

Rapport

TRAFIK- OCH PARKERINGSUTREDNING GUSTAVSGÅRDEN



Slutrapport

2023-11-14

Uppdrag: 335525 Trafik, parkering, förprojektering
Gustavsgården
Titel på rapport: TRAFIK- OCH PARKERINGSUTREDNING
GUSTAVSGÅRDEN
Status: Slutrapport
Datum: 2023-11-14

Medverkande

Beställare: Värmdö kommun
Kontaktperson: David Nilsson
Konsult: Tyréns Sverige AB
Uppdragsansvarig: Christine Schnabel
Handläggare: Johan Nordberg, Maximilian Bengtsson
Kvalitetsgranskare: Marlene Sjödin

Revideringar

Revideringsdatum: 2023-11-14
Version: Version.
Initialer Initialer.

Uppdragsansvarig

Datum: 2023-10-23

Handlingen granskad av:

Datum: 2023-10-23

Sammanfattning

En ny detaljplan ska möjliggöra för ett nytt särskilt boende i området Hästhagen på fastigheten Gustavsberg 1:144 samt en omvandling av användandet av Gustavsberg 1:111. Ny användning kan vara ungdomsbostäder eller ett trygghetsboende, alternativt en kombination av båda. Utredningen undersöker det aktuella och det framtida parkeringsbehovet för bostäder och verksamheter inom planområdet. Den ger också förslag på utformning av parkeringsplatser och angörings-möjligheter och föreslår förändringar av gatusektionen på Trallbanevägen, Villagatan och Kyrkogårdsvägen för att skapa en trafiksäker lösning med fokus på gående, cyklisterna och på busshållplatsens utformning. Barns trafiksäkerhet prioriteras särskilt högt med tanke på att skolan LÄR ligger i direkt anslutning till planområdet.

Nulägeanalysen visar att körbanan är idag bredare än nödvändigt och att all trafik sker i blandtrafik vilket inte är godtagbart ur trafiksäkerhetsperspektiv; Trallbanevägens sträckning genom planområdet har identifierats som en saknad länk i Gustavsbergs cykelvägnät. Angöringen till skolområdet är utformat på ett sätt som leder till trafikfarliga förhållanden vid lämning. Förutom toppar i samband med skolans start är trafikflödena låga.

En undersökning av parkeringsbehovet idag har identifierat att det största behovet av parkeringsplatser uppstår idag runt lunchtid på vardagar, baserat på Gustavsgårdens vård- och omsorgsverksamhet, restaurangen Trallen och föreningen Guldkanten. Markparkeringen längs Trallbanevägen används mest av anställda och besökare och efterlevnaden av parkeringsregleringen verkar vara god. Vid enstaka tillfällen kan det komma till överbelastning avseende bilparkering.

Parkeringsbehovet för de kvarvarande verksamheterna och de framtida verksamheterna/bostäderna bedöms kunna uppfyllas genom de planerade platserna som omfattar en minskad parkeringsyta längs med Trallbanevägen och ett garage tillhörande den nya Gustavsgården.

Den föreslagna gatuutformningen innefattar en ny sektion på Trallbanevägen samt ny gång- och cykelbana längs vägens södra sida. Busshållplatsen på Trallbanevägen föreslås byggas om till en timglashållplats (dubbel stopphållplats). Nya övergångsställen och gång- och cykelbanor föreslås på ett flertal platser för att tillgodose säkrare skolvägar. Utifrån samma syfte föreslås ny vändplats på Kyrkogårdsvägen. I och med dessa förändringar behöver ett antal skyddsvärda träd fällas och några parkeringsplatser försvinner. I utformningsförslaget ingår dock förslag på reservytor för fler parkeringsplatser.

Innehållsförteckning

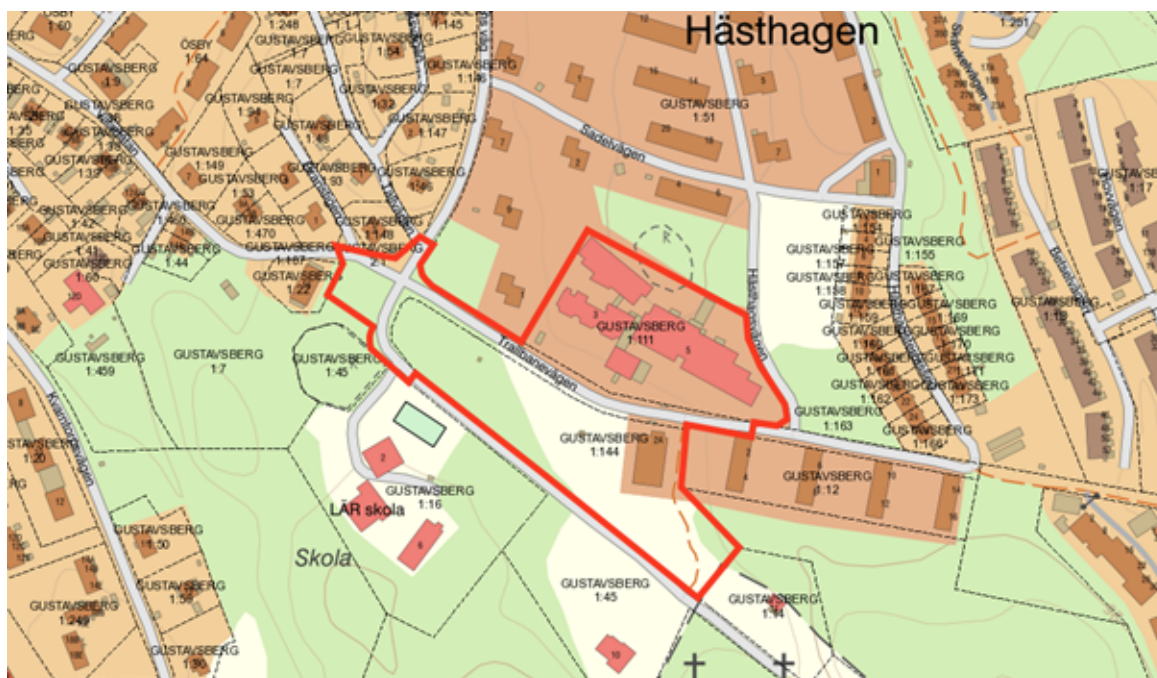
TRAFIK- OCH PARKERINGSUTREDNING GUSTAVSGÅRDEN	1
1 Inledning	6
1.1 Bakgrund	6
1.2 Syfte	6
2 Planeringsunderlag	8
2.1 Kommunala styrdokument	8
2.2 Andra viktiga kommunala underlagsdokument.....	9
2.3 Angränsande projekt.....	10
3 Nulägesanalys.....	10
3.1 Markägareförhållanden	10
3.2 Gångtrafik	11
3.3 Cykeltrafik.....	14
3.4 Kollektivtrafik.....	14
3.5 Biltrafik.....	15
3.6 Resvanor	17
3.7 Avfallshantering och leveranser	17
3.8 Trafiksäkerhet.....	18
3.9 Barns skolväg	19
3.10 Bilparkering.....	20
3.11 Cykelparkering.....	26
4 Framtida trafiksituation	27
4.1 Bebyggelseförslag	27
4.2 Skyddsvärda träd.....	28
4.3 Nytt utformningsförslag i sin helhet	28
4.4 Gångtrafik.....	29
4.5 Cykeltrafik.....	29
4.6 Kollektivtrafik.....	30
4.7 Trafiksäkerhet och barns skolväg.....	30
4.8 Biltrafik.....	31
4.9 Angöring	32
4.10 Utryckningsfordon	32
4.11 Cykelparkering.....	33
4.12 Utformning bilparkering.....	34

4.13 Parkeringsbehov bil	35
--------------------------------	----

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Den 15 februari 2022 beslutade kommunstyrelsens planutskott att en detaljplan ska tas fram för ett nytt särskilt boende med 70–80 vårdplatser på Gustavsberg 1:144. Det nya detaljplanearbetet avser möjliggörandet av ett nytt särskilt boende och en omvandling av användandet av Gustavsberg 1:111, som i dagsläget bedrivs som ett särskilt boende kallat Gustavsgården, se figur 1. Kommunfullmäktige fattade den 16 december 2020 ett inriktningsbeslut om att Gustavsgården skulle avvecklas i nuvarande lokaler, då lokalerna inte är ändamålsenliga för den verksamhet som idag bedrivs på Gustavsgården. Det befintliga boendet Gustavsgården på fastighet Gustavsberg 1:111 planeras därför antingen för omvandling till ungdomsbostäder eller ett trygghetsboende, alternativt en kombination av båda. Utredningsområdet ligger i Hästhagen.



Figur 1 Översiktsbild över utredningsplanområde

1.2 Syfte

Utredningen syftar till att ge underlag i detaljplaneskedet för detaljplan Gustavsberg 1:111 och Gustavsberg 1:144 samt angränsande områden, avseende trafikala förutsättningar för kvarvarande och tillkommande

verksamhet, förbättrad utformning av Trallbanevägen och övriga gator och ytor som är för betydelse av barns skolväg. Utredningen innefattar att beskriva trafikförutsättningar i området och att kartlägga dagens användning av befintliga markparkeringar i närområdet.

Barnens skolväg analyseras, likväl som angöringssituationen vid skolan. Vidare ska förslag ges på åtgärder som hanterar den framtida parkerings- och trafiksituationen; ny gatusektion med ny gång- och cykelbana längs med Trallbanevägen föreslås.

2 Planeringsunderlag

Nedan beskrivs kortfattat de underlag som används i arbetet.

2.1 Kommunala styrdokument

2.1.1 Översiktsplan Värmdö 2035

Den 22 juni 2022 antog kommunfullmäktige den uppdaterade översiktsplanen för Värmdö kommun – Värmdö kommun 2035 anger att Gustavsberg utgör kommunens centrum och är även det området i kommunen där den största utvecklingen av ny bebyggelse kommer att ske; gång- och cykeltrafik prioriteras och gång- och cykelbanor ska byggas ut så att barn och ungdomar enkelt och tryggt kan ta sig till och från skolan på ett trafiksäkert sätt.

2.1.2 Trafikstrategi Värmdö kommun

Trafikstrategin godkändes den 14 januari 2022 av kommunstyrelsen anger bland annat att andelen som går, cyklar eller reser med kollektivtrafiken ska öka samt att det ska vara tryggt och säkert att gå och cykla i Värmdö kommun.

2.1.3 Riktlinjer för beräkning av parkeringsbehov

Värmdö kommuns riktlinjer för beräkning av parkeringsbehov antogs av kommunfullmäktige 12 oktober 2006.

Porslinskvarteren i Gustavsberg har en egen parkeringsnorm från år 2018, som innehåller parkeringstal (p-tal) för bostäder och olika former av verksamheter. Med tanke på den geografiska närheten till Gustavsgården kan dessa parkeringstal användas som referensram för parkeringstalen i det aktuella projektet.

2.1.4 Teknisk handbok

Den reviderade versionen av Teknisk handbok började gälla 1 januari 2021. Syftet med den tekniska handboken är att skapa en standard för de tekniska anläggningar som byggs inom kommunen. Handboken anger att barn och unga ska ges särskild uppmärksamhet vid planering och byggande.

2.2 Andra viktiga kommunala underlagsdokument

2.2.1 Kommunal VGU-guide

Kommunal VGU-Guide - Vägars och gators utformning i tätort är avsedd att användas som stöd vid utformning av gator i tätorter. Den utgår från de råd och riktlinjer som formulerats för utformning av tätorters trafiksystem i handboken Trafik för en attraktiv stad (TRAST), samt de krav och råd om mått för de olika trafikelementen som finns i Trafikverkets skrift Vägars och gators utformning (VGU) från 2021.

2.2.2 Avfall Sverige – Handbok för Avfallsutrymme

I handboken redogörs för de nationella lagkrav, riktlinjer och rekommendationer som finns avseende avfallsutrymmen. Dokumentet beaktar transportvägars mått och standard samt vilka krav som finns för användningsmöjligheter. Handboken preciserar även dragavstånd och lutning vid hämtning av sopkärl.

