



Stockholms
stad

Parkeringsstrategi för idrottsanläggningar Januari 2020

stockholm.se

Denna rapport har tagits fram av Mimmi Grybb, WSP, på uppdrag av Fredrik Månsson, idrottsförvaltningen. I arbetsgruppen har även Malin Berger, trafikkontoret, och Mathias Uhrner, fastighetskontoret, medverkat. Granskare på WSP var Anders Markstedt.

Parkeringsstrategi för idrottsanläggningar
Januari 2020

Dnr: 03.01/2020/291
Utgivningsdatum: Xxx
Utgivare: Idrottsförvaltningen
Kontaktperson: Fredrik Månsson
Omslagsfoto: Xxx

Konsult:
WSP

Innehåll

Bakgrund	4
Hur dokumentet ska användas	4
Påverkande faktorer	5
Kollektivtrafik	5
Idrottsverksamhet.....	7
Parkeringstal	11
Övriga aspekter	12
Trafiksäkerhet och tillgänglighet.....	12
Nyttjande av befintlig parkering.....	13
Utformning av cykelparkering.....	13
Laddplatser för elfordon	15
Lastning och lossning.....	15
Påverkansåtgärder	15
Flexibilitet	16
Vidare studier	16
Bedömningsgrunder – En sammanfattning	17
Referenser	18
Bilaga 1 – Exempel bedömningsmall	19

Bakgrund

I planeringen av nya idrottsanläggningar är idrottsnämndens förhållning till parkering och parkeringstal en viktig fråga. Denna strategi syftar till att i ett tidigt skede ge en indikation gällande efterfrågan på parkering för cykel och bil för idrottsförvaltningens idrottsanläggningar i Stockholms stad.

Dimensionerande situation är efterfrågan på parkering en ”vanlig vecka”, det vill säga för veckovis återkommande belastningstoppar. Detta utesluter säsongstoppar som exempelvis större cuper och tävlingar (med många utövare och åskådare) som inträffar ett begränsat antal gånger om året.

Hur dokumentet ska användas

Detta dokument ska användas i ett tidigt skede vid planering av nya idrottsanläggningar. Utifrån de påverkande faktorer som redovisas bör en uppskattning kunna göras ifall det specifika projektet bör finna sig i den lägre eller övre delen av det föreslagna spannet som presenteras i kapitel Parkeringstal. Detta görs genom att gå igenom och värdera samtliga påverkande faktorer och slutligen göra en helhetsbedömning.

I senare skede i planeringen för nya idrottsanläggningar kan en fördjupad analys göras för att bedöma behovet av mer detaljerade utredningar. Vanligtvis görs detta i planskedet och/eller bygglovsskedet.

Vidare kan det underlag som redovisas i kapitel Övriga aspekter användas som ett stöd i planeringen av idrottsanläggningar.

Påverkande faktorer

Nedan beskrivs faktorer som påverkar efterfrågan på både cykel- och bilparkering vid Stockholms stads idrottsanläggningar. För att kunna göra en uppskattning av parkeringsefterfrågan behöver en sammanvägd bedömning göras där hänsyn tas till samtliga faktorer.

Kollektivtrafik

En attraktiv kollektivtrafik har stor inverkan på möjligheten att kunna ta sig till idrottsanläggningen utan bil. Nedan beskrivs tre faktorer som tillsammans ger en helhetsbild av kollektivtrafikstandarden och hur den påverkar efterfrågan på parkerings- och angöringsplatser.

Närhet till kollektivtrafik

Närhet till kollektivtrafik ger goda möjligheter för kollektivtrafiken att konkurrera med bilen som färdmedel och därmed sänka efterfrågan på bilparkering.

För att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen som färdmedel underlättar det om det är lika långt eller längre att gå till bilparkeringen som till närmaste kollektivtrafikhållplats. Ett kort avstånd mellan anläggning och kollektivtrafiken förbättrar möjligheterna att exempelvis ta med sig utrustning utan att åka bil till anläggningen.

Efterfrågan på bilparkerings- och angöringsplatser bedöms vara allra lägst då anläggningen lokaliseras inom omedelbar närhet (upp till cirka 200 meter) till kollektivtrafik. Efterfrågan bedöms vara något högre då avståndet till kollektivtrafik är mellan cirka 200 och 400 meter. Ett längre avstånd än cirka 400 meter till kollektivtrafik ger en hög efterfrågan på parkering. För gång- respektive cykelavstånd bör dock en bedömning göras av hur avstånd, topografi och kvalitet upplevs. Det är således inte endast avståndet fågelvägen som ska beaktas.

