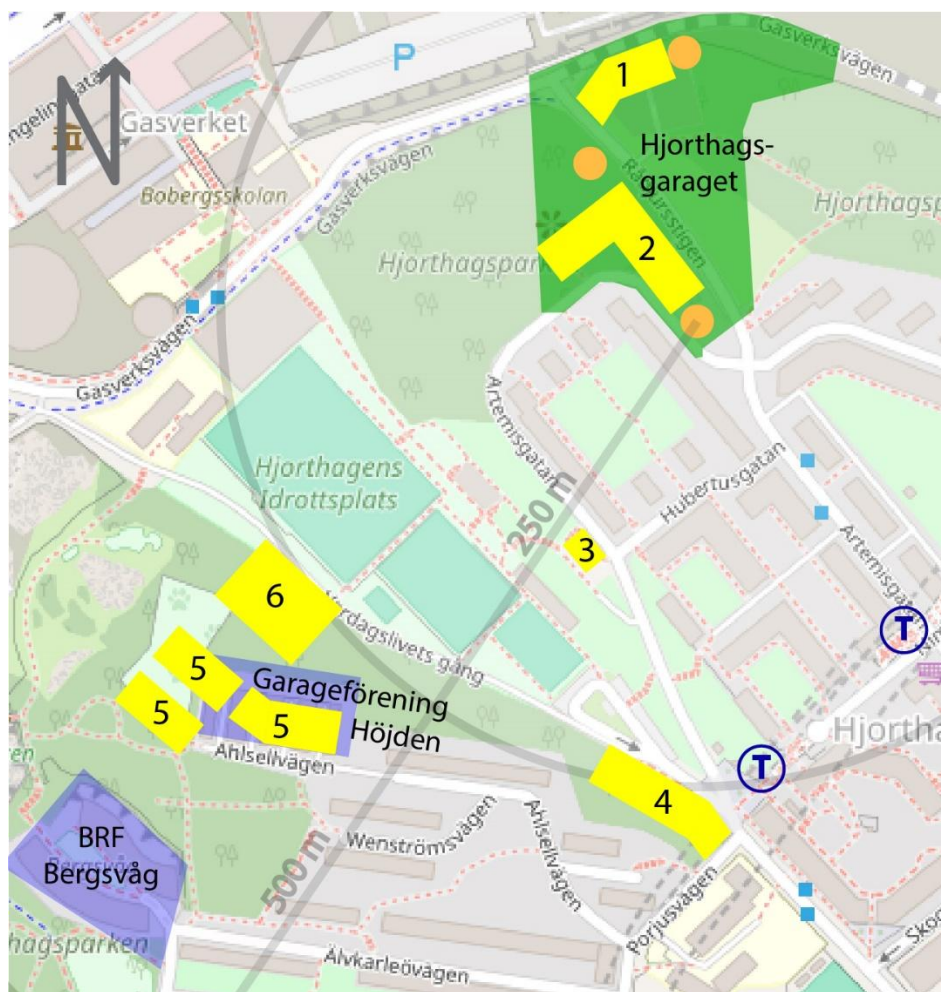


PM

PARKERINGSUTREDNING HJORTHAGSKRANSEN



Slutrapport

2025-03-25

Uppdrag: 338167 Parkeringsutredning Hjorthagskransen
Titel på rapport: PARKERINGSUTREDNING
HJORTHAGSKRANSEN
Status: Slutrapport
Datum: 2025-03-25

Medverkande

Beställare: Exploateringskontoret, Stockholms Stad
Kontaktperson: Olivia Strådal
Konsult: Tyréns Sverige AB
Uppdragsansvarig: Christine Schnabel
Kvalitetsgranskare: Janne Henningsson

Sammanfattning

Denna utredning behandlar det tillkommande parkeringsbehovet för cykel och bil som genereras av den nya planerade bebyggelsen i Hjorthagskransen. Rapporten är ett internt arbetsmaterial som stöd i planeringen. Rapporten Parkeringsinventering Hjorthagskransen (Tyréns, 2024-06-05) redovisar inventeringen av befintlig parkering på gatumark och kvartersmark i Hjorthagen.