2.2.3 Handbok för godstransporter i den goda staden

Syftet med handboken är att stödja kommuners och berörda aktörers samt främja god tillgänglighet, arbetsmiljö och trafiksäkerhet för godstransporter.

2.2.4 Boverkets föreskrifter

I Boverkets byggregler finns tillämpningsföreskrifter till lagen och förordningen. De gäller när man bygger nytt eller ändrar en byggnad eller ändrar användning av en byggnad. Vad gäller tillgänglighet finns regler för Enkelt avhjälpna hinder (HIN) samt Tillgänglighet på allmänna platser (ALM). Reglerna inbegriper exempelvis hur parkeringsplats för rörelsehindrad ska utformas, var den ska vara placerad, ramplutningar etcetera. Tillgänglighet provas redan i bygglovet.

2.2.5 Stråkanalys

En stråkanalys genomfördes som underlag till uppdaterad översiktsplan 2035 som analyserar vilka gång- och cykelstråk som finns och saknade länkar som behöver hanteras.

2.3 Angränsande projekt

2.3.1 Gustavsbergsbergsprojekt

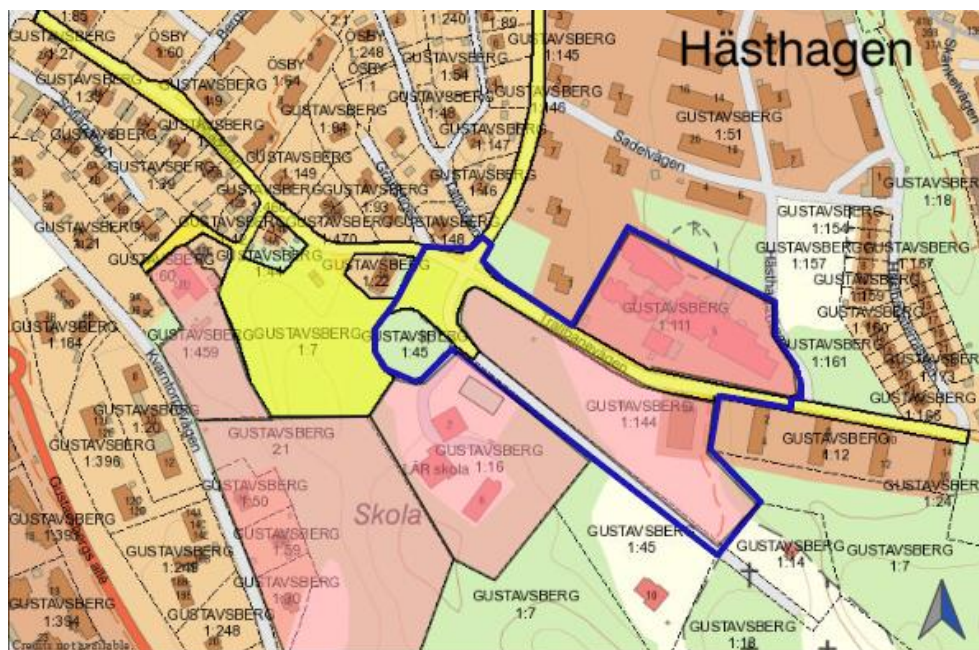
Hela Gustavsberg befinner sig i en expansiv utvecklingsfas. Totalt cirka 4 000 nya bostäder byggs i kulturhistorisk miljö, nära skog och hav. Området förväntas vara färdigbyggt år 2035 och då ha cirka 10 000 invånare. För Porslinskvarteren, Stallet, Mariaterrassen, Strandvik, Seglarbyn och Äventyrsleken har detaljplanerna tagits fram och vunnit laga kraft. Ett större antal detaljplaner är under framtagande.

3 Nulägesanalys

I detta kapitel följer en genomgång av markägarförhållanden som påverkar rådighet och ansvar för åtgärder; samt trafikala förutsättningar per trafikslag med en genomgång av den befintliga strukturens påverkan på dessa.

3.1 Markägarförhållanden

Markägarförhållandena i planområdet har påverkan på vem som har ansvar och rådighet över de olika gatorna, parkeringarna och övriga markytor. Marken i planområdet ägs dels av kommunen, dels av JM.



Figur 2 Markägarförhållanden i området. JM:s mark i gult och kommunens mark i rosa. Aktuellt planområde markerat med blå kant. Källa: Värmdö kommun och Tyréns

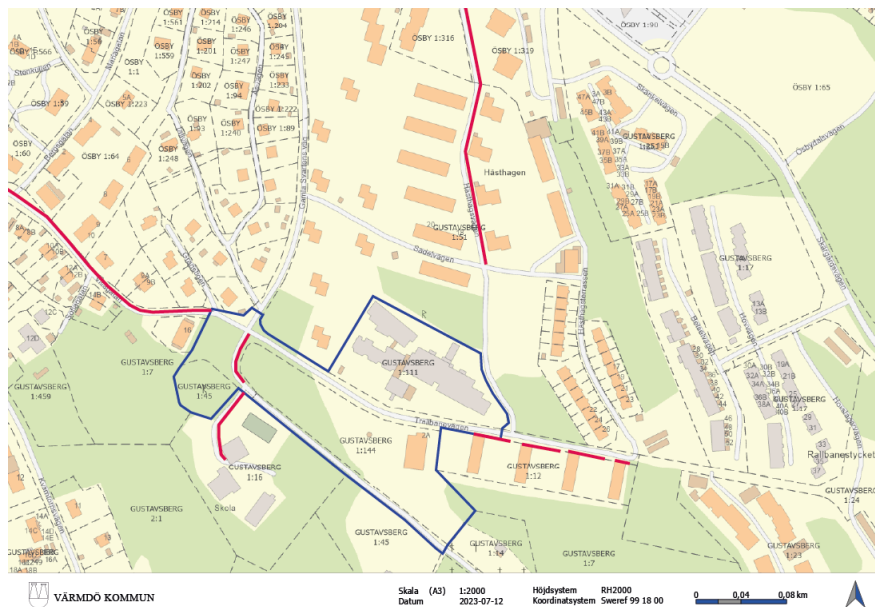
Flera av gatorna i planområdet ägs av JM. Till dessa hör Villagatan, Gamla Svartens väg, Trallbanevägen samt den delen av Kyrkogårdsvägen som ligger i direkt anslutning till korsningen Villagatan/Trallbanevägen/Gamla Svartens väg. Även fastigheten Gustavsberg 1.7 som utgör naturmark, tillhör JM. Områden som ägs av kommunen är bland annat marken för Gustavsgården (1:111), parkeringen längs med Trallbanevägen (1:144) och marken där skolan LÄR (1:15) har sina lokaler, se kartbild ovan.

3.2 Gångtrafik

Det är cirka 1 kilometer mellan Gustavsbergs centrum och planområdet vilket motsvarar cirka 15 minuters gångavstånd.

I dagsläget saknas ett sammanhängande gångnät och gångtrafikanter hänvisas sporadiskt ut i körbanan. Längs Trallbanevägen saknas gångbana och gående använder körbanan i brist på då trafikseparerade alternativ. Vid Kyrkogårdsvägen finns gångbana som avslutas vid infarten till skolans område. I övrigt präglas Hästhagen av lokalgator som saknar gångbanor.

Utanför planområdet finns några gångbanor. Villagatan har till exempel gångbana på sin norra sida, dock endast mellan Mariaplan i väster och Fjärdvägen i öster. Vidare har även Trallbanevägen kortare gångbanor mellan Hästhagsvägen och Hästhagsterassen, se kartbild nedan.



Figur 3 Befintliga gångbanor (röd markering) i projektområdets närområde. Planområdet med blå kontur.

Inom och i angränsning till planområdet finns en rad äldre upptrampade stigar, se kartbild nedan. Stigarna saknar belysning och löper dels på mark som JM äger, dels på kommunens mark. Stigarna används idag av gående i varierande utsträckning och kan fungera bland annat som gångförbindelser mellan bostadsområdena och skolan LÄR. Dessa hanterades även i stråkanalysen som beskrivs längre ned.



Figur 4 Informella stigar i området. Källa: Värmdö kommun

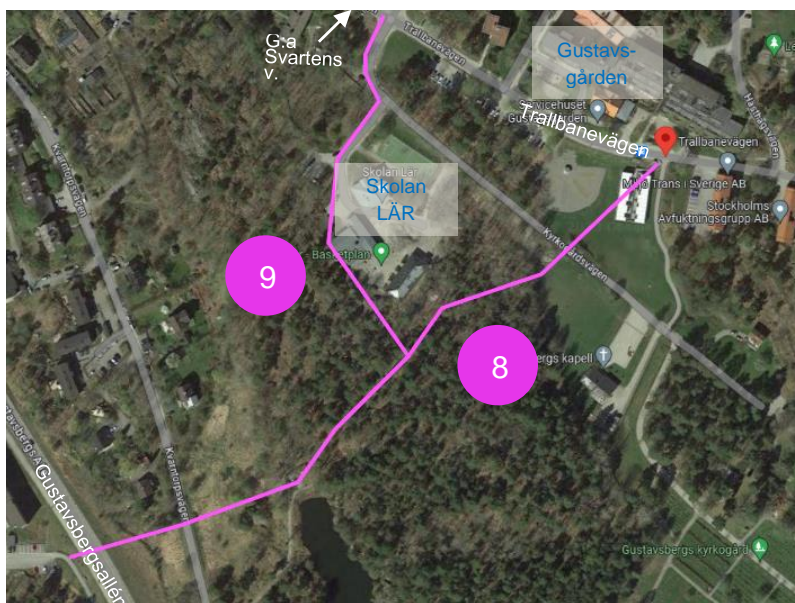
En stråkanalys genomfördes som underlag till uppdaterad översiktsplan 2035¹. Analysen visar att Trallbanevägen ingår i ett system av längre stråk med sammanlänkande potential vilket är positivt för både gång- och cykeltrafiken. Denna genhet kommer dessutom att förbättras i och med de planerade åtgärderna i gång- och cykelplanen.



Figur 5 Trallbanevägens genhet idag (karta till vänster) och vid genomförd gång- och cykelplan (karta till höger). Röd färg innebär bästa genhet och djuporange nästbästa genhet på en niogradig skala. Lila prick anger skolan LÄR och blå prick befintliga Gustavsgården. (Källa: Spacescape 2022 och Tyréns)

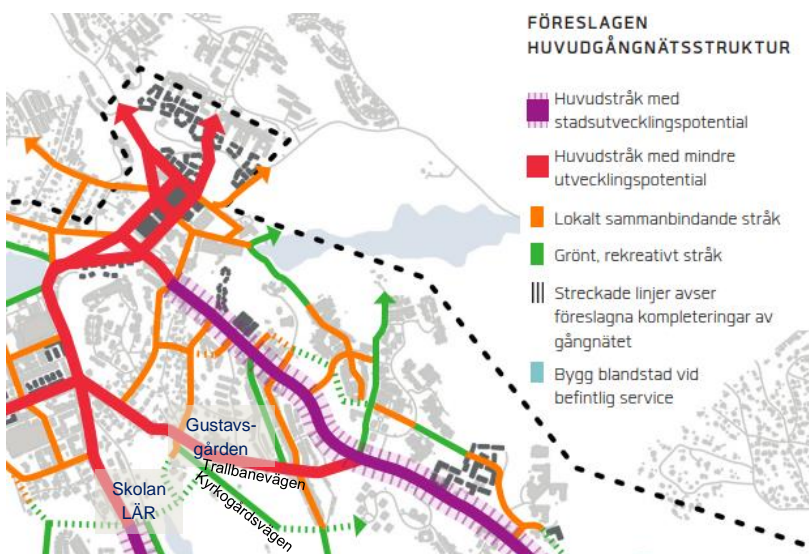
¹ Spacescape, 2022-04-28, Värmdö stråkanalys. Underlag till uppdaterad översiktsplan 2035

Stråkanalysen ger förbättringsförslag för gång- och cykelvägnätet som även skulle gynna barnens möjlighet att gå och cykla till skolan. Bland annat föreslås en ny gång- och cykelkoppling mellan Gustavsbergs allé och Trallbanevägen (nr 8 i kartan nedan) och en ny gång- och cykelkoppling från Gamla Svartens väg till Gustavsbergs allé (nr 9 i kartan).



