Mobilitets- och parkeringsutredning för DP4

Täby Park, Täby kommun

Dokumentinformation

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning för DP4

Projektnummer: 23013

Rapportnummer: 2023:31

Författare: Sara Boije af Gennäs, Erika Johansson

Medverkande: Rasmus Sundberg

Kvalitetsgranskning: Rasmus Sundberg

Beställare: Täby Park AB

Kontaktperson: Anneli Scheu, JM, anneli.scheu@jm.se

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2023-02-24	Granskningsversion	Beställare
0.91	2023-03-10	Granskningsversion	Beställare och kommun
0.92	2023-05-16	Justerad enligt synpunkter	Beställare och kommun
1.0	2023-07-07	Justerad enligt nytt underlag	Beställare och kommun
1.1	2023-08-23	Justerad enligt nytt underlag	Beställare och kommun

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Sammanfattning

Detaljplan västra Boulevarden (detaljplan 4) del av Hästen 4, i Täby park är nästa etapp i utbyggnaden av området. Detaljplanen ska möjliggöra för cirka 1 000 bostäder, minst ett halvt kvarter för verksamheter, cirka 5 000 kvm bruttoarea (BTA), samt lokaler i bottenvåningar, två förskolor och södra stadsparken. Bilparkering och vissa mobilitetstjänster ska lokaliseras gemensamt i ett centralt placerat mobilitetshus.

De mobilitetstjänster som planeras ordnas i området är:

- Attraktiv och trygg cykelparkering
- Cykelplatser för lastcyklar
- Verktyg för egen cykelservice i alla cykelrum
- Cykelhubbar med gemensam cykelpool för boende
- God tillgång till återvinningskärl med alla fraktioner för alla boende i DP4.
- Leveransboxar ordnas i mobilitetshuset.
- Ev co-workingyta i mobilitetshuset
- Återbruksrum
- Gemensam informationsfolder om mobilitetstjänster etc som kan användas vid försäljning, inflyttning och löpande till boende
- Möjligheter med privat bildelning/samåkningstjänster
- Bilpool för boende

Parkeringsefterfrågan blir med grön resplan för bostäder 682 platser för bostäder (varav 118 för besökare). För verksamheter är parkeringsefterfrågan 127 platser, vilket innebär totalt 807 platser för hela området. Med samnyttjandepotential enligt överenskomna procentsatser så uppgår parkeringsefterfrågan som mest till totalt 725 bilparkeringsplatser varav 585 i mobilitetshuset och 140 i garage under kvarter 4:7 och 4:8.

För cykel uppgår efterfrågan till totalt 3786 platser, varav 2551 platser för boende/verksamma inomhus och 1235 platser för boende/verksamma och besökare utomhus.

Innehållsförteckning

1. Inledning 4
   1.1. Bakgrund 4
   1.2. Täby Park - målpunkter och restider 5
   1.3. Kommande exploatering 6
2. Parkeringstal 7
   2.1. Zontillhörighet 7
   2.2. Parkeringstal för bostäder och verksamheter 7
   2.3. Parkering för personer med rörelsehinder/funktionsvariation 9
   2.4. Hämta/lämna-platser vid förskola 9
   2.5. Mopedparkering 10
   2.6. Parkering vid park 11
3. Mobilitetsåtgärder 12
   3.1. Grön Resplan för DP 4 12
   3.2. Reduktion av parkeringstalet 13
4. Samnyttjandepotential 14
5. Parkeringsefterfrågan 16
   5.1. Parkeringsefterfrågan för cykel 16
   5.2. Parkeringsefterfrågan för bil 17
   5.3. Parkeringsefterfrågan hämta- och lämnaplatser för förskola 19
   5.4. Lokalisering av parkering och mobilitetstjänster 19
6. Samlad bedömning 20
7. Förslag till vidare arbete 23

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Detaljplan västra Boulevarden (detaljplan 4) del av Hästen 4, i Täby park är nästa etapp i utbyggnaden av området som sammanlagt kommer att omfatta cirka 6 000 bostäder, 4 000 - 5 000 arbetsplatser, service, kultur, utbildning, offentliga rum, idrott, rekreation och parker. Detaljplanen ska möjliggöra för cirka 1 000 bostäder, minst ett halvt kvarter för verksamheter, cirka 5 000 kvm bruttoarea (BTA), samt lokaler i bottenvåningar längs stadsgatan Boulevarden och torget som angränsar till Boulevarden. I övriga bottenvåningar prövas lokaler. Detaljplanen ska också innehålla två förskolor och södra stadsparken. Bilparkering och vissa mobilitetstjänster ska lokaliseras i ett centralt placerat mobilitetshus.

Syftet med utredningen är att undersöka efterfrågan på parkering utifrån planerad markanvändning inom DP4 för färdmedlen bil, cykel, moped och mopedbil, vilket bland annat innefattar hämta- och lämnaplatser till förskolorna.

Avgränsning

Utredningen avgränsas av området som innefattar detaljplan 4, vilket markeras i Figur 1-1. Affärs- och organisationsupplägg för mobilitetshuset hanteras i separat utredning.

Figur 1-1 Utredningens avgränsningsområde.