Färdmedel

Olika kollektiva färdmedel är olika attraktiva ur ett resenärsperspektiv gällande bland annat kapacitet, komfort, linjedragning och restid.

Kapacitet. Tillgången till kollektiva färdmedel bör sättas i relation till upptagningsområde. Av kollektivtrafikens fordonstyper har pendeltåg störst kapacitet gällande maximalt antal resenärer, följt av tunnelbanetåg, spårvagn och ledbuss. Dubbeldäckare, boggibuss och normalbuss har lägst kapacitet. (Stockholms läns landsting, 2018). Högkvalitativ kollektivtrafik anses vara tunnelbana, pendeltåg och stombuss. Kapacitetsstark eller högkvalitativ kollektivtrafik i nära anslutning till idrottsanläggningen motiverar en lägre efterfrågan på parkerings- och angöringsplatser för bil.

Komfort. En av fördelarna med kollektivtrafik jämfört med bil är möjligheten för resenärerna att till exempel läsa en bok, sitta med mobil/dator eller bara koppla av. Fördelen är emellertid beroende av tillgången till sittplats. En resa med ståplats är mer obekvämt. Komforten ökar således om det finns tillgång till sittplats. Komforten påverkas även av trängsel. Flera undersökningar visar att resenärerna upplever en resa med trängsel som mer belastande än en resa utan trängsel, oavsett om resenären får sitta eller stå (K2, Statens vegvesen & Urbanet Analyse, 2017).

Linjedragning. Kollektivtrafik som har ett stort upptagningsområde och lång geografisk räckvidd genererar en mindre efterfrågan på parkering och angöring för bil.

Restid. Ombordtiden, det vill säga tiden resenären spenderar på transportmedlet, upplevs olika beroende på komforten. Tiden det tar att gå till/från kollektivtrafikhållplatsen upplevs som något mer belastande än tiden ombord på transportmedlet. Väntetiden gör det påtagligt att resenären inte själv styr över sitt resande utan måste anpassa sig efter avgångstider. Väntetiden upplevs som mer belastande än tiden ombord. Bytestiden upplevs som en ännu större belastning eftersom det även kan uppstå en osäkerhet vid färdmedelsbytet. (K2, Statens vegvesen & Urbanet Analyse, 2017). Om idrottsanläggningen lokaliseras nära kollektivtrafik som kräver långa restider för många besökare så ökar efterfrågan på bilparkering och angöring och omvänt minskar behovet av bilparkering om anläggningen lokaliseras nära kollektivtrafik med korta restider.

Turtäthet

Turtätheten har stor inverkan på kollektivtrafikens attraktivitet (Stockholms läns landsting, 2018). Det är viktigt att bedöma samtliga linjer som trafikerar eller planeras att trafikera hållplatsen/hållplatserna i närheten av idrottsanläggningen. I synnerhet turtätheten under de tider på dygnet som idrottsanläggningen har som flest besökare har stor betydelse. Turtätheten kan räknas som hög ifall den är minst 10 minuter i tätort (Trafikverket & SKL, 2012). En turtäthet om minst 10 minuter, under de tider idrottsanläggningen är öppen, bör därför indikera en lägre efterfrågan på parkering och angöring för bil. En lägre turtäthet kan leda till längre väntetider vilket minskar kollektivtrafikens attraktivitet.

Idrottsverksamhet

Antal besökare

Olika idrottsanläggningar har olika stort antal besökare. Med besökare menas såväl utövare som åskådare och funktionärer.

Dimensionerande situation är efterfrågan på parkering en ”vanlig vecka”, det vill säga för veckovis återkommande belastningstoppar. Planering och förberedelse inför dagar med stort antal utövare och/eller åskådare behöver dock göras. Detta redogörs under avsnitt Flexibilitet i kapitel Övriga aspekter.

Antal utövare varierar stort mellan olika typer av verksamheter. Dimensionerande situation baseras därför på hur många personer som kan vara aktiva samtidigt. Förutom utövare ska även eventuella lagledare och funktionärer inkluderas.