Figur 6 Identifierade förbättringsåtgärder på gång- och cykelvägnätet. Källa: Google maps, Spacescape 2022 och Tyréns

Enligt stråkanalysen pekas Trallbanevägen ut som ett huvudstråk med mindre utvecklingspotential. De mindre gångstigarna som tangerar skolan föreslås tillsammans med Kyrkogårdsvägen bli del av ett rekreativt stråk.

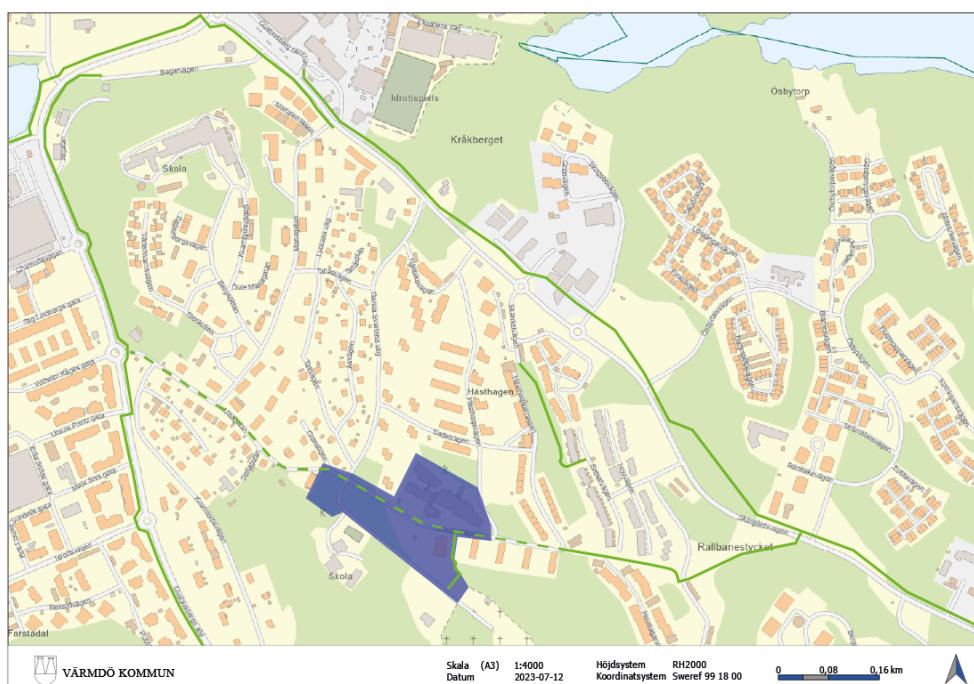


Figur 7 Föreslaget huvudgångnät. Källa: Spacescape 2022

3.3 Cykeltrafik

För cyklister finns i dagsläget inga dedikerade ytor inom planområdet. I de flesta fallen övrigt hänvisas cykeltrafik till körbanan. I närområdet finns cykelvägar längs Skärgårdsvägen och Gustavsbergs Allé men både Trallbanevägen och Villavägen saknar en utbyggd cykelbana. Sträckan kan sägas vara en saknad länk i kommunens cykelnät då den separerade GC-vägen mellan Skärgårdsvägen och den östliga änden av Trallbanevägen inte möts av någon separerad cykelinfrastruktur på Trallbanevägen.

Se även beskrivning av stråkanalysen under rubriken Gångtrafik ovan, som beskriver analyser och förslag till förbättring av kopplingar inom kommunen även för cykeltrafik.



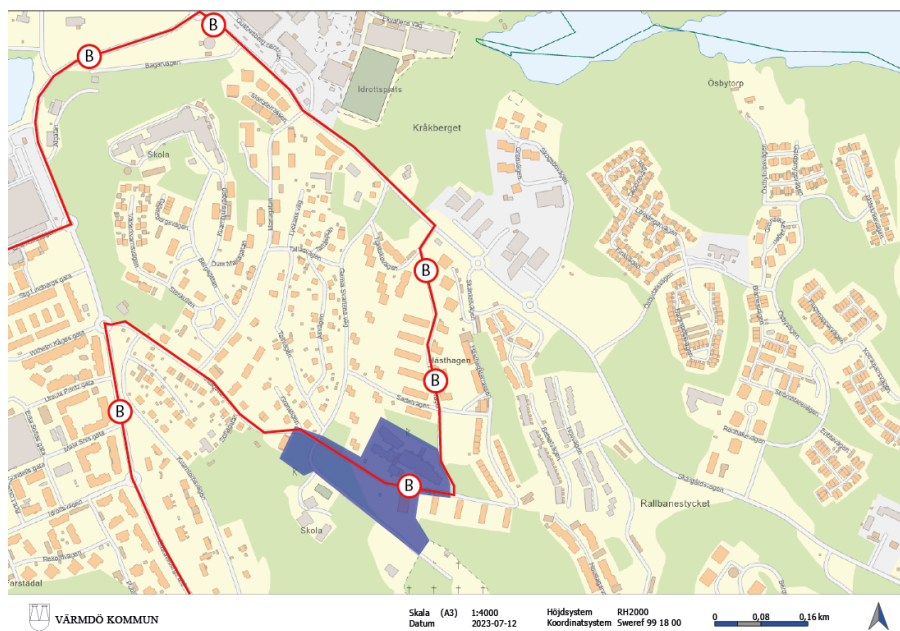
Figur 8 Kommunens GC-vägar (Grön linje) och saknad sträcka (Grön streckad linje). Källa: Värmdös cykelplan

3.4 Kollektivtrafik

Trallbanevägen trafikeras idag av en busslinje (468) med timmestrafik från hållplats *Gustavsgården*, vilken är centralt placerad i planområdet. Busslinjen trafikerar även Hästhagen och Farstalandet, se figur 4. De större trafikerade bussvägarna är Gustavsbergs allé och Skärgårdsvägen som leder till hållplatsen Gustavsberg som är en knutpunkt för busstrafiken.

Bussresan från Gustavsgården till Gustavsbergs centrum tar 10 minuter.

Busshållplatsen *Gustavsgården* är idag utformad med plattform och bussväderskydd med sittplats. Trallbanevägen har i dagsläget en varierad bredd mellan 7 och 8 meter.



Figur 9 Utzoomad bild för Gustavsgården och Hästhagen. Röd Linje representerar busslinje 468 som går igenom planområdet.

3.5 Biltrafik

Trafikutformningen inom planområdet präglas i huvudsak av körbanor för motorfordon och är överdimensionerad för dagens behov. Gatusektionen är cirka 7 till 8 meter bred och består i princip av endast en körbana. Vägrenen är gräsklädd och på flertalet ställen finns träd intill vägen; framför allt i höjd med markparkeringen och utanför befintliga Gustavsgården. Gatubelysningen är placerad på gräsremsan på den norra sidan av gatan.

3.5.1 Trafikmängder Trallbanevägen

På Trallbanevägen genomfördes trafikmätningar mellan den 29 juli och 18 oktober 2023. Mätningarna visar att det dagligen i genomsnitt passerar dryga 200 fordon på sträckan. Punktmätningar på förmiddagen och på eftermiddagen visar att flest fordon mättes på förmiddagen kl 11 och på eftermiddagen kl 15 och att det är något fler fordon på eftermiddagen jämfört med förmiddag (ca 30 fordon jämfört med cirka 25 fordon). Trafikflödet längs gatan är därmed lågt med hänsyn till gatans funktion. Det sker ingen genomfartstrafik på denna sträcka då målpunkter längs med Trallbanevägen kan nås från flera håll, exempelvis från Villagatan och via

tvärförbindelser kommande från Skärgårdsvägen såsom Gamla Svartens väg och Hästhagsvägen.

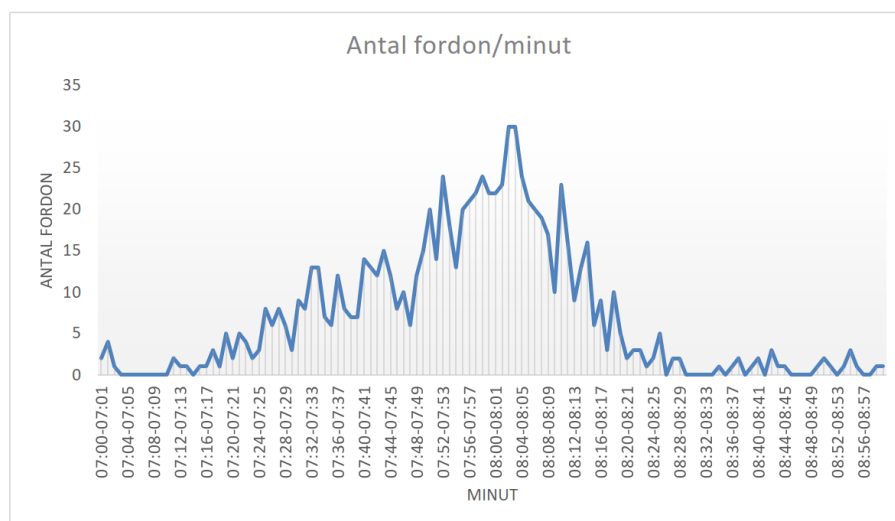
Det kan uppstå toppar kopplade till de olika målpunkterna. På morgonen är trafikmängderna något högre i samband med morgonens lämning vid skolan (se även kapitel 3.5.2). Det saknas information om varifrån de bilarna kommer, som lämnar barnen vid skolan men belastningen blir som högst cirka 30 bilar under den högst belastade tiden.

En ytterligare topp kan väntas på grund av de besök som de olika verksamheterna genererar (till exempel restaurangen och föreningen); av parkeringssituationen att döma är deras trafikallsträng som högst mitt på dagen.

Viss trafik uppstår även på grund av leveranser och transporter (se kapitel 3.6) samt bussen som trafikerar Trallbanevägen, dock endast en gång i timmen åt vardera håll.

3.5.2 Trafikmängder Kyrkogårdsvägen

Hösten 2018 genomfördes en trafikmätning på Kyrkogårdsvägen för att mäta trafiken till och från skolan. Mätningarna visar att störst antal fordon (cirka 100) kommer i samband med skolstart, det vill säga mellan klockan 7:50 och 8:15, se figur nedan. Skyltad hastighet på platsen är 30 km/h men genomsnittshastigheten på platsen var 19 km/h. Mätplatsen ligger nära korsningen med Trallbanevägen vilket skulle kunna förklara den relativt lågt uppmätta hastigheten.



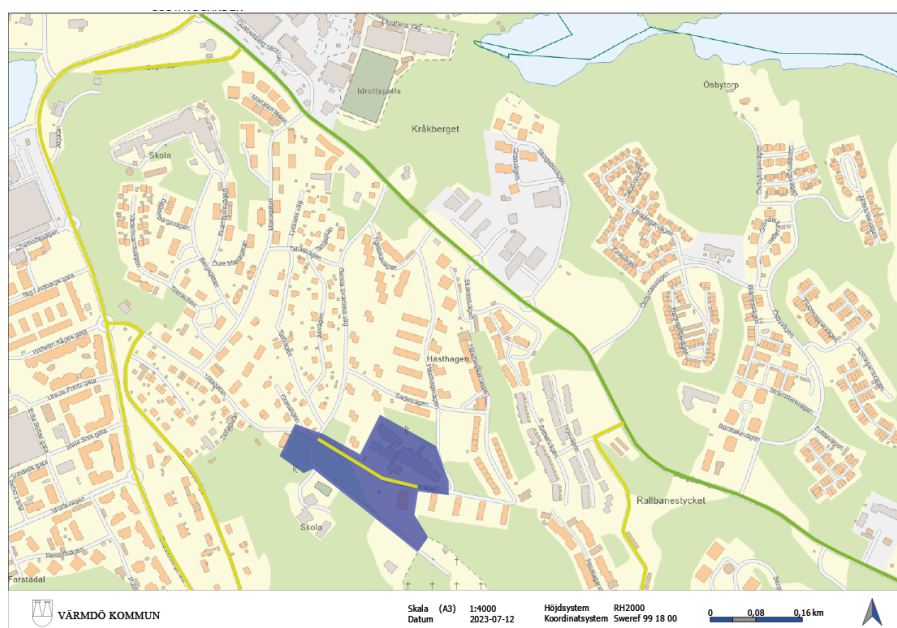
Figur 10 Antal fordon per minut vid lämning på Skolan LÄR. Mätpunkt: Kyrkogårdsvägen.
Källa: Värmdö kommun

3.6 Resvanor

Av det totala resandet i Värmdö utgör andelen bilresor, enligt RVU 2019, 57 procent för alla typer av resor och alla resmål. Undersökningen visar också att resorna på fritiden görs till 69 procent med bil och resorna till arbetet görs till 36 procent med bil och till 52 procent med kollektivtrafik. Endast sett till resor inom kommunen är bilandelen 51 procent en vardag och 90 procent på helgdagar.