1.2. Täby Park - målpunkter och restider

Täby Park ligger i nära anslutning till handel och service såväl som skolor och idrottsanläggningar, många inom ca 15 minuters gångavstånd (faktiskt avstånd, inte fågelavstånd). Intill Täby Park ligger Täby centrum – med över 170 butiker och ett stort utbud av såväl service som restauranger. I Täby Park kommer det när området är färdigbyggt finnas förskolor och inom cirka 15 minuters gångväg finns det både grundskolor och gymnasieskolor. Det finns även ett flertal idrottsanläggningar och idrottsplaner inom ca 2 km. Exempel på arbetsplatser inom kollektivtrafikpendlingsavstånd är Danderyds sjukhus, centrala Stockholm, Frösunda, Kista, Arlanda och Märsta.

Från Täby Park (station Galoppfältet) tar det 17 minuter med Roslagsbanan till Stockholm Östra och drygt 30 minuter till Stockholm City. En jämförelse av restider mellan färdmedel visar att kollektivtrafiken är ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen mellan Täby park och Stockholm C. Mellan Täby park och tex Kista och Frösunda är restiden kortare med bil. Intervallet för restiden med bil visar på osäkerheten och variationen i restid med bil. I restiden för bil inkluderas inte tid för att hitta parkering. Restiderna avser en vardag under maxtimmen, cirka kl. 7:30, då vägnätet ofta är hårt belastat och det finns risk för köbildning för biltrafiken. I tabellen visas restidskvoten mellan restid med kollektivtrafik och körtider för bil under maxtimmen. För bil har den längsta restiden använts då det inte är troligt att vägarna är fria från trafik under maxtimmen. Restidskvoter lägre än 1,5 brukar vara riktlinjen för vad som anses vara konkurrenskraftig kollektivtrafik. Restider med elcykel baseras på en medelhastighet av 25 km/h. Tabell 1-1 nedan visar att restidskvoten är under 1,5 till alla utpekade målpunkter.

Tabell 1-1 Restider från station Galoppfältet till olika målpunkter. Restiderna är för en vardag kl. 07:30. Källa: Reseplaneraren SL (kollektivtrafik), Google Maps (bil, elcykel).

Målpunkt	Elcykel* (min)	Kollektiv-trafik (min)	Bil kortaste restid (min)	Bil längsta restid (min)	Restidskvot Kollektivtrafik / bil (längsta restid)
Stockholm Östra	35	17	18	35	0,49
Stockholm C	38	31	22	45	0,69
Mörby station	19	10	10	20	0,50
Åkersberga station	44	17	16	22	0,77
Vallentuna station	28	28	14	26	1,08
Danderyds sjukhus	21	19	12	28	0,68
Kista centrum	38	40	18	30	1,33
Frösunda	31	31	16	28	1,11

1.3. Kommande exploatering

Inom DP4 planeras för bostäder i form av flerfamiljshus och olika typer av verksamheter, totalt 126 050 kvm ljus BTA. Det kommer att byggas ungefär 1250 bostäder (motsvarar en snittstorlek på 72 kvm BOA / lägenhet). En översikt av total kvm BTA visas i Tabell 1-2 och fördelning mellan kvarteren i **Fel! Hittar inte referenskälla.**. BTA är ytan av våningsplanen begränsade av ytterväggars utsida i golvnivå. En lokals våningsyta utgörs av summan av lokalens samtliga våningsplans ytor. Utrymmen som inte ska ingå är garage, körytor, pannrum, fläktrum samt förråd i bostadsfastigheter. Utrymmen som ska ingå är lager och hanteringslokaler i direkt anslutning till huvudlokalen samt trapphus.

Det som benämns som kommersiella lokaler kan komma att innehålla exempelvis kontor, vårdcentral eller gym.

Tabell 1-2 Översikt av planerad bebyggelse i DP 4.

Bostäder	**Kvm BTA**	**Lokalisering**
Flerfamiljshus där parkering ordnas gemensamt i mobilitetshuset	88 220	*Kv. 4:1, 4:2, 4:4, 4:5, 4:6, 4:7, 4:9*
Flerfamiljshus kvarter 4:7 där parkering för boende ordnas separat i eget garage	12 374	*Kv. 4:7*
Flerfamiljshus kvarter 4:8 där parkering för boende ordnas separat i eget garage	16 525	*Kv. 4:8*
Total exploateringsvolym bostäder	**117 119**	**Kvarter 4:1-4:9**
Verksamheter	**Kvm BTA**	**Lokalisering**
Kommersiella lokaler	2 010	Kv. 4:3
Förskola/skola	2 049	Kv. 4:7, 4:8
Livsmedelsbutik	2 173	Kv. 4:3
Småskalig handel, apotek	930	*Kv. 4:1, 4:2, 4:3, 4:4, 4:5, 4:6, 4:7, 4:9*
Restaurang, café	820	*Kv. 4:1, 4:2, 4:3, 4:4, 4:8*
Vårdcentral	574	Kv. 4:3
Gym	374	Kv. 4:3
Total exploateringsvolym verksamheter	8 930	**Kvarter 4:1-4:9**
Total exploateringsvolym DP 4	**126 050**	**Kvarter 4:1-4:9**

