0 (2,0)
	5	10	9,0 (1,0)
Summa del 3 (västra delen)	-	41	30 (5)
Del 3 (öster om Ekerövägen)	1	7	3,2 (0,7)
	3	7	5,25 (0,7)
Summa del 3 (östra delen)	-	14	9 (1)
Totalt samtliga delar	-	135	92 (14)

*Varav besökande anges i parantes. Totala behov för varje delområde har avrundats uppåt för att få heltal.

Det totala bilparkeringsbehovet för samtliga 135 lägenheter har beräknats till 92 platser varav 14 platser för besökande vilket innebär i snitt **0,77 bilplatser per lägenhet inklusive parkering för besökande**.

¹³ Varav 14 små tvåor som är avsedda för en person

¹⁴ Vara 10 Radhus som har antagits som 4+ rok

¹⁵ De 10 små tvåor som är avsedda för en person har räknats som ettor

Parkeringsplatser för verksamheter

I tabell 3-7 redovisas hur många bilparkeringsplatser som behöver tillföras för verksamheter.

Tabell 3-7 Bilparkeringsbehov för bil för verksamheter

Verksamhet	Parkering för anställda	Parkering för besökare	Totalt behov
Vårdboende	8	13	21
Handel	12	45	57
Vårdcentral	6	8	14 + platser för verksamhetsbilar
Summering	26	66	92 + platser för verksamhetsbilar för vårdcentralen

*Varav besökande anges i parantes.

** parkeringsplatser för verksamhetsbilar tillkommer

3.4 Samnyttjande av bilparkering

Kommunens kommentar angående samnyttjande

Ekerö kommuns bedömning är att det inte finns möjlighet till samnyttjande i den utsträckning som trafikutredningen gör gällande. De anser att de flesta anställda arbetar samtidigt och att det i parkeringstal som kommunen använt i sina beräkningar redan ingår att det finns olika personer som jobbar på samma arbetsplats men vid olika tidpunkter.

De skriver även att maxbelastningen för parkering för besökare till verksamheter och anställda till verksamheter sker vid ungefär samma tidpunkt.

Enligt kommunen är det endast parkering för besökare till vårdboende och besökare till handel och service som kan samnyttjas.

Kommentar: Det stämmer till stor del att många verksamheter har sin största efterfrågan samtidigt både för besökare och anställda, därför har inget samnyttjande föreslagits mellan verksamma och besökande, tvärtom föreslås att parkering för anställda och besökare ska separeras för att de ska kunna ges olika reglering. Förslaget innebär att samnyttjande sker mellan olika typer av besökare.

Samnyttjande kan även ske mellan boende och verksamma, men separat från besökare.

Att andra kommuners parkeringstal skulle ha ett inbyggt samnyttjande stämmer inte. Erfarenhet visar att parkeringstal motsvarar en teoretisk maxefterfrågan som sällan inträffar.

Den samnyttjandetabell som tagits fram visar att t ex Vårdcentralen ger stort underlag till samnyttjande eftersom de i stort sett inte har någon verksamhet på helgerna då handeln har sin maximala efterfrågan.

Underlag för samnyttjande

Sammanlagt för både bostäder och verksamheter är det beräknade behovet 184 bilparkeringsplatser.

- ▶ 78 platser för boende
- ▶ 14 platser för besökare till boende
- ▶ 26 platser för verksamma
- ▶ 66 platser för besökare till verksamheter

Parkeringsbehovet för de olika användargrupperna skiljer sig över dygnet och veckan. Eftersom inte alla parkeringsplatser kommer efterfrågas samtidigt kan ett visst antal platser samnyttjas och på det sättet kan det totala antalet platser minskas. Vilka platser som kan samnyttjas styrs av verksamhetstypen men även hur parkeringen kommer lösas och utformas i de olika delområdena (parkeringsdäck, garage eller markplats, se kapitel 1.31.2 och Figur 1-1).

För Träkvista Torg föreslås att samtliga platser för besökare till verksamheter samnyttjas.

De som arbetar i verksamheterna föreslås samnyttja platser i parkeringsgaraget i delområdet 2 med de boende där. Genom att separera besökare och verksamma kan olika tillåten parkeringstid användas för att säkerställa omsättning på besöksparkeringarna. För att möjliggöra samnyttjande i garaget kan det inte vara möjligt att hyra en specifik plats utan en avgift erläggs för att parkera på valfri tillgänglig plats i garaget. I Tabell 3-8 sammanställs en antagen nyttjandegrad¹⁶ över dygnet och olika dagar i vecka för de olika användargrupperna som föreslår samnyttja platser.

¹⁶ Nyttjandegraden är erfarenhetsbaserad utifrån tidigare utredningar, samt från Örebro kommun, 2010. Parkeringsnorm för Örebro kommun.

Tabell 3-8 Sammanställning av hur parkeringsbeläggningen kan variera över dygnet beroende på varierande efterfrågan mellan olika användargrupperna.