En bedömning behöver göras gällande antal åskådare utifrån eventuella läktare och ifall de kommer nyttjas varje vecka eller endast vid större evenemang. Många seriespelsmatcher, cuper och tävlingar ökar efterfrågan både på cykel- och bilparkering men även behovet av att kunna angöra och parkera spelarbussar. Baserat på dagens verksamheter kan en riktlinje vara att varje utövare har två åskådare med sig, och att yngre utövare i regel har fler åskådare med sig än äldre utövare.

Generellt använder angränsande skolor idrottsanläggningar under vardagar kl. 08.00-16.00. Träningar sker på vardagar och matchspel på helgdagar. Barn- och ungdomsidrott utförs på eftermiddagar och kvällar och seniorverksamhet sker sena kvällar. Detta kan dock skilja sig mellan olika anläggningar. Tillströmning av åskådare sker oftast under helger eftersom det då spelas matcher/är tävlingar.

Upptagningsområde

De olika verksamheterna har olika stora upptagningsområden vilket innebär att resorna till och från anläggningarna varierar i geografiskt avstånd. Generellt gäller att verksamheter med större upptagningsområde genererar en större efterfrågan på bilparkerings- och angöringsplatser samt mindre efterfrågan på cykelparkering.

De flesta idrottsanläggningar såsom idrottshallar och fotbollsplaner tillgodoser framförallt ett lokalt behov. Dessa anläggningar har generellt goda förutsättningar för en hög andel gång och cykling. Ishallar, simhallar och friidrottsanläggningar har lite större upptagningsområden och specialhallar för till exempel friidrott och gymnastik samt äventyrsbad och liknande verksamheter kan ha ett regionalt upptagningsområde vilket ökar efterfrågan på bilparkerings- och angöringsplatser.

Nedan visas rimliga avstånd och restider till idrottsanläggningar från den långsiktiga investeringsplanen för idrottsanläggningar i Stockholms stad, se Figur 1. ”Mycket bra” och ”Ganska bra” närhet ger lägre efterfrågan på bilparkering och angöring samt högre efterfrågan på cykelparkering.

Rimliga avstånd och restider till idrottsanläggningar			
Anläggningstyp	Närhet		Rimlig restid med kollektivtrafik*
	Mycket bra	Ganska bra	
Bollplan allmänt	0,5 km	1 km	
Bollplan 11-spelsplan	1,5 km	2,5 km	
Idrottshall allmänt	1 km	2 km	
Idrottshall fullstor	2 km	4 km	10 min
Simhall	2 km	4 km	10 min
Ishall	3 km	5 km	10 min
Konstfrusen isbana	1,5 km	3 km	
Friidrottsanläggning	2 km	4 km	10 min
Utomhusbad	5 km		20 min

*Här ingår inte tiden för att ta sig till och från buss, tunnelbana och andra färdmedel.

Figur 1. Rimliga avstånd och restider till idrottsanläggningar. Notera att restid med kollektivtrafik inte inkluderar tiden det tar att ta sig till och från kollektivtrafikhållplatsen. Källa: Stockholms stad, 2015.

Bebyggelsestäthet och områdeskaraktär

Det geografiska läget påverkar möjligheterna att gå och cykla till anläggningen. En idrottsanläggning lokaliserad i ett område med stadsmässig karaktär och många bostäder i närområdet ger goda förutsättningar att gå och cykla till verksamheten. Enligt TRAST¹ bör det utifrån ett cykelperspektiv inte vara längre än 5 km till viktiga målpunkter (Trafikverket, SKL och Boverket, 2015).

Om anläggningen är lokaliserad i ett område med gles bebyggelse, i utkanten av ett område eller i perifera delar blir efterfrågan på cykelparkering lägre samtidigt som efterfrågan på bilparkering och angöring ökar. En analys bör göras över idrottsverksamhetens placering i förhållande till gång- och cykelnätet samt över avstånd till tätare bebyggelse. Även om idrottsanläggningen lokaliseras i ett område med hög bebyggelsestäthet blir bilparkerings- och angöringsefterfrågan hög ifall upptagningsområdet är regionalt.