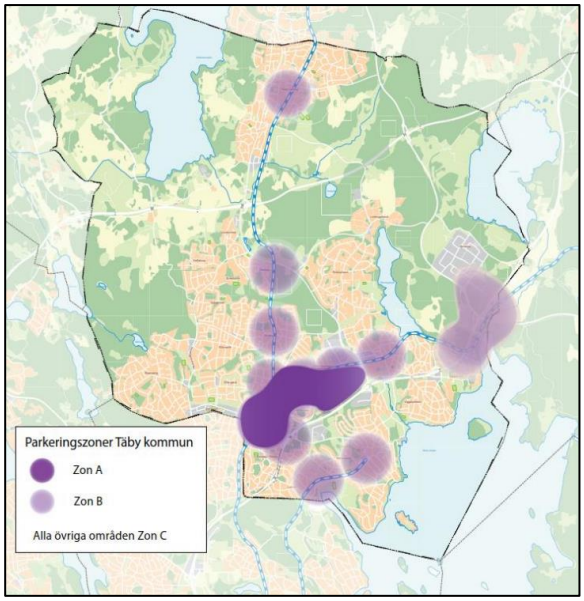
2. Parkeringstal

I Täby kommuns parkeringsstrategi finns framtagna parkeringstal för en del verksamheter, medan andra verksamheter kräver egen utredning. Med stöd i tidigare erfarenhet och underlag från kommuner med liknande förutsättningar har sådana bedömningar gjorts och redovisas nedan.

I detta kapitel presenteras parkeringstal för respektive verksamhet för trafikslagen cykel, bil, mopedbil och moped. Även antal platser för hämta/lämna till förskolor redovisas.

2.1. Zontillhörighet

I Täby kommuns parkeringsstrategi är parkeringstal för olika verksamheter uppdelade bland annat baserat på vilken zon de ligger i och därmed hur tillgängligt området är. Planområdet för DP 4 ligger i Zon A, se Figur 2-1, och därmed har parkeringstalen för zon A använts i denna utredning.



Figur 2-1 Zoner i Täby kommuns parkeringsstrategi. planområdet ligger i zon A.

2.2. Parkeringstal för bostäder och verksamheter

I Tabell 2-1 och

Tabell 2-2 presenteras parkeringstal bil respektive cykel för de bostads- och verksamhetstyper som planeras för i detaljplanen. Beskrivning av parkering för

rörelsehindrade, hämta/lämna vid förskola, mopedparkering och parkering vid park fördjupas i efterföljande avsnitt.

Tabell 2-1 Parkeringstal för bil (inkl. mopedbil) uppdelat per typ av verksamhet samt för boende/verksamma respektive besökare. Parkeringstalen avser minimum antal platser som behöver ordnas. RHP är platser för rörelsehindrade.

Bostäder	Boende	Besökare	Mopedbil
Flerbostadshus*	6	1	Inkluderas i bilparkeringstal
Verksamheter	**Anställda**	**Besökare**	**Mopedbil**
Kontor*	9	1	Inkluderas i bilparkeringstal
Förskola/skola*	4	1 (exkl. hämta/ lämna-platser)	Inkluderas i bilparkeringstal
Livsmedelsbutik*	2	23	Inkluderas i bilparkeringstal
Småskalig handel, apotek*	2	13	Inkluderas i bilparkeringstal
Restaurang, café*	2	7	Inkluderas i bilparkeringstal
Vårdcentral*	2	8	Inkluderas i bilparkeringstal
Gym	2	13	Inkluderas i bilparkeringstal
Parker		1-2 RHP	

**Parkeringstal i enlighet med Täby kommuns parkeringsstrategi.*

Tabell 2-2 Parkeringstal för cykel (inkl. moped) uppdelat per typ av verksamhet samt för boende/verksamma respektive besökare. Parkeringstalen avser minimum antal platser som behöver ordnas.

Bostäder	Boende (inomhus)	Boende och besökare (utomhus)	Mopedbil
Flerbostadshus*	21	9	Inkluderas i cykel-parkeringstal
Verksamheter	**Anställda (inomhus)**	**Anställda och besökare (utomhus)**	**Mopedbil**
Kontor*	10	10	Inkluderas i cykel-parkeringstal

Förskola/skola*	15	15	Inkluderas i cykel-parkeringstal
Livsmedelsbutik*	7	28	Inkluderas i cykel-parkeringstal
Småskalig handel, apotek*	7	28	Inkluderas i cykel-parkeringstal
Restaurang, café*	7	28	Inkluderas i cykel-parkeringstal
Vårdcentral*	10	10	Inkluderas i cykel-parkeringstal
Gym	7	28	Inkluderas i cykel-parkeringstal
Parker			Inkluderas i cykel-parkeringstal

**Parkeringstal i enlighet med Täby kommuns parkeringsstrategi.*

2.3. Parkering för personer med rörelsehinder/funktionsvariation

I Täby kommuns parkeringsstrategi beskrivs följande om parkeringsplatser för personer med rörelsehinder:

- Platser reserverade för personer med funktionsnedsättning ska anordnas nära entréer och utformas enligt Boverkets byggregler. Möjlighet till besöksplatser för personer med funktionsnedsättning ska beaktas vid alla lokaltyper.
- Vid butiker och andra servicelokaler ska 2-3 procent (eller minst en plats) av besöksplatserna anordnas och reserveras för personer med funktionsnedsättning. Bostäder för rörelsehindrade bör om möjligt lokaliseras till byggnader och byggnadsdelar som är lätt tillgängliga för biltrafik. Vid platser där det förväntas finnas större efterfrågan på platser för rörelsehindrade, t.ex. vårdinrättning eller sjukhus, ska särskild utredning av behovet utföras.