3.7 Avfallshantering och leveranser

Flertalet målpunkter i planområdet har behov av sophantering och leveranser. Trallbanevägen intill det särskilda boendet har en klassning av BK2 som lämpar sig för tyngre fordon på vägen. Däremot saknas bärighetsklassning i planområdet samt dess närområde, se kartbild nedan.



Figur 11. Bärighetsklassning. Gult innebär BK2 och grönt innebär BK1

Sopbilen hämtar olika avfallsfraktioner både vid Trallbanevägen och Hästhagsvägen enligt schemat nedan. På Trallbanevägen sker sju hämtningar per vecka fördelat över alla vardagar, varav som mest tre på en och samma dag (onsdag) och en hämtning en gång i månaden. På Hästhagsvägen sker två hämtningar två gånger i månaden och två andra hämtningar en gång i månaden.

Hämtning från Gustavsgårdens komprimator beställs utifrån en automatisk varning, vilket sker cirka en till två gånger per månad.

Om antalet och omfattning av matleveranser saknas uppgifter.

Tabell 1 Hämtningsfrekvens per avfallsfraktion och plats.

Veckodag	Avfallsfraktion	Trallbanevägen	Hästagsvägen
Måndag	Hushållssopor	Ja	-
Måndag	Kontorspapper	1 gång/vecka	1 gång/mån
Tisdag	Glas	1 gång /månad	1 gång/mån
Onsdag	Hushållssopor	Ja	-
Onsdag	Hårdplast	1 gång/vecka	2 ggr/mån
Onsdag	Metall	1 gång/vecka	-
Torsdag	Wellpapp	1 gång/vecka	2 ggr/mån
Fredag	Hushållssopor	Ja	-
Varierande	Komprimatortömning	1 till 2 ggr/månad	

3.8 Trafiksäkerhet

En sökning gjordes i Strada-databasen efter rapporterade olyckor i närområdet kring Gustavsgården under de senaste 10 åren. Avgränsningen gjordes med fokus på Trallbanevägen och skolans närområde, det vill säga att Trallbanevägen, Villagatan och Kyrkogårdsvägen ingår i urvalet. Det finns totalt fyra rapporterade olyckor mellan år 2013 och 2023, som är:

- Singelolycka med fotgängare på grund av halka (lindrig olycka)
- Singelolycka med cykel (oklar svårighetsgrad)
- Mopedolycka (oklart om singel eller med motorfordon) (lindrig olycka)
- Buss med gångtrafikanter (lindrig olycka)

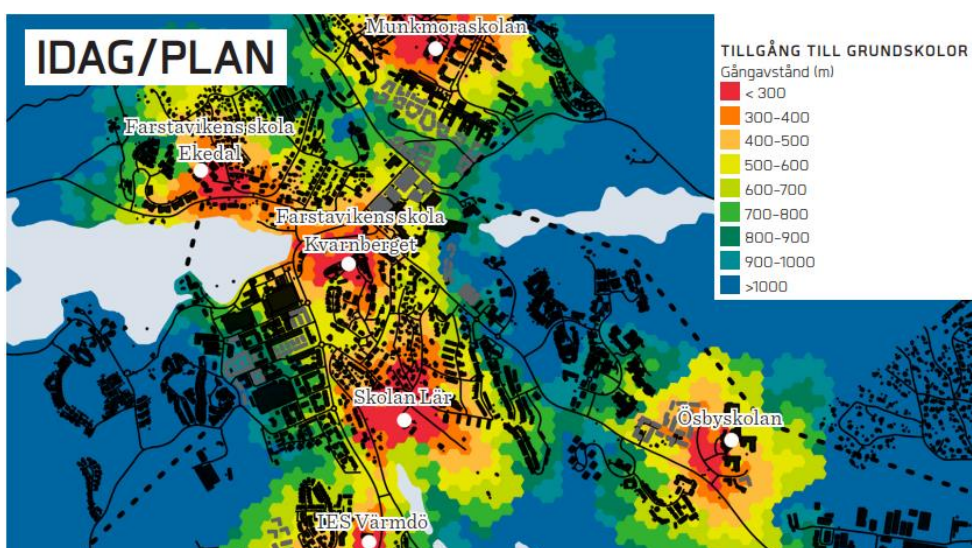
Det finns inget synligt samband mellan de olika olyckorna och svårighetsgraden av olyckorna är lindriga. Slutsatsen är därför att det inte finns någon specifik plats eller korsning längs med sträckan som kan anses vara särskilt olycksdrabbad.

Då både trafikflödena och hastigheterna är låga bedöms den generella olycksrisken som låg. Samtidigt har den befintliga gatuutformningen låg standard och har bristande infrastruktur för både gång- och cykeltrafik. Ett platsbesök vid skolan LÄR visade att det dagligen uppstår konfliktsituationer, särskilt vid skolstart, som vid vilken tidpunkt som helst kan leda till olyckor mellan bilar och gående eller cyklister.

3.9 Barns skolväg

Kommunen har tidigare gjort platsbesök under skolstart och har då kunnat identifierat en problematisk angöringssituation som uppstår när bilister, vid lämning, ianspråk tar ytor runt skolområdet på de ytor där skolbarn promenerar och cyklar. Kommunens bedömning efter platsbesöket var att det finns risk för olyckshändelse eftersom det saknas tydlighet kring hur olika trafikanter ska röra sig, samt att det är för inbjudande/enkelt att ta sig med motorfordon hela vägen till skolans entré. Detta blir särskilt påtagligt vid lämning.

Tidigare trafikmätningar visar att det är upp till 100 fordon som angör till skolområdet vid lämning och bedömningen är därmed att skolans angöringssituation behöver hanteras och åtgärdas. Övergångsställen över Kyrkogårdsvägen och Trallbanevägen saknas också på strategiska platser, vilket medför bristande trafiksäkerhet längs viktiga stråk och barnens väg till skolan.



Figur 12 Gångavstånd till grundskolor i Värmdö. Källa: Spacescape

Tidigare nämnd stråkanalys omfattade bland annat en analys av gångavstånd till olika skolor i kommunen. Kartan nedan visar att barnen som bor i Hästhagen har maximalt 700 meter gångavstånd till skolan LÄR, men även boende väster om Gustavsbergsallé har under en kilometer gångavstånd, vilket innebär rimliga gångavstånd för barns skolväg.

Samtidigt har skolan ett stort upptagningsområde, vilket innebär att ett antal skolbarn även kommer från områden längre bort.

3.10 Bilparkering

3.10.1 Dagens bilparkeringsbehov

Inom ramen för detta uppdrag har det, med stort stöd av kommunen, en grundlig kartläggning av parkeringsbehovet genomförts. Då det finns flera olika verksamheter på samma plats som idag samnyttjar de befintliga platserna var det dock svårt att mäta exakt vilket behov varje specifik verksamhet har.

Som underlag för sammanställning av de befintliga verksamheternas parkeringsbehov beskrivs här hur verksamheterna är uppbyggda idag och den information som har kunnat inhämtas direkt genom Gustavsgården och egna observationer:

På fastigheten Gustavsberg 1.111 finns idag ett särskilt boende och flertalet verksamheter är fördelade på totalt fyra byggnader:

Särskilt boende

- 103 boende i 101 lägenheter; Ingen av de boende äger i dagsläget bil (dock finns 3 parkeringsplatser att hyra av boende)
- Vårdboendet har idag totalt cirka 100 anställda som arbetar skift
- Dagtid summeras personalen till 62 personer:
 - Vårdpersonal (24)
 - Extra vårdbiträden/assistenter (6)
 - Sjuksköterskor (6)
 - Administrativ personal (11)
 - Kökspersonal (4)
 - Rehab personal (4)
 - Trädgårdsgruppen (1)
 - Till dessa tillkommer en rad andra personer som regelbundet besöker boendet, som exempelvis: familjeläkare, tandläkare, frisör, fotvårdare, med flera
- Nattetid summeras personalen till 27 personer:
 - Vårdpersonal (17)
 - Nattpersonal (10)
- Det maximala antalet besökare till de boende är inte känt. Dock har det observerats att parkeringsytorna längs Trallbanevägen blir fullbelagd vissa tider, samt att bilar parkeras på gatan utanför. Baserat på uppgifter från ett annat vårdboende i Värmdö (Ösby) antas 1 besökare per boende, främst helger och kvällar. Vidare antas att 50 procent av besökarna kommer med bil.

- Generellt bedömer boendet besökstrycket som störst på vardagar mellan klockan 10 och 15 på grund av restaurangbesökare och skiftbyte på boendet. Vid personalens skiftbyten, kan det uppstå brist på parkeringsplatser. Detta då både dag- och nattpersonal är på plats samtidigt under cirka 2 timmar

3.10.1.1 Restaurang Trallen

- Öppen för allmänheten kl 10-15:30, lunch kl 12-13
- Mellan 20 och 30 besökare vid vanlig verksamhet; cirka 50 besökare vid särskilda event. Det är inte känt hur många som kommer med bil

3.10.1.2 Guldkanten (ideell förening)

- Öppet seniorcenter; aktiviteter till både boende på gården och seniorer som bor hemma. Varierande aktiviteter på dagtid. (Föreningen driver även loppmarknad i en lokal på Hästhagsvägen, öppet vardagar från kl 11)
- Mellan 30 och 80 besökare på vardagar; det är inte känt hur många som kommer med bil

3.10.1.3 Kiosken Trallen

- Öppen måndag till fredag, mellan klockan 10 och 13:30
- Inga uppgifter om parkeringsbehov

3.10.1.4 LSS-verksamhet

- LSS-verksamheten är en trädgårdsgrupp som dagligen arbetar i trädgården. (Ej boende på gården; 7 personer med en handledare)

Gustavsgården förfogar över totalt 100 parkeringstillstånd, varav 54 har delats ut enligt följande:

Tabell 2 Utdelade parkeringstillstånd genom Gustavsgården

Användare	Parkeringstillstånd
Verksamhetens personal	41
Kökets personal	3
Guldkantens personal	2
Trädgårdsgruppen (LSS dagverksamhet)	1
Nattpatrullen hemtjänst	3
Avslutad personal, ej återlämnade	4
Totalt	54

Slutsats dagens bilparkeringsbehov

Det blir tydligt att parkeringsbehovet i planområdet kan idag tillgodoses utan större problem. Det uppstår ibland toppar, men vid dimensionering av det framtida parkeringsutbudet är det inte rimligt att dimensionera efter dessa utan istället efter det genomsnittliga behovet.

Gustavsgårdens parkeringsbehov är som störst på vardagar, dagtid. Relativt stora behov kan stundvis uppstå även utifrån verksamheten som restaurangen och föreningen bedriver; exempelvis vid evenemang. Ett särskilt stort behov verkar uppstå på grund av lunchserveringen i restaurangen och vid särskilda föreningsevenemang. För det mesta räcker dock antalet parkeringsplatser. Verksamheternas tider med störst parkeringsbehov, det vill säga mellan klockan 10 och 15, kan vissa dagar leda till brist på platser i närheten, med felparkeringar längs med gatan som följd; verksamheternas toppar verkar även sammanfalla med skiftbytet på Gustavsgården vilket kan leda till tillfällig platsbrist.