Tid för utövning

En annan betydande faktor är vilken tid på dygnet som idrottsverksamheten utövas. Detta är sammanlänkat med hur god turtäthet försörjande kollektivtrafikförbindelser har under den tid verksamheten bedrivs. Om en verksamhet exempelvis till stor del bedrivs helgdagar är god turtäthet under vardagskvällar irrelevant. Mindre god turtäthet under de tider verksamheten bedrivs ger en högre efterfrågan på bilparkerings- och angöringsplatser.

Utövarnas ålder

Parkeringsefterfrågan påverkas även av utövarnas ålder, där efterfrågan på bilparkering blir högre om verksamheten är öppen för/riktar sig till vuxna. Barn och unga går, cyklar och åker kollektivt i högre utsträckning. Skjutsning med både cykel och bil kan både leda till minskad parkeringsefterfrågan och ett ökat angöringsbehov. Anhöriga som skjutsar yngre barn kan dock i högre utsträckning stanna kvar under barnens aktivitet vilket ökar efterfrågan på parkering både för cykel och bil.

¹ Trafik för en attraktiv stad (TRAST) är en handbok finansierad av Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, i samarbete med Boverket. Handboken utgör en vägledning för planerare och beslutsfattare i arbetet med stadens trafikfrågor.

Utrustning

Verksamheterna kräver olika mycket utrustning vilket påverkar möjligheterna att gå, cykla och åka kollektivt. Ishockey och längdskidåkning är exempel på utrustningsskrymmande idrotter som kan vara enklare att transportera med bil än med cykel och kollektivtrafik. Verksamheter som kräver mycket utrustning ökar därmed efterfrågan på parkerings- och angöringsplatser för bil.

Samnyttjandepotential

Det är möjligt att samnyttja parkeringsplatser både för cykel och bil. Detta görs med fördel mellan till exempel idrottsverksamhet som bedrivs kvällstid och helgdagar och intilliggande kommunal verksamhet (exempelvis skola och förskola), som bedrivs dagtid under vardagar. Vid bedömning av samnyttjandepotential behöver hänsyn tas till att det kan finnas ett tidsspann där skol- och idrottsverksamheten överlappar.

Det är även möjligt att samnyttja parkeringsplatser med infartsparkeringar, som i regel har liknande beläggning som skolverksamheter. Vid samnyttjande med infartsparkeringar kan det diskuteras huruvida parkeringsytan ska vara tillgänglig för personer som inte ska infartsparkera eller besöka idrottsverksamheten. Åtgärder för att minimera exempelvis boendeparkering på infartsparkeringsytor bör ses över från fall till fall. Ett alternativ är att reglera parkeringsytan så att parkering för bil är förbjuden en viss tid på natten. Det är även möjligt att förbjuda parkering under till exempel 24 timmar i sträck.

Parkeringstal

Nedan presenteras ett spann vilket utgör en tidig indikation för parkeringstal för cykel och bil. För att bedöma efterfrågan på parkering är det viktigt att en samlad bedömning görs av samtliga påverkande faktorer som presenterats ovan. Som vägledning och stöd kan bedömningsmallen i Bilaga 1 användas.

Parkeringstalet redovisas per besökare, vilket inkluderar anställda.

Tabell 1. Parkeringstal för cykel och bil.

	Cykel ²	Bil
Parkeringsplatser per besökare	0,2–0,6	0,2–0,45
Angöringsplatser ³ per besökare		0,05–0,1

Vid behov ska även moped/motorcykelparkering anläggas.

Parkeringstalet anger parkeringsefterfrågan för verksamheten vid dygnets högst belastade tidperiod under en ”vanlig vecka”. Det vill säga veckovis återkommande belastningstoppar gällande hur många besökare som befinner sig i anläggningen vid en och samma tidpunkt. Spannet för cykel- och bilparkeringstal grundar sig på uppgifter från idrottsförvaltningen och Stockholm Parkering om beläggning samt antal besökare och anställda, en genomgång av andra kommuners parkeringsnormer för idrottsanläggningar samt antaganden kring färdmedelsfördelning för olika typer av anläggningar.

Observera att det till samtliga idrottsanläggningar måste finnas 1-2 parkeringsplatser för t.ex. drifttekniker, vaktmästare eller ambulerande tillsyn och minst 1-2 st. handikapparkeringsplatser, se även nästa kapitel. För större anläggningar så som idrottsplatser kan det behövas ytterligare parkeringsplatser för dessa ändamål.