2.4. Hämta/lämna-platser vid förskola

När det gäller hämta- och lämnaplatser för förskolor finns det inga parkeringstal i Täby kommuns parkeringsstrategi för dessa, de kräver en egen utredning. En bedömning har därför gjorts baserat på verksamheternas syfte, storlek, antal personer som förväntas befinnas sig i lokalen samtidigt och områdets lokala förutsättningar såsom förväntat upptagningsområde etc.

Täby Park AB har angivit att det rör sig om två förskolor inom planområdet som kommer att ha 8 respektive 6 avdelningar och i snitt 3 personal per avdelning exkl. anställda för drift och underhåll etc. Det innebär att det totalt kommer att finnas 14 avdelningar med ungefär 40-45 anställda och ca 180 barn (i snitt ca 13 barn/avdelning). Då upptagningsområdet i stor utsträckning bedöms vara lokalt och all parkering kommer att ordnas i mobilitetshuset, vilket innebär att alla boende kommer att ha en bit att gå till sin parkering, så kan en bilandel om max 20% antas. Det innebär att det som mest kan förväntas att 36 barn blir skjutsade till förskolorna. Ur trafiksäkerhetssynpunkt så är det av stor vikt att hålla nere antalet platser vid förskolor så att det inte skapas osäkra trafikmiljöer intill förskolorna där mycket små barn rör sig. Bilparkeringsefterfrågan för barn som blir skjutsade med bil till förskola är hämta/lämna-platser och ska regleras som korttidsparkering. Dimensionering av antal platser utgår från antagna bilandelar men bör också dimensioneras utifrån att alla barn inte ankommer vid samma tidpunkt till förskolan och att platser används en kort tid vilket innebär att en plats kan användas av mer än en bil under den tidsperiod då flest lämnar/hämtar barn. Utöver bilandelar har följande antaganden gjorts:

- Andel barn som kommer med bil mellan 7:45 och 8:15 (när de flesta barn lämnas till förskolan): ca en tredjedel (67 %).
- Omsättningen av en plats under de 30 mest belastade minuterna: 3 gånger dvs vårdnadshavare parkerar i snitt 10 minuter.
- Troligen kommer en del barn att resa tillsammans till förskolorna, till exempel om syskon går i samma förskola eller om man samåker med grannar. En samåkningsfaktor på 1,2 har därför antagits i detta fall.

2.5. Mopedparkering

När det gäller parkering för mopeder får och ska mopeder av klass II parkeras på cykelparkering[1], och därmed bör ingen extra parkering läggas till för dessa typer av fordon, de inkluderas i parkeringstalet för cykel.

Gällande mopeder av klass I och mopedbilar så är bedömningen att samma princip gäller som för bilparkeringstalet, det bör inte läggs till extra bilparkeringsplatser enbart för dessa fordon, men vid behov skulle det kunna vara aktuellt att fördela ut ytor för vissa specifika färdmedel exempelvis genom målning. Det är däremot viktigt att alla parkeringsytor vid målpunkter som skolor regleras med tid och/eller avgifter för att undvika att

[1] Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning, Sveriges Kommuner och Regioner (2022) https://skr.se/download/18.7a95dc2f1818012627d4fbe8/1656418260070/Mobilitet-for-gaende-cyklister-och-mopedister.pdf

parkeringsplatser för exempelvis anställda i för stor utsträckning nyttjas av elever med mopedbilar.

Gymnasielever som bor minst 6 km från skolan och dagligen pendlar mellan bostaden och skolan har rätt till SL:s skolkort[2] och har således möjlighet att resa till och från skola utan egen (moped)bil.

2.6. Parkering vid park

Det planeras för parker i planområdet, och för dessa bedöms det vara rimligt att det i första hand anläggs bilparkeringsplatser för personer med rörelsehinder. Idag är många befintliga parker inte tillgänglighetsanpassade och det kan därmed innebära att en nyanlagd park med god tillgänglighet får ett större värde för den grupp som har behov av att ta sig dit med bil. Parkering lokaliseras på allmän platsmark. Det bör även finnas en del cykelparkeringsplatser i anslutning till parken.

Övriga besökare bör hänvisas till besöksparkeringar i området (mobilitetshuset) för att värna om parkytan.

[2] Täby kommun. Tillgänglig: https://www.taby.se/forskola-och-skola/gymnasium/resor-mellan-bostad-och-gymnasieskola/

3. Mobilitetsåtgärder

Syftet med mobilitetsåtgärder är att minska behovet av att äga en egen bil och i stället erbjuda boende andra sätt att lösa sina resebehov. För att kunna ersätta en egen bil behöver åtgärderna fungera för de flesta resor som boende behöver utföra. Det är därför viktigt att arbeta med olika typer av åtgärder riktade mot olika typer av resor och erbjuda ett paket med olika mobilitetsåtgärder som tillsammans får en större potential att minska boendet bilinnehavet än om enstaka åtgärder införs.