3.10.2 Parkeringsutbud och beläggning

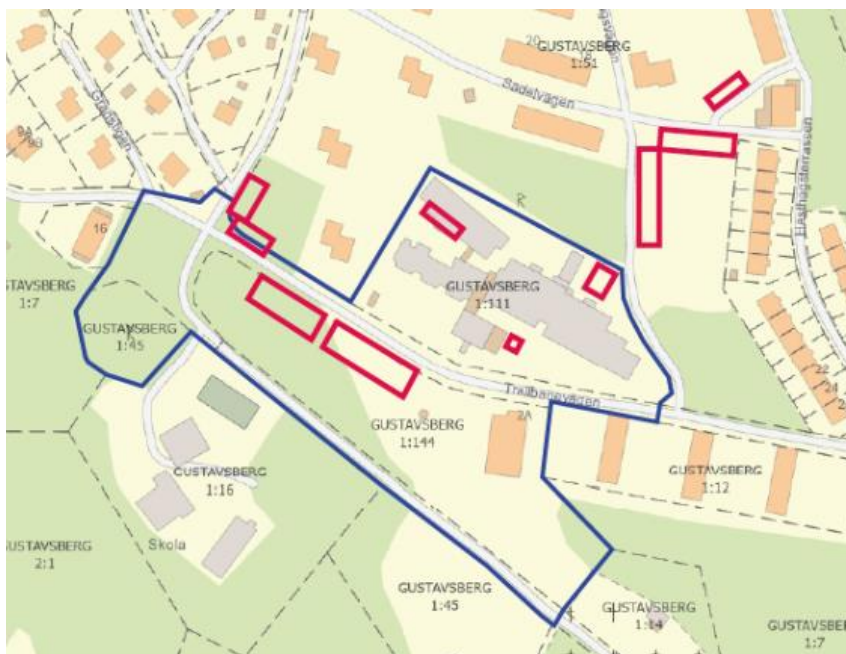
Inom planområdet finns två stora parkeringar söder om Trallbanevägen med plats för cirka 36 bilar. Platserna får användas med tillstånd, alternativt med p-skiva där parkering är tillåten i fyra timmar, vardagar mellan klockan 7 och 22 och helger mellan klockan 9 och 19.

På Gustavsgårdens uppfart finns en parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP) och i övrigt gäller parkeringsförbud på båda sidor av gatan, vilket gäller hela Villagatan och Trallbanevägen. På Gustavsgårdens innergård finns cirka sju platser som främst är avsedda för hantverkare. På baksidan av Gustavsgården, med infart från Hästhagsvägen finns fyra platser under tak, varav tre är reserverade. Därmed finns det på Gustavsgårdens egen tomt totalt 12 bilparkeringsplatser.

På Hästhagsvägen intill korsningen med Sadelvägen finns sju platser för besökare. På flera ställen längs med Hästhagsvägen finns ett större antal boendeparkeringar.

Närmast Gustavsgården finns två små parkeringar intill korsningen Gamla Svartens väg / Trallbanevägen som har sex platser var och är reglerade som boendeparkering som kräver månadsbiljett à 250 kronor (JM:s mark).

Intill kyrkogårdens entré, på cirka 150 meter gångavstånd söder om Gustavsgården, finns en yta för minst 20 bilar. Parkering är tillåten i två timmar med p-skiva.



Figur 13. Platser för markparkering närmast Gustavsgården

Slutsats parkeringstillgång

Verksamheternas parkering och platser besökare/anställa med tillstånd i planområdet sammanfattas i tabellen nedan.

Tabell 3 Tillgängliga parkeringsplatser i planområdet

	Befintliga platser	Funktion
Gustavsgårdens fastighetsmark	12	Reserverade för verksamheten
Intill Hästhagsvägen/Sadelvägen	7	Besöksparkering
Längs Trallbanevägen	36	Besöksparkering

3.10.2.1 Beläggning

Det har genomförts beläggningsräkningar vid flertalet tillfällen under sommaren/hösten 2023, se sammanställning i tabellen nedan. Och Tabell 5 visar beläggningsräkningen på ytterligare platser.

Information har även inhämtats från parkeringsbolaget Avarn. Deras uppgifter bekräftar den bilden som beläggningsräkningen ger, nämligen att Trallbanevägens parkeringar oftast är fullbelagda dagtid när personalen parkerar där. Beläggningsräkningen halveras på helger och kvällstid då är det övervägande besökare som använder parkeringen. Besöksparkeringen på Hästhagsvägen används mest på helger och blir sällan fullbelagd.

Parkeringsregleringen med 4-timmars parkering med p-skiva efterlevs för det mesta väl enligt parkeringsbolaget, även om den är något sämre på helger.

Tabell 4 visar beläggning och bilar med tillstånd på enbart Trallbanevägens parkeringar. Och Tabell 5 visar beläggningen på ytterligare platser.

Information har även inhämtats från parkeringsbolaget Avarn. Deras uppgifter bekräftar den bilden som beläggningsräkningen ger, nämligen att Trallbanevägens parkeringar oftast är fullbelagda dagtid när personalen parkerar där. Beläggningen halveras på helger och kvällstid då är det övervägande besökare som använder parkeringen. Besöksparkeringen på Hästhagsvägen används mest på helger och blir sällan fullbelagd.

Parkeringsregleringen med 4-timmars parkering med p-skiva efterlevs för det mesta väl enligt parkeringsbolaget, även om den är något sämre på helger.

Tabell 4 Beläggningsräkningar på Trallbanevägens parkering, sommar och höst 2023.

Trallbanevägen						
Dag	KI	Tid på dagen	Beläggning (36 platser)	Beläggningsgrad	Bilar med tillstånd	Andel med tillstånd
11-sep	12:00	Dag	40	111%	22	55%
29-jun	14:30	Dag	36	100%	u.s.*	u.s.*
18-sep	08:00	Dag	u.s.*	ca 75%	u.s.*	ca 60%
06-sep	13:10	Dag	24	67%	15	63%
07-sep	18:00	Kväll	13	36%	8	62%
23-aug	19:10	Kväll	11	31%	3	27%

*uppgift saknas

Tabell 5 Beläggningsräkningar på platser vid Gustavsgården, sommar och höst 2023

Dag	KI	Tid på dagen	Innergården (7 platser)	Baksida Gustavsgården (4 platser)	Besöksparkering Hästhagsvägen (7 platser)
11-sep	12:00	Dag	7	1	5
29-jun	14:30	Dag	4	2	3
06-sep	13:10	Dag	1	2	2
07-sep	18:00	Kväll	u.s.*	1	4
23-aug	19:10	Kväll	u.s.*	2	u.s.*

*uppgift saknas

Slutsats beläggningsräkning

Beläggningsräkningarna understödjer den information avseende parkeringsbehov som har erhållits från verksamheterna, det vill säga att behovet är som störst runt lunch (beläggning mellan 100 och 111 procent). Den höga andelen parkerade bilar med tillstånd (mellan 55 och 63 procent) indikerar att mer än hälften av de parkerade bilarna tillhör personal, i absoluta tal mellan 15 och 22 personer.

Beläggningsräkningarna visar att parkeringsutbudet verkar vara tillräckligt de flesta dagarna. Efterfrågan är lägst kvällstid. Överbeläggning kan uppstå på Trallbanevägens parkeringar dagtid omkring lunch (se räkning den 11 september); vilket även återspeglas på den mycket höga beläggnings på övriga parkeringar samma dag.

Det fanns ingen möjlighet att med hjälp av beläggningsräkningen kunna urskilja olika användargrupper såsom anställda, besökare och övriga.

3.10.2.2 Nummerskrivning

Beläggningsräkningen den 29 juni följdes upp av en nummerskrivning som visade att av de 36 bilar som stod på de stora parkeringarna tillhörde två av dessa närboende och 24 bilar tillhörde personer som bor i olika delar av Värmdö; elva av dessa tillhörde personer runtom i Gustavsberg; elva andra bilar tillhörde adresser i andra kommuner, varav tre bilar var registrerade på företag. Det gjordes ingen räkning på hur många bilar som hade parkeringstillstånd från Gustavsgården.

Även beläggningsräkningen den 23 augusti följdes upp med en nummerskrivning som visade att det på de stora parkeringarna stod elva bilar varav tre med tillståndsbricka; ingen av de övriga åtta bilarna hade en adress som ligger i direkt närhet, dock fanns två adresser i Gustavsberg och tre i övriga Värmdö.

Slutsats nummerskrivning

Nummerskrivningen indikerar att det är ytterst få boende som parkerar på parkeringarna längs med Trallbanevägen, både dagtid och nattetid. Troligen sker boendeparkering i området i första hand på fastigheternas egna tomter samt de utpekade boendeparkeringarna på Hästhagsvägen och även de två parkeringarna intill Trallbanevägen, väster om Gustavsgården.

3.10.3 Slutsats bilparkering

Det finns många olika användare som parkerar sina bilar omkring Trallbanevägen. I väldigt generella drag kan sammanfattningsvis sägas att de i dag tillgängliga platserna täcker dagens behov för det mesta. Det kan uppstå toppar, men även dessa går att lösa idag.

3.11 Cykelparkering

Behovet av cykelparkering för befintliga verksamheter har inte kunnat identifieras inom ramen för utredningen. På platsbesöken har varken cykelplatser eller parkerade cyklar varit synliga. Ingen information har erhållits från Gustavsgården heller.

4 Framtida trafiksituation

4.1 Bebyggelseförslag

Den framtida bebyggelsen i planområdet kommer att bestå av all befintlig bebyggelse, den nya Gustavsgården samt även relativt stora delar av parkeringen. Bebyggelsen kommer till stor del inrymma samma funktioner som idag, dock ändras användningen av nuvarande Gustavsgården. I detalj omfattas nedan.

Kvarvarande bebyggelse respektive verksamheter:

- Restaurang Trallen
- Kiosken Trallen
- Guldkanten (ideell förening), inklusive loppisverksamhet på Hästhagsvägen.
- LSS (Trädgårdsgrupp) som kommer till gården dagtid

Planerade förändringar:

- Nytt särskilt boende planeras på fastigheten Gustavsberg 1:144 med 70 till 80 boendeplatser som är till för boende i dagens Gustavsgården. Antalet vårdplatser för särskilt boende kommer då minska med cirka 20 och 30 platser jämfört med idag. Personalbehovet förväntas minska proportionellt.
- För den nuvarande Gustavsgården (Gustavsberg 1:111) planeras en omvandling från särskilt boende till antingen ungdomsbostäder, trygghetsboenden eller till en kombination av dessa två med totalt 101 lägenheter.

Planerad bilparkering:

- Nya Gustavsgården planeras få ett garageplan som rymmer 28 bilar och 14 cyklar.
- Befintlig parkering längs med Trallbanevägen har idag cirka 36 platser som minskar till 21 platser när nya Gustavsgården byggs på delar av ytan. Förslag finns att utöka med ytterligare 16 till 18 bilplatser på naturmarken mellan Kyrkogårdsvägen och den befintliga parkeringen.
- Totalt kan det bli mellan 21 och 39 bilplatser på markparkeringen. Tillsammans med de 28 platserna i garaget kommer det totalt att finnas mellan 49 och 67 bilplatser jämfört med dagens 36 platser.

4.2 Skyddsvärda träd

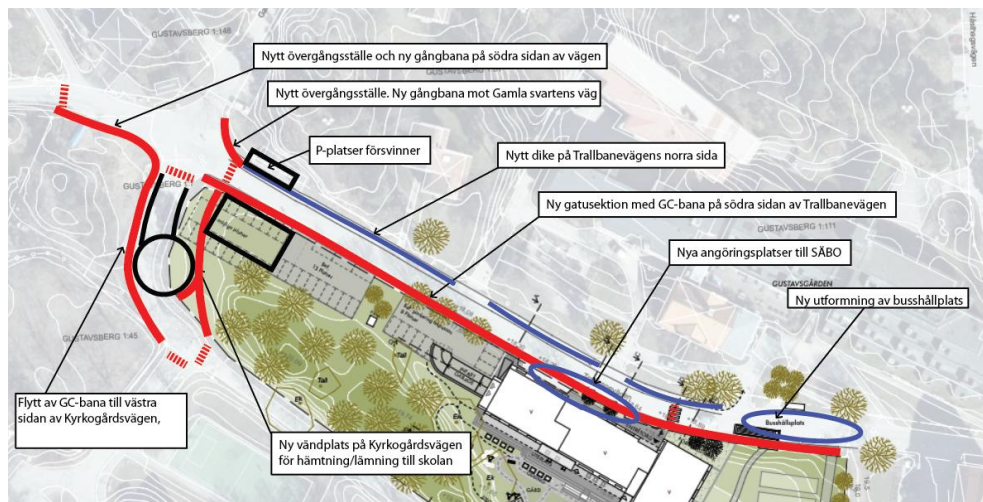
Enligt en kartering av skyddsvärda träd utförd av kommunen finns ett antal träd som står i konflikt med förändringar längs med Trallbanevägen. Den föreslagna nya utformningen innebär att fyra träd på södra sidan av vägen och ett träd på norra sidan av vägen behöver fällas.