² Trafikkontoret har tidigare tagit fram parkeringstal för cykel, *Cykelparkeringstal vid nyproduktion*, vilket inkluderade parkeringstal för idrottsanläggningar. Cykelparkeringstalet för idrotts-, nöjes- och rekreationsanläggningar i denna handling är 0,1-0,4 per besökare. Dock betonas att en separat bedömning får göras för denna verksamhetstyp.

³ Med angöringsplats avses en form av korttidsparkering, det vill säga platser som regleras med tidsbegränsning om exempelvis 15 eller 30 minuter. Platserna är till för korta stopp för exempelvis hämtning och lämning.

Övriga aspekter

I detta kapitel beskrivs övriga parkeringsrelaterade aspekter som är viktiga att ta hänsyn till vid planering av idrottsanläggningar.

Trafiksäkerhet och tillgänglighet

Parkeringsytorna och trafikmiljön kring idrottsanläggningarna ska både vara och upplevas säkra.⁴ Barn, äldre och personer med funktionsvariation kräver särskild hänsyn. För att barn som ännu inte anses trafikmogna (dvs. 6-12 år) ska få ta sig till idrottsanläggningen på egen hand krävs att vägen dit är trygg och säker. För att detta ska uppnås krävs bland annat separering från biltrafik och hastighetssäkrade korsningspunkter. För personer med funktionsvariation kan mindre insatser som sittbänkar och att undvika nivåskillnader underlätta. (SKL & Trafikverket, 2010).

Till samtliga idrottsanläggningar bör det i regel finnas minst två handikapparkeringsplatser. Antalet behöver dock anpassas efter anläggningens förväntade besöksantal och verksamhetens karaktär. Handikapparkeringsplatserna bör placeras inom 10 meter (om möjligt) men högst 25 meter från tillgänglig entré enligt Boverkets byggregler (2011:6).⁵ Angöringsplatser bör helst anordnas inom 5 meter från entrén. Angöringsplatser kan bland annat användas av fordon med till exempel ramp vid baksidan vilket kräver extra stort utrymme, förslagsvis är längden minst 9 meter.⁶ (Hjälpmiddelsinstitutet & Svensson, 2012).

Vid nybyggnation bör gångbanornas bredd vara minst 2,0 meter för att rullstolsburna ska kunna vända. I bebyggd miljö rekommenderas 1,75 meter eftersom det är det minsta måttet för att fotgängare och rullstolsburna ska kunna färdas sida vid sida. (SKL & Trafikverket, 2010).

Tänk på att:

- Området kring anläggningen ska ha god belysning.
- Siktlinjer behöver säkerställas. Barn är kortare än vuxna och kan lätt skymmas av till exempel buskar och träd.
- Gång- och cykelpassager ska vara säkra.
- In- och utfarter ska fungera för cyklister.

⁴ I Stockholms stads handbok *Stockholm – en stad för alla* (2008) finns vidare underlag för utformning av tillgängliga miljöer.

⁵ Mer om Boverkets tillgänglighetskrav finns att läsa under Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd - avsnitt 3:122 Tillgängliga och användbara gångvägar, angörings- och parkeringsplatser m.m.

⁶ Mer om tillgänglighet finns att läsa i Hjälpmiddelsinstitutets handbok *Bygg ikapp*. Där finns även rekommendationer kring antal parkeringsplatser som kan anläggas för personer med nedsatt rörelseförmåga.

- Separering av gång- och cykeltrafik ger ökad trygghet för fotgängare och ökad framkomlighet för cyklister (SKL & Trafikverket, 2010). Behov av separering av gång- och cykeltrafik ska utredas från fall till fall. Särskild hänsyn ska tas till barn.
- Skapa en säker gångbana från parkeringsplatsen till anläggningen. Detta för att barn och andra oskyddade trafikanter inte ska nyttja de ytor där motorfordon förs fram.
- Undvik backande fordon där oskyddade trafikanter ska vistas.
- Cykelparkeringen ska placeras närmast entrén. Cyklister ska till exempel inte behöva ta sig över en bilparkeringsyta för att komma till idrottsanläggningen.
- Cykel-/mopedparkering ska placeras utanför gångyta/gångzon.
- Tydlig skyltning och information ska finnas både på hemsida och vid anläggningen. Informationstavlor ska kunna avläsas av rullstolsburna och personer med synnedsättningar.
- I miljöer där många barn vistas kan det vara aktuellt med en lägre placering av skyltar (Hjälpmiddelsinstitutet & Svensson, 2012).
- Ledstråk ska finnas från gångbana och parkering till entréer.
- Beläggningen ska vara jämn och hårdgjord.
- Drift och underhåll ska vara fungerande. Exempelvis snöröjning och byte av ej fungerande armaturer är viktigt i synnerhet för personer med funktionsvariation.