Täby kommun erbjuder byggaktörer möjligheten att reducera parkeringstalen genom att införa mobilitetsåtgärder för bostäder, en så kallad Grön resplan. Ansvaret för att ta fram en Grön resplan som beskriver de lokala förhållandena eller de åtgärder som ska genomföras åligger byggherren. Byggherren presenterar resplanen för kommunen som sedan fattar beslut om och i vilken omfattning parkeringsnormen kan sänkas till följd av resplanens innehåll. Kostnader som byggherren sparar på färre parkeringsplatser investeras i olika mobilitetsåtgärder och kommunikation av dessa. Att genomföra mobilitetstjänster blir en alternativ utgift för byggherren istället för att anlägga bilparkering. I detta kapitel beskrivs vilka mobilitetsåtgärder byggaktörer avser verka för och vilken reduktion byggherren strävar efter.

3.1. Grön Resplan för DP 4

Följande mobilitetsåtgärder avser byggaktörer verka för i hela DP 4:

Samlad mobilitet

- Det kommer att ordnas ett gemensamt mobilitetshus med bilpool för hela DP 4 leveranstjänster, co-workingyta, återbruksrum och avgiftsbelagd besöksparkering för boende.

Mobilitet med cykel

- Cykelparkeringsplatser ordnas läggtillgängligt med möjlighet till ramlåsning, väderskydd och enkel access för alla boende och deras besökare.
- Det kommer att avsättas en viss andel cykelparkeringsplatser för större fordon som lastcyklar och cykelkärror (minst 5% av alla platser med möjlighet till utveckling vid behov).
- Enklare verktyg (ex. cykelpump och skiftnyckel) för egen cykelservice tillhandahålls i alla cykelrum.
- Cykelhubbar med cykelpool som har eldrivna lastcyklar och cykelkärror ordnas i 2-3 kvarter och driftas gemensamt av samma operatör som mobilitetshushuset (0,03 cyklar/lgh vilket motsvarar totalt 41 cyklar för 1350 lgh). Alla cykelpoolens

medlemmar har tillgång till cyklarna, som bokas via ett gemensamt bokningssystem. Här finns även service och cykeltvätt.

Minska behovet av att resa

- Det kommer att ordnas god tillgång till återvinningskärl med alla fraktioner för alla boende i DP4.
- Leveransboxar ordnas i mobilitetshuset.
- Kontor kommer att finnas i mobilitetshuset. Det är även ett mål att kunna ordna en co-workingyta där.
- Ett återbruksrum ordnas, till exempel i mobilitetshuset eller i annan lämplig lokal, där boende kan byta begagnade varor med varandra för att främja cirkulär ekonomi. Det kan även finnas plats för delning av verktyg etc. I området idag finns en etablerad operatör.

Information och marknadsföring

- TPAB arbetar fram ett underlag (en folder som är gemensam för hela Täby Park) som informerar om mobilitetstjänster och hållbart resande i Täby Park. Byggaktören ansvarar för att informera vid försäljning, inflyttning och löpande till boende via boendekanaler.
  - I materialet inkluderas bl a information om:
  - Bil- och cykelpool
  - Kollektivtrafikutbud i området
  - Co-working-möjligheter
  - Återvinning och återbruk
  - Möjligheter med privat bildelning/samåkningstjänster

Mobilitet med bil

- Bilpoolsplatser med laddstolpar ordnas i mobilitetshuset. Det dimensioneras för 1 bilpoolsplats per 50 lägenheter[3], och iordningställandet av bilpoolsbilar följer etappernas utbyggnad. För hela området motsvarar det 27 bilpoolsplatser (beräknat på 1350 lgh).
- Byggherren betalar medlemskap i bilpoolen till boende i minst 7 år.

3.2. Reduktion av parkeringstalet

Vid införande av ovan nämnda mobilitetsåtgärder strävar byggaktören efter en reduktion på 20% av parkeringstalet för bostäder.

[3] 1 bilpoolsbil per 50 bostäder är en vedertagen dimensionering som används i de flesta projekt.

4. Samnyttjandepotential

Parkeringstalen är en prognos på hur många personer som i olika typer av verksamheter/bostäder kan förväntas efterfråga en parkeringsplats. Att dimensionera för samnyttjande handlar om att bedöma när denna efterfrågan kommer att uppstå. Exempelvis kommer merparten av dagverksamma efterfråga en parkeringsplats vid andra tidpunkter än boende eller besökare till en livsmedelshandel. Samnyttjande dimensioneras utifrån en antagen för dygnet maximal efterfrågan för bilparkering för olika grupper av parkeringsanvändare. Den förväntade (maximala) efterfrågan på parkering motsvarar parkeringstalen i kapitel 2, (vilket även gäller efter eventuell reduktion på grund av mobilitetsåtgärder). Boende som parkerar i mobilitetshuset kommer inte att ha fasta platser, alla parkeringsplatser förutom bilpoolsplatser kommer att vara flytande.