Figur 14 Kartering skyddsvärda träd. Källa: Värmdö kommun. Träd som behöver fällas är 23 till 26 samt 146.

4.3 Nytt utformningsförslag i sin helhet

I figuren nedan syns förslag på åtgärder för en ny utformning av Trallbanevägen, delar av Villagatan och Kyrkogårdsgatan, samt delar av den nya Gustavsgården.



Figur 15 Sammanställning av de föreslagna åtgärderna i den nya utformningen.

Som utgångspunkt för den nya utformningen har en ny gatusektion för Trallbanevägen föreslagits. Denna innebär att körbanan görs 6 meter bred

med en kombinerad gång- och cykelbana enligt Värmdö kommuns tekniska handbok med bredden 2,5 meter på vägens södra sida. Längs norra sidan av vägen föreslås ett dike med bredden 1,5 meter för att ta hand om vägdragavatten. Detta innebär att vägens tvärfall behöver ses över för att få avrinningen mot norra sidan.

4.4 Gångtrafik

4.4.1 Trallbanevägen

Förslaget innebär att en ny GC-bana anläggs på den södra sidan av Trallbanevägen, mellan korsningen med Kyrkogårdsgatan och gångbanan som idag slutar vid parkeringsplatsen tillhörande flerbostadshuset som ligger öster om planområdet. På så sätt skapas en sammanhängande gång- och cykelbana längs hela Trallbanevägen och fram till och med korsningen till Kyrkogårdsvägen. Gång- och cykelbanan ökar bland annat trafiksäkerheten för skolbarn som går till skolan LÄR, då gående från Trallbanevägen når skolan genom att endast behöva korsa Kyrkogårdsvägen där vägen svänger av till Kyrkogården. Där är vägen smal och har låga trafikmängder.

4.4.2 Villagatan

För att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för gående från Villagatan föreslås gångbana som anläggs på den södra sidan av Villagatan vilken börjar väster om korsningen med Fjärdvägen. På denna plats föreslås även ett övergångsställe för att koppla samman befintlig gångbana på Villagatans norra sida till den nya gångbanan längs med Kyrkogårdsvägen.

4.4.3 Kyrkogårdsvägen

Den nya gångbanan från Villagatan fortsätter på Kyrkogårdsvägens västra sida fram tills att vägen svänger ned till skolan. Den befintliga gångbanan på den östra sidan efter infarten från Trallbanevägen ersätts med en ny gångväg något längre österut. Lösningen bedöms ge bättre trafiksäkerhet då den innebär att skolbarn inte behöver korsa Kyrkogårdsvägens norra del oavsett vilket håll på Trallbanevägen de kommer ifrån.

4.5 Cykeltrafik

Den föreslagna gång- och cykelbanan längs södra sidan av Trallbanevägen innebär att cykeltrafiken hålls separerad från motorfordonstrafiken. Gång-

och cykelbanan utformas 2,5 meter bred på hela den aktuella sträckan. Vid angöringsplatser separeras gång- och cykelbanan från gatan med en 0,5 meter bred skyddsremsa.

4.6 Kollektivtrafik

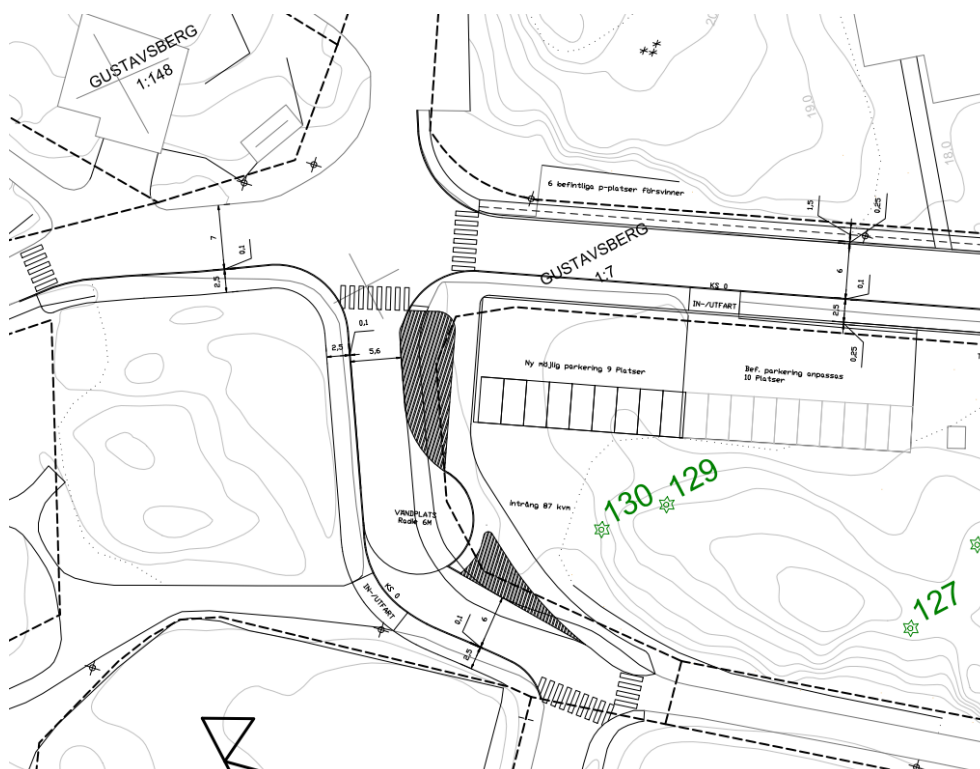
Befintlig busshållplats föreslås ersättas med en hållplats av timglastyp. Hållplatstypen är lämplig på denna plats eftersom motortrafikflödena är låga och antalet bussavgångar begränsat. Hållplatsen kommer därmed inte innebära några problem för framkomligheten på vägen men leda till ökad trafiksäkerhet dels för att lösningen ger en säker passage över vägen, dels för att den innebär att hastigheten på Trallbanevägen minskar.

4.7 Trafiksäkerhet och barns skolväg

En ny vändplats föreslås på Kyrkogårdsvägen för avlämning av skolbarn. I och med detta och den nya utformningen av gång- och cykelvägarna intill innebär lösningen att trafiken på vändplatsen hålls separerad från barn som tar sig till skolan gåendes eller cyklande.

Den nya vändplatsen möjliggör för avlämning eller upphämtning av barn men det är inte möjligt att parkera i vändplatsen. Resterande sträcka av Kyrkogårdsvägen regleras för att endast tillåta behörig trafik till skolan och hålls därmed ej öppen för skjutsande föräldrar. Detta innebär att biltrafik hålls borta från området närmast skolan.

Föräldrar som vill parkera bilen i samband vid lämning eller hämtning hänvisas till parkeringsplatser på Trallbanevägen.



Figur 16 Ny vändplats på Kyrkogårdsvägen samt nya gång- och cykelbanor på båda sidor om vägen.

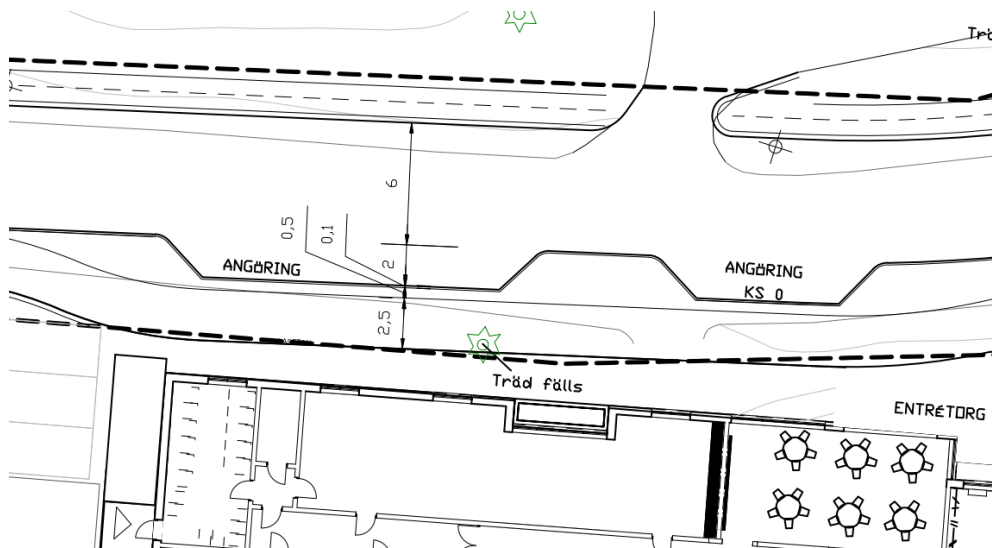
4.8 Biltrafik

Den generella bedömningen är att trafikmängderna inte kommer att förändras avsevärt på vare sig Trallbanevägen eller det omgivande gatunätet. Detta beror på att Gustavsgårdens verksamhet minskar från 101 lägenheter till 70 eller 80, vilket betyder både mindre personal och färre besökare. De nya funktionerna i byggnaden för den befintliga Gustavsgården bedöms tillföra få bilrörelser oavsett om det blir ungdomsbostäder eller trygghetsboende. Totalt sett bör trafikstringen vara den samma totalt sett nu, likväl som i det planerade förslaget.

Den nya utformningen med smalare körbanor och timglashållplats kan eventuellt minska attraktiviteten för bilister att välja Trallbanevägen, som troligen hellre väljer att åka längs med Skärgårdsvägen och därefter en förbindelse via Hästhagsvägen eller Gamle Svartens väg för att nå resans målpunkt längs med Trallbanevägen.

4.9 Angöring

Två angöringsplatser föreslås på Trallbanevägen för att tillgodose nya Gustavsgårdens behov. Dels en 15 meter lång angöringsplats vid västra delen av byggnaden för transporter och avfallshantering, dels en 7 meter lång angöringsplats vid byggnadens huvudentré för angöring för rörelsehindrade.



Figur 17 Utformning av angöringsplatser på Trallbanevägen.

4.10 Utryckningsfordon

Enligt Boverkets föreskrifter (BBR 5:721) ska räddningsvägar anordnas på fastigheten om gatunätet eller motsvarande inte ger tillräcklig åtkomlighet för en räddningsinsats. Alla entréer ska kunna nås inom maximalt 50 meter från en möjlig uppställningsplats.

Gator och eventuell räddningsväg ska kunna användas av de räddningsfordon som behövs vid insats. Därmed behöver tillräckliga mått tillgodoses. Den fria vägbredden ska vara minst 3 meter med en portalbredd (hinderfri bredd) om 3,5 meter. Gatan/räddningsvägen får inte inneha en längslutning på mer än 8 procent och en tvärlutning mer än 2 procent. Den fria höjden ska vara minst 4 meter och gatans överbyggnad ska klara ett axeltryck på minst 100kN. Därutöver måste gatan/räddningsvägen hållas fri från parkerade fordon som kan hindra vid en eventuell utryckning.

Utrymmeskraven ovan uppfylls med den nya föreslagna utformningen.

4.11 Cykelparkering

Det finns särskilda specifikationer för hur attraktiva, trygga och säkra cykelparkeringar kan utformas som bör följas för att bidra till ökad cykelresande till de angivna målpunkterna. Kompletterande cykelfaciliteter såsom cykeltvätt och möjlighet till enklare lagningar kan öka attraktiviteten ytterligare och bör övervägas att installeras exempelvis för ungdomsboendet och personal på vårdboendet.