Nyttjande av befintlig parkering

Efterfrågan på bilparkering kan lösas genom nyttjande av stadens befintliga garage. Avstämning ska ske med Stockholm Parkering som kan göra bedömningen om det finns besökskapacitet i deras garage för besökare till idrottsanläggningarna alternativt om de är intresserade av att bygga nytt parkeringsgarage i egen regi och på egen bekostnad som besökare till idrottsanläggningarna kan använda sig av. Detta gäller både för den dagliga verksamheten och för säsongstoppar i form av exempelvis större cuper och tävlingar.

Utformning av cykelparkering

Cykelparkeringen bör placeras i direkt anslutning till entrén och i nära anslutning till cykelbanor. Om möjligt bör det vara högst 25 meter mellan cykelparkeringen och idrottsanläggningen. (SKL & Trafikverket, 2010).

Cykelparkering vid nya anläggningar bör ha en lägsta standard som innebär att parkeringen har väderskydd och att det är möjligt att låsa cykeln med ramlås. Med väderskydd menas skärmtak eller liknande (se exempel i Figur 2). Skärmtaket kan även kombineras med solceller. Cykelställ ska vara tillräckligt höga för att cyklar som inte har stöd ska kunna lutats mot stället. Cykelparkeringen ska även vara utformad så att risken för demontering, stöld och vandalisering minimeras. Stockholm Parkering kan tillfrågas om intresse finns att anordna cykelboxar. Cykelboxar och liknande anordningar är främst aktuella för parkeringsytor som samnyttjas med infartsparkeringar, men kan även ordnas för anställda.



Figur 2. Exempel på cykelparkering med väderskydd. Källa: Cyklos, 2019.

Även befintliga anläggningar som upprustas kan försees med cykelparkering med samma standard som för nya anläggningar. Ifall en del av befintliga parkeringsplatser ersätts med platser med väderskydd och ramlåsmöjlighet bör de med högre standard lokaliseras närmast entrén. Efter utvärdering kan andelen parkeringsplatser med högre standard utökas.

Beroende på utövarnas ålder bör även ett antal platser utgöras av parkering för mopeder. Detta är mest aktuellt ifall utövarna är mellan 15 och 18 år (SKL & Trafikverket, 2010). Vid behov ska även motorcykelparkering anläggas.

God standard för cykelparkering ökar cykelns anseende som färdmedel. Om parkering saknas eller till exempel är felplacerad ökar risken för att cyklar parkeras informellt (intill stolpar, lutades mot fasader etcetera). Informellt parkerade cyklar utgör ett hinder för personer med funktionsvariation samt för distributionsfordon och räddningstjänst (SKL & Trafikverket, 2010).

Laddplatser för elfordon

Laddplatser behövs både för elassisterade cyklar och elbilar, inklusive parkeringsplatser för personer med funktionsvariation. Antal platser behöver utredas vidare från fall till fall. Generellt bör laddplatserna placeras närmare entrén än övriga platser.

Lastning och lossning

Det ska finnas tillräcklig yta för lastning och lossning av leveranser. Behovet skiljer sig för olika typer av anläggningar. Hänsyn behöver dels tas till vilken idrott som utövas i anläggningen och dels till vilka faciliteter som finns inom anläggningen (exempelvis restaurang/cafeteria).

Påverkansåtgärder

Insatser för hållbart resande

Olika typer av insatser kan göras för att öka andelen som går, cyklar, åker kollektivt och samåker till och från idrottsanläggningen.

Kommunikation kring exempelvis tillgänglig kollektivtrafik och eventuella mobilitetstjänster eller mobility managementkampanjer bör ske både i ett tidigt skede från anläggningens öppnande och därefter löpande. Mobilitetslösningar för idrottsanläggningar kan till exempel vara förvaringsskåp för utrustning eller en plattform för samåkning. Gällande mobility managementkampanjer finns flera exempel på insatser som kan höja andelen hållbart resande, ett exempel är tävlingar såsom Klimatmatchen⁷.