Användargrupperna	nyttjandegrad			
	Vardag 10-16	Vardag 16-20	Lördag 10-13	Natt
Bostäder, boende	85 %	100 %	100 %	100 %
Handel, verksamma ¹⁷	80 %	90 %	100 %	20 %
Handel besökande ¹⁸	40 %	90 %	100 %	0 %
Vårdcentral, verksamma	100 %	30 %	10 %	10 %
Vårdcentral, besökande	100 %	30 %	10 %	10 %
Vårdboende, verksamma	90 %	40 %	40 %	30 %
Vårdboende, besökande	30 %	60 %	80 %	0 %

Tabellen ovan används för att kunna identifiera den dimensionerade tidpunkten då flest använder parkeringsplatser samtidigt. Det framräknade parkeringsbehovet i Tabell 3-6 och Tabell 3-7 multipliceras med de antagna nyttjandegraderna, vilket visas i Tabell 3-9 för besökande till verksamheter.

Tabell 3-9 Sammanställning av hur efterfrågan på parkering för besökande till verksamheter kan variera över dygnet, beräknat i antal platser (nyttjandegrad gånger parkeringsbehov).

Användargrupperna	efterfrågan på parkering			
	Vardag 10-16	Vardag 16-20	Lördag 10-13	Natt
Handel besökande ¹⁹	40 % * 45 = 18	90 % * 45 = 41	100 % * 45 = 45	0 % * 45 = 0
Vårdcentral, besökande	100 % * 8 = 8	30 % * 8 = 2,4	10 % * 8 = 1	10 % * 8 = 1
Vårdboende, besökande	30 % * 13 = 4	60 % * 13 = 8	80 % * 13 = 10	0 % * 13 = 0
Total*	29	51	56	1

* Totala behov har avrundats uppåt.

Störst efterfrågan på bilparkering för besökande till verksamheter bedöms vara lördagar mellan 10 och 13 då 56 parkeringsplatser bedöms efterfrågas samtidigt. Det innebär att 56 platser behöver anläggas för besökande till verksamheter istället för 66 platser, dvs en minskning med 15 %.

Kommentar: Kommunen bekräftar att samnyttjande kan tillämpas för besökande till verksamheter.

¹⁷ Här ingår både handel och dagligvaror/livsmedel

¹⁸ Här ingår både handel och dagligvaror/livsmedel

¹⁹ Här ingår både handel och dagligvaror/livsmedel

Om samnyttjande även skulle tillämpas för boende och verksamma skulle bilparkeringsbehovet minska med ytterligare 7 platser.

3.5 Totalt parkeringsbehov

Parkeringsbehovet för exploateringen vid Träkvista Torg har beräknats till 368 platser för cyklar och 184 platser för bilar.

För besökare till verksamheterna sker fritt samnyttjande av markparkering i området, det minskar efterfrågan till 174 bilparkeringsplatser.

I det förslag som presenteras i Figur 1-1 ingår 191 bilparkeringsplatser, dvs ett visst överskott.

Cykelparkering

Tabell 3-10 Cykelparkeringsbehov

Delområde	Verksamhetstyp	Antal lgh eller kvm	Parkeringsbehov
Del 1	Vårdboende	63 lgh	13
	Dagligvaruhandel	1500 kvm	30
	Handel	250 kvm	5
Summa del 1	-	-	48
Del 2	Bostäder	80 lgh (varav 10 radhus)	176
	Vårdcentral	780 kvm	9
	Handel	620 kvm	13
Summa del 2	-	-	198
Del 3	Bostäder (väster om Ekerövågen)	41 lgh	91
	Bostäder (öster om Ekerövågen)	14 lgh	31
Summa del 3	-	-	122
Sammantaget cykelparkeringsbehov			368

I beräkningen av efterfrågan på cykelparkering ingår inte pendelparkering, dvs de som cyklar till Träkvista Torg för att byta till buss, det kan därför vara önskvärt att anlägga fler än 368 cykelplatser.

Cykelparkering anläggs i närheten av respektive verksamhet och bostadspart för god tillgänglighet. En del av parkeringen för boende anläggs inomhus i markplan.

Bilparkering

Parkering för besökare till verksamheter anordnas i form av markparkering. Platserna regleras med maximal tillåten parkeringstid på 2 eller 3 timmar för att de inte ska användas av någon annan målgrupp.

För boende i del 2 anläggs parkering i garage under bostäderna. Garaget rymmer 80 platser. De resterande platser i garaget kan användas av verksamma (med fördel genom samnyttjande) besökare till boende eller för boende i del 3.

För boende i del 3 efterfrågas 39 platser, dessa anläggs på ett parkeringsdäck i två plan (24 platser), platser ordnas också i fickor längs vägen som planeras byggas i del 3 (19 platser, se Figur 1-1).

Besökare till boende i del 3 kan parkera i parkeringsfickorna eller i garaget under del 2. Totalt är efterfrågan 14 platser. Skyltning bör finnas från Ekerövägen. Besökare kan även parkera på den markparkering som finns för besökare till verksamheter.