4.11.1 Nya funktioner i befintliga Gustavsgården

Scenario 1: Endast ungdomsbostäder

Riktlinjer för beräkning av parkeringsbehov anger inga p-tal för cyklar över huvud taget men Flexibla parkeringstal för Gustavsberg anger ett krav på 2 cykelplatser för både 1: or och 2: or. Det beräknade behovet av cykelplatser är i så fall 202. Då det idag inte finns en sådan stor anläggning för cykelparkering behöver en eller flera lämpliga placeringar hittas, både inomhus och utomhus nära entréer.

Scenario 2: Endast trygghetsbostäder

Det finns inga p-tal för cyklar för trygghetsboende inom Värmdö kommuns regelverk. Troligen är dock efterfrågan relativt låg då ytterst få av de boende väntas cykla och även personalen och besökarna. Förslagsvis används ett p-tal på 0,2 per lägenhet vilket innebär 50 platser till både personal och besökande.

Scenario 3: Hälften ungdomsbostäder, hälften trygghetsbostäder

Detta scenario innebär att hälften av respektive scenarion 1 och 2 används, vilket summerar till 126 platser.

4.11.2 Nya Gustavsgården

För nya Gustavsgården planeras 14 cykelplatser inomhus. De planerade 14 cykelplatserna motsvarar ett p-tal på cirka 0,2 per lägenhet och cirka 0,35 per anställd.

Riktlinjerna för beräkning av parkeringsbehov anger inga p-tal för cyklar och Flexibla parkeringstal för Gustavsberg har inga p-tal för cykel för vård- och omsorgsboende. Det har inte heller varit möjligt att identifiera behovet av cykelparkering för den befintliga Gustavsgårdens verksamhet. Enligt RVU:n är cykelandelen mellan 2 och 4 procent för fritidsresor respektive arbetsresor inom kommunen. En grov bedömning är att antalet planerade cykelplatser bör vara tillräckligt för nya Gustavsgårdens verksamhet, även

om cykelandelen skulle öka i framtiden, exempelvis tack vare bättre cykelinfrastruktur och tillgång till säker och trygg cykelparkering vid målet.

Det rekommenderas dock att det även anläggs cirka fem cykelplatser för besökare. Dessa placeras utomhus och nära entrén. Platserna behöver ha möjlighet att låsa cykeln vid ramen samt bör ha väderskydd.

4.11.3 Kvarvarande verksamheter i befintliga Gustavsgården

Inget behov av cykelplatser har kunnat identifierats, varken befintligt eller tillkommande. Den planerade cykelinfrastrukturen i kombination med väl synliga och attraktiva cykelparkeringar skulle dock kunna bidra att fler känner sig trygga med att cykla till de olika verksamheterna. Därför föreslås att mellan 5 och 10 cykelplatser anläggs.

4.11.4 Sammanfattning cykelparkering

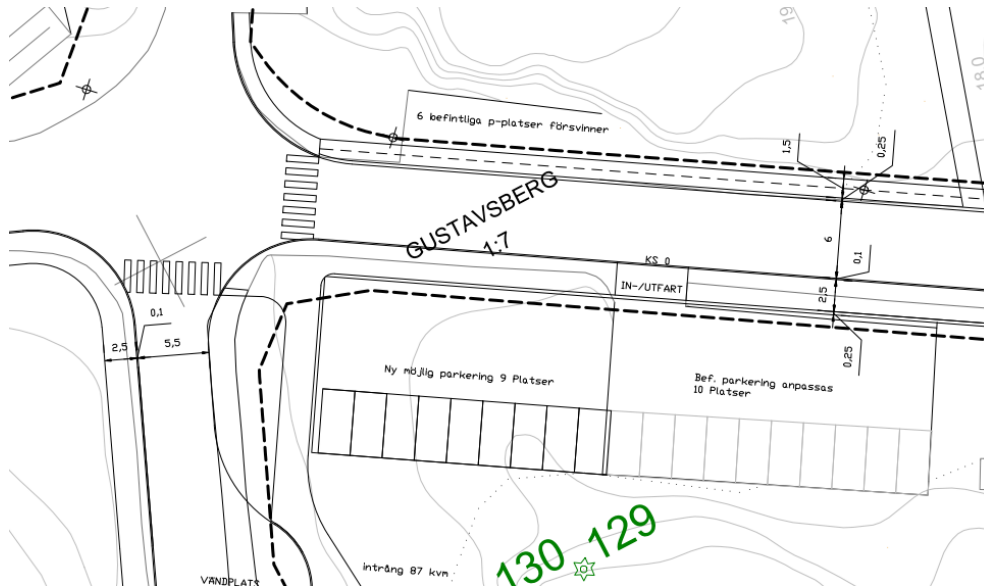
Tabell 6 Behov av cykelplatser för olika funktioner

Funktion	Cykelplatser
Bef. Gustavsgården, scenario 1	202
Bef. Gustavsgården, scenario 2	50
Bef. Gustavsgården, scenario 3	126
Nya Gustavsgården	14 + 5
Kvarvarande verksamheter	5–10

4.12 Utformning bilparkering

I och med den nya gatuutformningen så försvinner de 6 parkeringsplatser för boendeparkering som idag finns på Trallbanevägens norra sida i anslutning till korsningen med Gamla Svartens väg/ Villagatan/ Kyrkogårdsvägen.

Den nya parkeringen på gräsytan mellan korsningen Kyrkogårdsvägen/ Trallbanevägen och den befintliga ytparkeringen bedöms kunna ge plats för 9 bilar. För att bevara naturmarken så långt som möjligt skulle det vara ett alternativ att planlägga ytan som parkering men behålla naturmarken som en reserv. Om det visar sig över tid att parkeringsbehovet inte kan tillgodoses i tillräcklig omfattning kan en byggnation av parkeringsplatsen övervägas då. Genom att bevara naturmarken får det inte bara en positiv inverkan på gatumiljön, utan även på dagvattenhanteringen.



Figur 18 6 parkeringsplatser försvinner på norra sidan av Trallbanevägen och på södra sidan finns möjlighet att tillskapa 9 nya parkeringsplatser intill befintlig parkeringsplats.

4.13 Parkeringsbehov bil

Parkeringsbehovet för de olika kvarvarande och framtida funktionerna i utredningsområdet beräknas nedan baserat på olika ingångsvärden och antaganden. Generellt sett medger Värmdö kommuns riktlinjer för beräkning av parkeringsbehov samnyttjande av parkeringsplatser mellan olika verksamheter och funktioner. Platser för rörelsehindrade (RHP) ska läggas till vid behovsberäkningen.

4.13.1 Nya funktioner i befintliga Gustavsgården

Det finns olika påtänkta lösningar för hur den befintliga Gustavsgården ska användas när verksamheten har flyttat över till de nya lokalerna. Utredningen utgår därför från tre scenarion som beskrivs här nedan. Alla scenarion utgår ifrån att det finns 101 lägenheter såsom i dagens Gustavsgården. Alla beräkningar nedan är utan RHP, men i den samlande tabellen har en bilplats adderats för varje scenario för att tillgodose behovet av RHP.

Scenario 1: Endast ungdomsbostäder

Definitionen för ungdomsbostäder är att dessa är till för att unga vuxna lättare ska komma in på bostadsmarknaden. Vanligast är att dessa erbjuds till personer mellan 18 och 25 år. Bostäderna är oftast mellan 20 och 40 kvadratmeter och har en relativt låg hyra.

Kommunens riktlinjer anger inget särskilt p-tal för ungdomsbostäder, dock för studentbostäder. Da målgrupperna båda är inom åldersgruppen unga vuxna och dessa antas ha liknande bilinnehav och resvanor har p-talet för studentbostäder används för ungdomsbostäderna. Riktlinjer för beräkning av parkeringsbehov anger som p-tal för studentbostäder 6,0 platser för 1 000 kvm BTA, alternativt 0,2 till 0,3 bilplatser per lägenhet. Som jämförelse anges i Flexibel parkeringsnorm för Gustavsbergsprojektet 2017 KS-0819 för porslinskvarteren ett parkeringstal på 0,1 bilplats per studentlägenhet. För studentlägenheter planeras ingen besöksparkering.

Utredningen föreslår att Gustavsbergsprojektets p-tal används med tanke på att Gustavsgården ligger endast 600 till 700 meter från detta område. Detta betyder att de boende enkelt når Gustavsbergs centrum till fots eller med cykel. Där finns goda kollektivtrafikförbindelser till Stockholm samt tillgång till service och tjänster. Efterfrågan på bilparkering beräknas till 10 bilplatser, se tabell nedan.

Tabell 7 Parkeringsefterfrågan för ungdomsbostäder

Ungdomsbostäder	P-tal	Bilplatser
101	0,1	10

Scenario 2: Endast trygghetsboende

Trygghetsboende brukar vara avsedda för personer 70 år och äldre, som inte kan bo kvar i den egna bostaden, men inte har behov av vård- och omsorg; varken mat, service, omvårdnad eller sjukvård erbjuds. De boende antas att inte äga egen bil.

Det kan finnas personal/bovård på plats dagtid. Utredningen utgår från en personal på dagtid per 30 lägenheter, tre totalt. Tillkommer personal för tjänster som de boende anlitar. Utredningen antar en person per tio lägenheter, tio personer totalt.

Baserat på RVU:ns andel för arbetsresor i Värmdö kommun antas att 51 procent av personalen kommer med bil, vilket ger ett parkeringsbehov på två bilar för anställda och fem bilar för extern personal, totalt sju bilar.

Besöksantalet antas vara cirka en besökare per tio lägenheter; tio besökare på 101 vårdplatser. Baserat på RVU 2019 och utgående från kategorin fritidsresor antas att 69 procent av besökarna kommer med bil, vilket ger för 101 lägenheter ett parkeringsbehov på sju bilar för besökare. Den totala parkeringsefterfrågan för bil anges i tabellen nedan.

Tabell 8 Parkeringsefterfrågan för trygghetsbostäder

Användarkategori	Antal	Andel med bil	Bilplatser
Boende	101	-	0
Personal på boendet	3	51%	2
Extern personal	10	51%	5
Besökare	10	69%	7
Summa			14

Scenario 3: Hälften ungdomsbostäder, hälften trygghetsbostäder

Scenario 3 består till hälften av scenario 1 och hälften av scenario 2, vilket illustreras i tabellen nedan.

Tabell 9 Parkeringsefterfrågan för trygghetsbostäder, enligt resultat för scenario 1 och 2

	Andel	Bilplatser
Ungdomsbostäder	50% av 10	5
Trygghetsbostäder	50% av 14	7
Summa		12

Jämförelse av de tre scenarion

I tabellen nedan har alla tre scenarion sammanställts och RHP lagts till. Jämförelsen visar att parkeringsbehovet är som störst om alla lägenheter blir trygghetsbostäder (15 platser) och som minst vid ett scenario där alla lägenheter blir ungdomsbostäder (11 platser).

Tabell 10 Olika scenarion för ny användning av dagens Gustavsgården.

	Ungdoms- bostäder	Trygghets- bostäder	P-tal	Parkerings- behov utan RHP	Inkl RHP
Scenario 1	101	0	0,1	10	11
Scenario 2	0	101	Se antaganden	14	15
Scenario 3	50%	50%	Se scenario 1 och 2	12	13

4.13.2 Nya Gustavsgården

Enligt Riktlinjer för beräkning av parkeringsbehov anges som p-tal för särskilda boendeformer såsom servicehus, sjukhem, hem för äldre samt gruppboende för omsorg, psykvård, pensionärlägenhet, med flera 0,3 till 0,5 bilplatser per lägenhet. Anpassning bör göras till lokala förhållanden. (Se Beräkningsmetod 1 nedan).

I föreliggande fall är det dock också möjligt att beräkna parkeringsbehovet för den nya Gustavsgården med hjälp av de inhämtade uppgifterna om parkeringsbehovet hos den befintliga Gustavsgården. (Se Beräkningsmetod 2).

Observera att Beräkningsmetod 1 baseras på antal lägenheter och metod 2 utgår från användargrupper såsom boende, besökare och personal.