Det finns några förutsättningar som är viktiga för att samnyttjande ska fungera optimalt:

- För att få marginal i systemet ska beläggningen som högst uppgå till 85 %, där de sista 15 % är en marginal för att säkerställa förändringar över tid.
- Boendeparkering får inte beräknas ha en beläggning på lägre än 60 % dagtid. 60 % anses vara en god marginal om boendeparkeringen är avgiftsbelagd. För boendeparkering finns flera mekanismer som är viktiga att ta hänsyn till. En viktig faktor är att det inom gruppen finns många olika typer av bilägare, och de påverkas olika av styrmedel. Vid exploatering med lägre antal parkeringsplatser och där parkeringsavgifter i ökad utsträckning tas ut motsvarande kostnaden att tillhandahålla bilparkering är ambitionen att det i huvudsak är de som är i stort behov av bil som kommer att använda bilparkering. Finns ett stort behov av bil så kommer också bilen att användas vilket gör att den inte står parkerad vid bostaden under långa perioder i sträck vilket möjliggör samnyttjande.
- Om exploatering planeras med ett ”lågt” p-tal och en prissättning som innebär att parkering i ökad utsträckning bär sina kostnader, kan boendeparkering samnyttjas i högre utsträckning. Om motsatta förhållande råder, då kan boendeparkering endast samnyttjas i lägre utsträckning.
- För att samnyttjande ska ske behöver parkeringarna främst användas av fordon som används relativt ofta. För att kunna redovisa att samnyttjande används behövs därför en redovisning av vilka mekanismer som kommer att vara på plats för att understödja detta. Dessa kan exempelvis vara ekonomiska incitament[4] i kombination med att skapa alternativ[5] till att äga en bil som används sällan.

[4] Om kostnaden för parkering är låg finns stor risk att bilar vilka inte används långtidsförvas på parkeringen. Om parkeringen istället är prissatt så att den bär sina egna kostnader har det visat sig att bilar som inte används då avyttras. Detta innebär också att färre parkeringsplatser behöver byggas (se kostnadsreglering som mobilitetsåtgärd).

[5] Detta kan exempelvis vara genom att säkerställa att tillgång till bilpool.

- Den tänkta regleringen (tid, tillstånd, avgift) på parkeringen skapar olika förutsättningar för samnyttjande.

I detta avsnitt redovisas vad som är en lämplig samnyttjandegrad för den tillkommande markanvändningen. För att bedöma möjlighet till samnyttjande redovisas nyttjandegraden för boende, verksamheter och besökare för respektive verksamhet vid fyra tillfällen, för vardag 9-16, vardag 16-17, lördag 10-15 och nattetid.

Bedömd nyttjandegrad i procent (%)				
Kategori	*Vardag 9-16*	*Vardag 16-17*	*Lördag 10-15*	*Natt*
Bostäder				
Boende	92%	92%	92%	100%
Besökare	15%	30%	90%	50%
Kontor				
Anställd	100%	50%	10%	0%
Besökare	90%	50%	10%	0%
Förskola				
Anställd	100%	100%	5%	0%
Besökare	100%	100%	5%	0%
Livsmedel				
Anställd	100%	100%	100%	0%
Besökare	40%	100%	100%	0%
Småskalig handel, apotek, restaurang, café				
Anställd	100%	100%	100%	0%
Besökare	40%	100%	100%	0%
Vårdcentral				
Anställd	100%	50%	0%	0%
Besökare	100%	50%	0%	0%
Gym				
Anställd	60%	100%	60%	0%
Besökare	60%	100%	60%	0%

5. Parkeringsefterfrågan

I detta kapitel redovisas parkeringsefterfrågan för bostäder och verksamheter för cykel och bil.

5.1. Parkeringsefterfrågan för cykel

För cykel uppgår efterfrågan till totalt 3786 platser, varav 2551 platser för boende/verksamma inomhus och 1235 platser för boende/verksamma och besökare utomhus. Se fördelning i Tabell 5-2.

Tabell 5-1 Parkeringsefterfrågan för cykel.

Bostäder	Boende (inomhus)	Boende och besökare (utomhus)	Moped
Flerbostadshus (exkl. kv. 4:7 och 4:8)	1853	794	Inkluderas i cykelparkeringstal
Flerbostadshus Kvarter 4:7	260	112	Inkluderas i cykelparkeringstal
Flerbostadshus Kvarter 4:8	348	149	Inkluderas i cykelparkeringstal
Totalt antal CPL för bostäder	**2461**	**1055**	
Verksamheter	**Anställda (inomhus)**	**Anställda och besökare (utomhus)**	**Moped**
Kontor	21	21	Inkluderas i cykelparkeringstal
Förskola/skola	31	31	Inkluderas i cykelparkeringstal
Livsmedelsbutik	16	61	Inkluderas i cykelparkeringstal
Småskalig handel, apotek	7	27	Inkluderas i cykelparkeringstal
Restaurang, café	6	23	Inkluderas i cykelparkeringstal
Vårdcentral	6	6	Inkluderas i cykelparkeringstal
Gym	3	11	Inkluderas i cykelparkeringstal
Parker	-	-	
Totalt antal CPL för verksamheter	**90**	**180**	
Totalt antal CPL inomhus/utomhus	**2551**	**1235**	
Totalt antal CPL cykelparkering	**3786**		

5.2. Parkeringsefterfrågan för bil

Bilparkeringsefterfrågan för bostäder och verksamheter har beräknats för följande scenarier:

- Parkeringsefterfrågan enligt Täby kommuns parkeringsstrategi
- Parkeringsefterfrågan med Grön Resplan för bostäder med samnyttjandepotential

Parkeringsefterfrågan enligt Täby kommuns parkeringsstrategi

Parkeringsefterfrågan för bil i detta scenario uppgår till totalt 824 platser för boende (varav 115 platser för besökare) och 125 platser för verksamheter, vilket innebär totalt 949 platser. Av dessa kommer 885 platser lokaliseras i mobilitetshuset. 100 bilparkeringsplatser (motsvarar platser för boende i kvarter 4:8) kommer att lokaliseras i eget garage. Med parkeringsefterfrågan enligt Täby kommuns parkeringsstrategi blir antal p-platser 0,66 platser/lägenhet (totalt ca 1250 lgh) inklusive platser för besökare.