Tabell 3-11 Bilparkeringsbehov

Målgrupp	Antal platser	Typ av parkering
Besökare till verksamheter	56	Markparkering med tidsbegränsning
Verksamma	26	Parkering i garage under bostäderna i del 2 eller på markparkering.
Boende i del 2	45	Parkering i garage under bostäderna i del 2
Besökare till boende i del 2	8	Parkering i garage under bostäderna i del 2
Boende i del 3	39	Parkeringsdäck och parkeringsfickor i del 3 alternativt i garage under bostäderna i del 2
Besökare till boende i del 3	6	Parkeringsfickor i del 3 alternativt i garage under bostäderna i del 2
Sammantaget bilparkeringsbehov	174	-

4. Summering

Parkeringsbehovet för exploateringen vid Träkvista Torg har beräknats till 368 platser för cyklar och 174 platser för bilar. Utöver det behöver 2 bilparkeringsplatser reserveras för bilpoolen samt det antal som vårdcentralen behöver för sina verksamhetsbilar.

I det utformningsförslag som framgår av Figur 1-1 ingår 191 bilparkeringsplatser, det finns alltså god marginal till den beräknade efterfrågan.

Utöver den beräknade efterfrågan på cykelparkering bör även ett antal extra platser anläggas i anslutning till respektive busshållplats vid Träkvista Torg för att uppmuntra kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik.

För att den beräknade efterfrågan på bilparkeringsplatser för boende ska stämma är det viktigt att samtliga bilparkeringsplatser är avgiftsbelagda med en kostnad som motsvarar den verkliga anläggningskostnaden och att föreslagna mobilitetsåtgärder erbjuds till de boende för att de ska kunna välja attraktiva alternativ till resande med egen bil. Om man räknar med avgiftsfri parkering skapar man en konstlat hög efterfrågan.

Följande mobilitetsåtgärder bör införas riktat till de boende:

- ▶ Implementering av en bilpool

En bilpool med minst två bilar ska finnas när de första boende flyttar in. De boende ska ges minst fem års gratis medlemskap. Platser som reserveras för dessa bilar ska vara attraktiva och lättillgängliga för de boende i samtliga delområden. Dessa platser kan förslagsvis finnas på den planerade markparkering i delområde 1 eller i garaget i delområde två och ska anläggas utöver den beräknade efterfrågan på parkeringsplatser för boende.

- ▶ Mobilitetsåtgärder för att främja cykelresande

Det finns en hög potential för cykelresande till och från Träkvista Torg genom närheten till Ekerö centrum vilken kan främjas med olika cykelfrämjande åtgärder.

Den viktigaste åtgärden är attraktiva cykelparkeringar för de boende vilket innebär att parkeringsplatserna ska vara lättillgängliga, väderskyddade och att de ska erbjuda hög stöldsäkerhet (ramlåsning). Ett förslag är att lösa boendeparkeringen för cykel inomhus på bottenvåningen i samtliga planerade bostadshus. I anslutning till cykelparkeringarna bör extra service erbjudas så som cykelpump och utrymme för att själv kunna serva sin cykel. Cykelparkering för besökande bör planeras utomhus med väderskydd och nära entréerna till samtliga bostadshus.

En annan åtgärd för att fler ska välja att cykla istället för att åka bil vid inköp och skjutsning av barn är att implementera en cykelpool för boende med lastcyklar och cykelkärror. Dessa fordon ska också vara parkerade inomhus på bottenvåning och föreslås finnas tillgängliga både i delområdet 3 och 2.

Utöver dessa åtgärder är det viktigt att kommunen bygger ut cykelinfrastrukturen mellan Träkvista Torg och Ekerö Centrum enligt framtagna cykelplan. Det är viktigt att stråket är färdigbyggt innan de första boende flyttar in då det kan vara svårt att ändra en vana i efterhand.

Om parkeringsgaraget rymmer fler platser än vad som bedöms efterfrågas föreslås de göras om till cykelparkering.

- ▶ Främja kollektivtrafikresandet

Förutsättningar för att resa kollektivt från Träkvista Torg till Ekerö Centrum och vidare till Brommaplan är goda. För att de boende ska lockas att testa möjligheten att resa med buss och förhoppningsvis försätta använda bussen framöver ska alla boende erbjudas ett gratis SL-kort för minst en månad (30 dagar).

- ▶ Kommunikation kring möjligheterna att resa hållbart

Information om alternativ till att resa med egen bil ska kommuniceras i flera skeden.

På hemsidan och på alla andra platser där projektet presenteras ska information ges om möjligheterna att resa hållbart till och från Träkvista Torg. I samband med visning av bostäderna ska samma information kommuniceras för att boende redan innan inflyttning ska välja bort bilen.

Vid inflyttning ska information ges om de goda möjligheterna att resa med buss och cykel samt hur anslutning till bil- och cykelpool sker för att göra det enkelt att välja hållbara färdmedel och minimera eventuella upplevda hinder.