Reglering

Bilparkering bör regleras med tidsbegränsning för att förebygga långtidsparkering. Parkering kan exempelvis förbjudas under nattetid eller under ett bestämt antal timmar i syfte att förhindra boendeparkering på ytan. Parkeringsavgifter som ekonomiskt incitament som har stor potential att påverka färdmedelsval och resmönster.

⁷ Klimatmatchen är en nationell tävling där barn- och ungdomsorganisationer och föreningar deltar. Tävlingen syftar till att minska antalet resor som görs med bil till och från fritidsaktiviteter. Organisationerna uppmanas att gå, cykla, åka kollektivt och samåka till träningar och matcher/tävlingar på sina hemmaanläggningar. Tävlingen går ut på att föreningar samlar poäng där olika färdmedel genererar olika höga resepoäng. (Regionförbundet Örebro & Energikontoren Sverige, 2014).

Flexibilitet

Det behöver finnas en viss flexibilitet för att kunna hantera de toppar som kommer inträffa mer sällan, exempelvis i samband med större cuper eller tävlingar som kommer att generera ett stort antal besökare. I samband med större evenemang kan kringliggande parkering i form av parkeringsgarage och gatuparkering nyttjas i den mån det är möjligt. En annan lösning kan vara mobila cykelställ som kan placeras ut i samband med större evenemang. I samband med dessa evenemang är det viktigt att informera både idrottsföreningar, utövare och åskådare om möjligheterna att gå, cykla eller resa kollektivt till anläggningen.

För de idrottsanläggningar där det är relevant ska anläggningen kunna angöras av spelarbussar och chartrade bussar. Dessa ska också kunna parkeras.

Idrottsanläggningen och tillhörande parkeringslösning ska fungera på lång sikt. Parkeringen behöver därför lösas med en viss flexibilitet för att kunna ändra användningen/nyttjandet av parkeringsytorna till exempel till utökade verksamhetsytor för idrott i samband med att efterfrågan på parkering förändras. Uppföljning och utvärdering av parkeringarnas beläggningsgrad kan göras regelbundet för att utreda om antalet parkeringsplatser behöver förändras eller om andra åtgärder krävs. Parkeringsytorna är planlagda som parkering. Vid omdaning för annan användning måste därför planförhållandet beaktas.

Vidare studier

I dagsläget saknas underlag för beläggning och färdmedelsfördelning för idrottsanläggningar. Detta bör utredas vidare för att framöver kunna säkerställa att parkering anläggs enligt efterfrågan.

Bedömningsgrunder – En sammanfattning

Vid bedömning av efterfrågan på parkering för cykel och bil krävs att samtliga påverkande faktorer tas i beaktning. Gällande kollektivtrafik är närhet, färdmedelstyp och turtäthet avgörande för att bedöma kollektivtrafikens konkurrenskraftighet till gentemot bilen som färdmedel. Korta gång- och cykelavstånd, högkvalitativ kollektivtrafik och hög turtäthet ger en lägre efterfrågan på bilparkering. Kollektivtrafikens attraktivitet behöver sättas i relation till den tid som verksamheten är öppen.

Det finns även flera aspekter kring idrottsverksamheten som påverkar efterfrågan på parkering. Gällande antal besökare baseras dimensionerande situation på hur många personer som kan vara aktiva samtidigt samt hur stort åskådarantal som väntas.

Ett lokalt upptagningsområde ger högre efterfrågan på cykelparkering och lägre efterfrågan på bilparkering och angöring medan det är tvärtom för verksamheter med regionalt upptagningsområde. Området som verksamheten lokaliseras i behöver analyseras utifrån bebyggelsetäthet och ifall läget är centralt eller perifert.

En verksamhet som riktar sig till/är öppen för vuxna genererar en större efterfrågan på bilparkering. Verksamheter för utövare i ung ålder ger en lägre efterfrågan på bilparkering och en högre efterfrågan på cykelparkering då barn och ungdomar i högre grad går, cyklar och åker kollektivt. Dock ökar skjutsandet vilket ger en högre efterfrågan på angöringsplatser för både cykel och bil. Till barn- och ungdomsidrott är det även fler åskådare vilket ger en högre efterfrågan på cykel- och bilparkering.