Tabell 5-2 Parkeringsefterfrågan enligt Täby kommuns parkeringsstrategi.

Bostäder	Boende	Besökare	Mopedbil
Flerbostadshus (exkl. kv. 4:7 och 4:8)	530	89	Inkluderas i bilparkeringstal
Flerbostadshus Kvarter 4:7	75	13	Inkluderas i bilparkeringstal
Flerbostadshus Kvarter 4:8	100	17	Inkluderas i bilparkeringstal
Totalt bostäder	**705**	**118**	
Verksamheter	**Anställda**	**Besökare**	**Mopedbil**
Kommersiella lokaler*	19	3	Inkluderas i bilparkeringstal
Förskola/skola	7	3	Inkluderas i bilparkeringstal
Livsmedelsbutik	5	50	Inkluderas i bilparkeringstal
Småskalig handel, apotek	2	13	Inkluderas i bilparkeringstal
Restaurang, café	2	6	Inkluderas i bilparkeringstal
Vårdcentral	2	5	Inkluderas i bilparkeringstal
Gym	1	5	Inkluderas i bilparkeringstal
Parker	-	1-2 RHP	Inkluderas i bilparkeringstal
Totalt verksamheter	**38**	**87**	
Totalt boende/anställd/besökare	**743**	**205**	
Totalt bilparkering	**949**		

Parkeringsefterfrågan med Grön Resplan för bostäder och samnyttjande

Parkeringsefterfrågan blir med grön resplan för bostäder 682 platser för bostäder (varav 118 för besökare). För verksamheter är parkeringsefterfrågan 127 platser, vilket innebär totalt 807 platser. All parkering ordnas i mobilitetshuset förutom parkeringsplatser för boende i kvarter 4:7 och 4:8, där parkering ordnas i garage under respektive kvarter (60 respektive 80 platser). Parkering för besökare till boende i kvarter ordnas däremot i mobilitetshuset.

Med en samnyttjandepotential enligt procentsatserna i avsnitt 4 för alla parkeringsplatser i mobilitetshuset så uppgår parkeringsefterfrågan som mest till totalt 725 platser varav 585 i mobilitetshuset och 140 i garage under kvarter 4:7 och 4:8. Högst total beläggningsgrad för hela systemet bedöms uppnås på lördag kl. 10-15. Se fördelning i Tabell 5-3. Erfarenheter från liknande projekt tyder på att det finns möjlighet till högre samnyttjandegrad och det är något som kommer att utredas vidare.

Tabell 5-3 Parkeringsefterfrågan med Grön Resplan för bostäder samt samnyttjandepotential för alla platser i mobilitetshuset. I tabellen är inte parkering för kvarter 4:7 och 4:8 inkluderade.

Kategori	Vardag 9-16	Vardag 16-17	Lördag 10-15	Natt
Bostäder				
Boende	391	391	391	424
Besökare	18	36	107	59
Kommersiella lokaler				
Boende	19	10	2	0
Besökare	3	2	1	0
Förskola				
Boende	7	7	1	0
Besökare	3	3	1	0
Livsmedel				
Boende	5	5	5	0
Besökare	20	50	50	0
Småskalig handel, apotek, restaurang, café				
Boende	4	4	4	0
Besökare	9	19	19	0
Vårdcentral				
Boende	2	1	0	0
Besökare	5	3	0	0

Gym				
Boende	1	1	1	0
Besökare	3	5	3	0
Total parkeringsefterfrågan	**490**	**537**	**585**	**483**

5.3. Parkeringsefterfrågan hämta- och lämnaplatser för förskola

Till de två förskolorna är parkeringsefterfrågan för hämta- och lämnaplatser totalt 7 bilparkeringsplatser varav 4 respektive 3 till vardera förskolan.

5.4. Lokalisering av parkering och mobilitetstjänster

Parkering för området kommer att lokaliseras i gemensamma anläggningar inom detaljplanen vilket förordar en god samnyttjandepotential. Det planeras för ett mobilitetshus där i stort sett all parkering plus mobilitetstjänster kommer att lokaliseras, samt två garage som löser parkeringsefterfrågan för boende i kvarter 4:6 och 4:9.