Den nya exploateringen på fastighet 1:144 planeras att bli ett nytt särskilt boende med 70 till 80 vårdplatser/lägenheter.

Beräkningsmetod 1:

Gustavsgården ligger relativt centralt i Gustavsberg med gångavstånd till service. Samtidigt antas att besökare till de boende överlag är något äldre och att personalen inte nödvändigtvis bor i närheten eller ens i Värmdö kommun, vilket kan öka användning av bil. Därför föreslås att ett p-tal i mitten av spannet används för beräkning av parkeringsbehovet (0,4), vilket innebär 28 bilplatser vid 70 lägenheter och 32 platser vid 80 lägenheter.

Tabell 11 Parkeringsefterfrågan nya Gustavsgården, baserat på kommunens riktlinjer.

Antal lägenheter	P-tal	Antal bilplatser
70	0,4	28
80	0,4	32

Beräkningsmetod 2:

Baserat på det kartlagda parkeringsbehovet för den befintliga Gustavsgården (endast den verksamhet som avser särskilt boende) har ett parkeringsbehov räknats fram baserat på dessa antaganden:

- 101 vårdplatser
- 62 personal (uppgifter från boendet)
- Besöksantal per lägenhet (antagen): 1 per 10 lägenheter
- Bilandel hos personal enligt RVU: 51 procent
- Bilandel hos besökare enligt RVU: 69 procent

Tabell 12 Beräknat parkeringsbehov baserat på befintliga Gustavsgården

Befintliga Gustavsgården	Antal	Beräknat parkeringsefterfrågan	Beräknat P-tal
Boende	101	0	0
Personal	62	32	0,5
Besökare	10	7	0,7
Summa		39	

Parkeringsbehovet resulterar i 39 platser totalt, se tabell ovan. Som jämförelse visade beläggningsräkningarna mellan 15 och 22 bilar med tillstånd. Detta ligger under det beräknade behovet för personal (se tabell nedan, 32 bilar), vilket kan bero på att andelen personal som kommer med bil är lägre än 50 procent eller att viss personal är på boendet kortare stunder och därför inte har fångats upp vid beläggningsräkningarna. En tredje orsak skulle kunna vara att viss personal parkerar utan tillstånd eller på andra platser inom Gustavsberg.

Tabell 13 Parkeringsbehov vid 70 respektive 80 vårdplatser i relation till befintliga Gustavsgårdens behov

	P-tal	Antal	P-efterfrågan	P-tal	P-efterfrågan
Vårdplatser		70		80	
Boende	0	0	0	0	0
Personal	0,5	46	24	53	27
Besökare	0,7	7	5	8	6
Summa			28		32

Den nya Gustavsgården antas bedriva samma verksamhet som den befintliga och därför har det framräknade p-talet från den befintliga Gustavsgården applicerats på det förväntade antalet vårdplatser i den nya Gustavsgården. Antal personal och besökare förväntas förhålla sig proportionellt till antalet vårdplatser och därmed bedöms parkeringsbehovet se ut som i tabellen ovan.

Sammanfattning Nya Gustavsgården

Både riktlinjernas p-tal och en beräkning utifrån den befintliga Gustavsgårdens behov resulterar i samma behov, som är 28 bilplatser vid 70 vårdplatser och 32 platser vid 80 vårdplatser. Jämförelsen med beläggningsräkningen tyder dock på att det verkliga behovet kan vara lägre.

4.13.3 Kvarvarande verksamheter i befintliga Gustavsgården

Bebyggelsen för den befintliga Gustavsgården inrymmer utöver det särskilda boendet ett flertal andra verksamheter som i dagsläget förväntas vara kvar även vid utflytt av boendet. De kvarvarande verksamheterna är restaurangen, föreningen Guldkanten och kiosken Trallen. Verksamheter parkeringsbehov antas vara samma behov gäller som idag, se kapitel 3.10.1 . Behovet varierar beroende på veckodag och tid på dagen.

4.13.4 Möjligheter till samnyttjande

Om en bilplats kan användas gemensamt för flera funktioner (till exempel boende, personal, besök) vid olika tider på dygnet, föreligger samnyttjande och antalet parkeringsplatser kan minskas därefter. Ett krav är att bilplatserna inte får vara reserverade för enskilda personer eller verksamhet/lokaltyp; samnyttjandet måste också vara varaktigt bestående. Snittvärden för nyttjandegraden som antas för utredningsområdet anges i tabellen nedan.

Tabell 14 Förväntade nyttjandegrader för olika bostäder och verksamheter

Förväntad nyttjandegrad	Må-fre, dag	Fre, kväll	Lör, dag	Natt
Nya Gustavgården, personal	100%	44%	80%	44%
Nya Gustavgården, besökare	30%	100%	100%	0%
Föreningen Guldkanten	100%	0%	0%	0%
Restaurang Trallen	100%	0%	0%	0%
Ungdomslägenheter	20%	80%	50%	100%
Trygghetsboende, personal	100%	0%	0%	0%
Trygghetsboende, besökare	30%	100%	100%	0%

Nedan en översikt för potentiellt samnyttjande som har beräknats med hjälp av nyttjandegraden för respektive enhet.

Tabell 15 Parkeringsbehov i absoluta tal, baserat på nyttjandegrad i tabellen ovan

Nya Gustavgården	må-fre, dag	fre kväll	lör dag	natt	Maximalt
Personal (80 vårdplatser)	27	12	22	12	27
Besökare (80 vårdplatser)	2	6	6	0	6
	29	17	27	12	32
<i>Personal och besökare kan samnyttja; dimensionerande behov: 29 platser</i>					
Verksamheter	må-fre, dag	fre kväll	lör dag	natt	Maximalt
Föreningen Guldkanten	21	0	0	0	21
Restaurang Trallen	14	0	0	0	14
	35	0	0	0	35
<i>Inget samnyttjande; dimensionerande behov: 35 platser</i>					
Scenario 1	må-fre, dag	fre kväll	lör dag	natt	Maximalt
Ungdomsboende	4	6	4	10	10
<i>Inget samnyttjande; dimensionerande behov: 10 platser</i>					

Scenario 2	må-fre, dag	fre kväll	lör dag	natt	Maximalt
Trygghetsboende Personal	7	0	0	0	7
Trygghetsboend. Besökare	2	7	7	0	7
	9	7	7	0	14
<i>Personal och besökare kan samnyttja parkeringen; dimensionerande behov: 9 platser</i>					
Scenario 3	må-fre, dag	fre kväll	lör dag	natt	Maximalt
Ungdomsboende	2	3	2	5	5
Trygghetsb. Personal	3	0	0	0	3
Trygghetsb. Besökare	1	4	4	0,0	4
	6	7	6	5	12
<i>Boende, personal och besökare kan samnyttja; dimensionerande behov 7 platser</i>					

4.13.5 Parkeringsstillgång vs -behov

En jämförelse av befintliga och tillkommande parkeringsplatser med det förväntade behovet resulterar i följande bedömning:

4.13.5.1 Ändrad användning av befintliga Gustavsgården

På befintliga Gustavsgården finns idag 11 parkeringsplatser och 1 RHP. Markparkeringen bakom Gustavsgården, med infart från Hästhagsvägen kan ses över så att ytan används effektivare och eventuellt fler parkeringsplatser får plats. Då alla scenarion kräver 1 RHP och en sådan finns tillgänglig, görs alla beräkningar nedan exklusive RHP. Tabellen nedan visar parkeringsbehovet för olika scenarion. Bedömningen är att oavsett vilket scenario som väljs kan behovet täckas med de 11 platserna på den egna tomt.

Tabell 16 Parkeringsbehov baserat på samnyttjande där möjlighet finns

	Samnyttjande	Behov av platser
Scenario 1	Nej	10
Scenario 2	Personal och besökare	9
Scenario 3	Personal, besökare, boende	7

4.13.5.2 Nya Gustavsgården och övriga verksamheter

Tillgången till parkeringsplatser för den nya Gustavsgården är har endast bedömts preliminärt och det bör vara möjligt att anlägga fler platser än vad det aktuella förslaget visar. Totalt föreslås 28 platser i garage, 18 platser på markparkeringen och eventuellt ytterligare minst 9 platser (på dagens naturmark mellan parkeringen och Kyrkogårdsvägen), totalt 55 platser jämfört med dagens 36. Det bedömda behovet för den nya Gustavsgården med 80 vårdplatser är vid samnyttjande 29 platser, se tabell nedan. Detta

innebär att både personalens och besökarnas parkeringsbehov bör kunna tillgodoses i garaget; dock förutsätter detta att besökare till boende på Gustavsgården tillåts att använda garaget.

Markparkeringen på minst 18 platser och ytterligare 9 platser (totalt 27) bör fungera som allmän parkering till bland annat restaurangens och föreningens besökare. Det bedömda behovet för dessa tillsammans är 35 platser, dock troligen lägre. Då verksamheterna båda har sin peak runt lunchtid på vardagar kan det uppstå hög efterfrågan på parkeringsplatserna. Även om ingen samnyttjandepotential har kunnat identifierats kommer det i praktiken ändå förekomma samnyttjande i viss utsträckning. Här kan det krävas ytterligare undersökningar av det faktiska dagliga behovet samt maximala behov vid enstaka tillfällen för att verifiera behovet och säkerställa att en bilparkering med en rimlig kapacitet anläggs.

Tabell 17 Parkeringsbehov vid samnyttjande där möjlighet finns

	Samnyttjande	Behov av platser
Nya Gustavgården (80 vårdplatser)	Personal och besökare	29
Föreningen Guldkanten	Nej	21
Restaurang Trallen	Nej	14
Summa		64

4.13.5.3 Sammanfattning

Enligt de aktuella planerarna kommer tillgången på bilplatser vara större än idag när den nya Gustavsgården är byggd. Samtidigt kommer den dagliga efterfrågan troligen att vara lägre än idag. Baserat på dessa antaganden bedöms det framtida behovet av bilparkeringar kunna tillgodoses med det planerade antalet platser. Potentiellt är det verkliga behovet lägre än det som har beräknats här, troligen då samnyttjandegraden mellan verksamheterna är stor.

4.13.6 Parkeringsreglering

Fastigheten för befintliga Gustavsgården

Parkeringsbehovet behöver tillgodoses på den egna fastigheten. Parkeringsregleringen bör därför tydliggöra att endast boende, besökare respektive personal för trygghetsboendet får parkera, vilket regleras med olika former av tillstånd.

Idag finns reserverade p-platser och utdelade parkeringstillstånd till restaurangens och föreningens personal. En fråga som behöver hanteras längre fram är var verksamheternas personal ska få parkera. Beroende på tillgång på p-platser behöver det tydliggöras om verksamheterna ska ha

kvar sina p-platser likt idag eller om de i framtiden ska parkera på den nya Gustavsgårdens parkeringsanläggning istället. Detta kan regleras med olika former av tillstånd.

Nya Gustavsgården - Garage och markparkering

Parkering i garaget för den nya Gustavsgården bör endast vara möjlig med tillstånd, som delas ut i första hand till personal i verksamheten och till regelbundna besökare.

Markparkeringen intill bör fortsatt kunna fungera som en allmän parkering med samma reglering som idag, det vill säga att antingen tillstånd eller p-skiva i 4 timmar krävs, då denna lösning enligt parkeringsbolaget verkar fungera bra idag. På så sätt kan parkeringen användas av bland andra besökare och personal till restaurangen och föreningen, på samma sätt som idag.

För att förbättra angöringssituationen för skolan regleras ett antal platser som korttidsparkering under tidsperioden för lämning så att föräldrar till yngre barn kan parkera och följa med sina barn till skolan. Utifrån genomförda beläggningsräkningar bedöms det finnas ledig kapacitet på parkeringen under tidig förmiddag, vilket möjliggör en sådan lösning. Det kommer att krävas kommunikation via skolan för att uppmärksamma föräldrar på att parkeringsmöjligheterna finns. Parkeringsplatserna behöver ha en trygg och säker gångkoppling till skolan.

Övriga parkeringsytor

Ingen ändring föreslås avseende besöksparkeringen (7 platser) vid Hästhagsvägen. Parkeringar kan fungera som komplement vid tillfälliga höga besöksstryck hos restaurangen och/eller föreningen.