Om verksamheten kräver tung/skrymmande utrustning påverkas förutsättningarna att gå, cykla och åka kollektivt vilket ökar efterfrågan på bilparkerings- och angöringsplatser.

Samnyttjandepotentialen bör undersökas i de fall idrottsanläggningen lokaliseras i nära anslutning till en förskola/skola, infartsparkering eller liknande. Det är möjligt att samnyttja parkeringsplatser både för cykel och bil.

Referenser

Boverkets byggregler (2011:6) Föreskrifter och allmänna råd avsnitt 3:122 *Tillgängliga och användbara gångvägar, angörings- och parkeringsplatser m.m.*

Cyklos (2019) *Cykeltak LIGHT för cykelparkering eller laddstation*. Tillgänglig via: <https://www.cyklos.se/produkt/vaderskydd-light/>

Hjälpmedelsinstitutet & Elisabet Svensson (2012) *Bygg ikapp – för ökad tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning*. Utgåva 5. Utgiven av Svensk Byggtjänst.

K2, Statens vegvesen & Urbanet Analyse (2017) *Kollektivtrafik – Utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter*. ISBN 978-91-7753-342-9.

Regionförbundet Örebro & Energikontoren Sverige (2014) *Slutrapport – Uthållig idrott*. Tillgänglig via: <https://www.regionorebrolan.se/sv/Regional-utveckling/Rapporter-och-publikationer/>

Stockholms läns landsting (2018) *Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län – RiPlan*.

Stockholms stad (2015) *Långsiktig investeringsplan. Strategi för att möta staden långsiktiga behov av nya idrottsanläggningar*. 2015-03-17.

Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket (2010) *GCM-handbok – Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*.

Trafikverket & Sveriges Kommuner och Landsting (2012) *Kol-TRAST – Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*.

Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting & Boverket (2015) *Trafik för en attraktiv stad – Underlag till handbok*. Utgåva 3.

Bilaga 1 – Exempel bedömningsmall

Den samlade bedömningen kan göras på olika sätt. Nedan visas ett exempel på mall för att samla samtliga påverkande faktorer på ett överskådligt sätt. Vid genomgång av förutsättningarna för den specifika idrottsanläggningen sätts en markering i den ruta som bedöms mest lämplig gällande parkeringsefterfrågan. Detta görs både för cykel och bil. Slutligen erhålls en uppskattning av parkeringsefterfrågan. Sammanvägda markeringar i rutorna för låg, medel eller hög efterfrågan indikerar en placering i det spann för cykel- och bilparkering som presenterats för parkeringstal.

I detta skede förutsätts att samtliga faktorer är likvärdiga. Senare i planeringsprocessen kan en viktning av faktorer göras.

Tabell 1. Exempel på bedömningsmall.

Efterfrågan på parkering				
Påverkande faktorer	Låg	Medel	Hög	Vägledande fråga/frågor
<i>Kollektivtrafik</i>				
Närhet				Hur långt verkligt avstånd är det till kollektivtrafik? Hur är topografi och kvalitet för gång och cykel?
Färdmedel				Är det nära till tunnelbana/pendeltåg eller stombuss?
Turtäthet				Är turtätheten minst 10 minuter under den tid anläggningen ska nyttjas?
<i>Idrottsverksamhet</i>				
Antal utövare/besökare/åskådare				Hur många personer väntas vistas i anläggningen samtidigt under veckovis återkommande belastningstoppar?
Upptagningsområde				Är upptagningsområdet lokalt eller regionalt?
Tid för utövning				Vilken tid utövas idrotten/verksamheten? Hur är kollektivtrafikens turtäthet under den tidpunkten?
Utövarnas ålder				Riktas sig verksamheten främst till unga eller vuxna?
Utrustning				Krävs tung eller skrymmande utrustning för att utöva idrotten/verksamheten?
Områdeskaraktär				Är området tät- eller glesbebyggt? Lokaliseras anläggningen centralt eller perifert?
Samnyttjandepotential				Lokaliseras anläggningen i nära anslutning till kommunal verksamhet, t.ex. skola eller kollektivtrafik (infartsparkering)?