När det gäller placering av mobilitetstjänster och funktioner så behöver de funktioner som används dagligen finnas nära bostaden och vara lättillgängliga för att anses attraktiva. Framförallt handlar det om att tillgängliggöra cykeln som ett konkurrenskraftigt färdsätt till bilen. Detta gäller till exempel:

- Cykelparkering
- Enklare cykelservice
- Cykelpool

I mobilitetshus passar det att placera tjänster som används mer sällan och som fler boende ska dela. Ett litet gångavstånd är rimligt då det inte handlar om vardagliga behov som ska lösas. Passande funktioner och tjänster är:

- Bilpool
- Leveranstjänster (ej för livsmedel)
- Cykelverkstad
- Återbruksrum
- Co-working space
- Bilparkering för boende
- Besöksparkering

6. Samlad bedömning

Samlad bilparkering i anläggningar skapar förutsättningar för yteffektiva lösningar där det ofta är möjligt att bygga på höjden i större utsträckning än om garage förläggs på mark eller i garage under fastigheten. Att skapa förutsättningar för samnyttjande av bilparkering är ett stort steg mot en mer kostnadseffektiv och flexibel parkeringslösning. Potentialen blir större ju fler fastigheter och användargrupper som kan nyttja en och samma parkeringsanläggning. Några förutsättningar som är viktiga för att skapa goda förutsättningar för att den föreslagna parkeringslösningen ska fungera är:

- **Öppen lösning**. Samnyttjande kräver att anläggningen är öppen för flera användargrupper, men bidrar samtidigt till människor i rörelse och en kollektiv närvaro under en större del av dygnet. För att skapa så goda förutsättningar som möjligt för samnyttjande så bör ett digitalt affärssystem för parkeringsförvaltning användas och anläggningar utformas för att bidra till trygghet för användarna. Utan tillståndsparkering inget samnyttjande. Förhyrda/reserverade parkeringsplatser tillämpas endast där det finns särskilda skäl, som exempelvis parkering för rörelsehindrade, bilpool, eller jourläkarparkering vid en vårdcentral.

- **Omsorgsfullt utformad byggnad med rätt utbud.** För att ett mobilitetshus ska upplevas som tillgängligt, attraktivt och tryggt att gå till och vistas i är utformningen, lokaliseringen och ingående tjänster avgörande faktorer för dess framgång. Ett utbud av tjänster och service som ökar flödet av besökare till huset ger både ”fler ögon” och trygghet samtidigt som det skapar bättre förutsättningar för användning av mobilitetstjänster som kan användas av flera olika grupper.

- **Prissättning och reglering**. Månadskostnaden för att hyra en parkeringsplats vid bostaden utgör i praktiken en del av den fasta kostnaden för att äga bil. Med högre parkeringsavgifter och därmed högre fasta kostnader för bilägande så sjunker bilinnehavet. I områden med låga parkeringsavgifter är det således mer attraktivt att äga bil än i motsvarande områden med högre avgifter. Det blir i sådana områden också svårare att introducera mobilitetstjänster då prisincitamentet att nyttja dessa minskar. Idag regleras gatu- samt infartsparkering i tid men inte med kostnad i Täby park. Avsaknad av kostnad innebär att en parkering på kvartersmark kan minska i attraktivitet och minskar möjligheten att ta betalt för den kostnad bilparkering för med sig av de som ska använda parkeringsplatserna och bör ses över.

I Tabell 6-1 visas en samlad bedömning av parkeringsefterfrågan för bil i DP 4 för de olika scenarierna. Totalt är efterfrågan 725 platser vid samnyttjande i mobilitetshuset. Antalet parkeringsplatser för boende motsvarar vid samnyttjande ett parkeringstal på 0,58 bilplatser per lägenhet.

Tabell 6-1 Samlad bedömning av parkeringsefterfrågan för bil.

Bostäder	Med Grön resplan	Med samnyttjande
Flerbostadshus (exkl. kv 4:7 och 4:8)	424	391
Flerbostadshus Kv 4:7	60	60
Flerbostadshus Kv 4:8	80	80
Besökare till boende (alla kvarter)	118	107
Totalt antal BPL bostäder	**682**	**638**
Verksamheter	**Enligt p-strategi**	**Med samnyttjande**
Kontor	22	-
Förskola/skola	10	-
Livsmedelsbutik	55	-
Småskalig handel, apotek	15	-
Restaurang, café	8	-
Vårdcentral	7	-
Gym	6	-
Parker	2	-
Totalt antal BPL verksamheter	**125**	**87**
Totalt antal BPL DP 4	**807**	**725**

I Tabell 6-2 visas en samlad bedömning av parkeringsefterfrågan för cykel och moped i DP 4. Totalt är parkeringsefterfrågan 3786 cykelplatser, varav 2551 platser inomhus och 1235 platser utomhus.

Tabell 6-2 Samlad bedömning av parkeringsefterfrågan för cykel.

Bostäder	**Boende**	**Boende och besökare (utomhus)**
Flerbostadshus (exkl. kv. 4:7 och 4:8)	1853	794
Flerbostadshus Kvarter 4:7	260	112
Flerbostadshus Kvarter 4:8	348	149
Totalt antal CPL för bostäder	**2461**	**1055**
Verksamheter	**Anställda (inomhus)**	**Anställda och besökare (utomhus)**
Kontor	21	21
Förskola/skola	31	31
Livsmedelsbutik	16	61
Småskalig handel, apotek	7	27
Restaurang, café	6	23
Vårdcentral	6	6
Gym	3	11
Totalt antal CPL för verksamheter	**90**	**180**
Totalt antal CPL inomhus/utomhus	**2551**	**1235**
Totalt antal CPL för DP 4	**3786**	

7. Förslag till vidare arbete

Förslag till vidare arbete är att utreda möjligt affärs- och organisationsupplägg för mobilitetshuset.

Det föreslås även att samnyttjandepotentialen utreds vidare.