Utredningen har undersökt det tillkommande parkeringsbehovet för bil och cykel i Hjorthagskransen, samt tillgänglig kapacitet för bilparkering. Resultatet från inventeringen visar att det finns ledig kapacitet på gator och markparkeringar, samt i de befintliga garagen som kan hantera det tillkommande behovet.

Nya bostäder planeras där det idag är parkeringsgarage i kv Ljusbågen. Inventeringen visar att det finns ledig kapacitet på gatorna samt i andra garage i Hjorthagen för de 100 bilar som idag parkerar i Ljusbågens garage.

För de 205 lägenheterna och verksamheterna i den nya bebyggelsen är den bedömda framtida efterfrågan på bilparkering cirka 130 platser, inklusive platser för rörelsehindrade och poolbilar, om maximalnivå enligt mobilitetsindexet ska nås, baserat på beräknad BTA i nuläget. Behovet av bilplatser planeras att lösas genom parkeringsköp i Hjorthagsgaraget. Särskilda platser för rörelsehindrade (RHP) ska anläggas på respektive fastighet samt allmän platsmark för att uppfylla avståndskraven. Det kan prövas för fastigheter som ligger mycket nära Hjorthagsgaragets entréer om RHP kan förläggas i garaget, samtidigt som avståndskraven uppfylls.

Parkeringsbehovet för den planerade idrottshallen har utretts särskilt och ingår i denna utredning. Idrottshallens parkeringsbehov uppgår till cirka 15 parkeringsplatser som ska lösas i Hjorthagsgaraget. Behov av angöringsplatser tillkommer som behöver anläggas intill hallen.

Avståndet från de olika planerade bostadshusen och även den planerade idrottshallen till Hjorthagsgaraget är som mest 630 meter verkligt gångavstånd vilket bedöms som ett acceptabelt avstånd. Jämförelser med befintliga garage indikerar att avstånd upp till 1 000 meter kan accepteras av hyresgästerna. Närmaste tunnelbaneentré är aldrig längre bort än 350 meter och särskilt för boende som sällan använder bilen och reser kollektivt i vardagen bör det längre avståndet till garaget vara acceptabelt.

Acceptansen för garageplatserna påverkas också av hyrpriset, som behöver vara konkurrenskraftigt med att hyra i kringliggande garage.

Det totala behovet av cykelplatser för tillkommande bebyggelse summerar till cirka 946 (grundnivå) och cirka 1240 platser om mobilitetspoäng ska uppnås. Behovet baserat på nuvarande beräkning av BTA/antal bostäder och kan komma att förändras. Cykelplatserna ska anläggas på respektive kvartersmark.

Innehållsförteckning

1 Bakgrund och syfte.....	6
2 Styrande dokument och krav	7
2.1 Mobilitetsindex	7
2.2 Handlingsprogram för Hjorthagen 1:5 med flera	7
2.3 Parkeringsstrategi för idrottsanläggningar	9
3 Planerad bebyggelse	10
4 Behov av parkeringsplatser	11
4.1 Grundbehov	11
4.1.1 Cykelparkering	11
4.1.2 Parkering för bil och bilpool	13
4.2 Behov baserat på mobilitetspoäng	16
4.2.1 Cykelparkering	16
4.2.2 Parkering för bil och bilpool	17
5 Tillgång och efterfrågan på bilparkering.....	20
5.1 Befintlig efterfrågan och tillgång	20
5.2 Tillkommande efterfrågan	20
6 Parkeringslösningar	21
6.1 Cykelparkering	21
6.2 Parkering för bil och bilpool	21
6.2.1 Placering av platser för rörelsehindrade	21
6.2.2 Placering av poolbilar	22
6.2.3 Bilparkering i Hjorthagsgaraget	22
6.2.4 Boendeparkering på gator	25
Bilaga idrottsanläggning	26
Efterfrågan på parkeringsplatser	26
Hantering av parkeringsefterfrågan	28
Fördjupning: Faktorer som påverkar parkeringsbehov för idrottsanläggning	30

1 Bakgrund och syfte

Denna del av utredningen är ett arbetsmaterial inför samråd av detaljplanen Hjorthagen 1:5 m.fl., som planeras ske vårvinter 2025. Projektet Hjorthagskransen omfattas av området mellan de äldre delarna av Hjorthagen och Norra Djurgårdsstaden. Ett förstudiearbete har utförts inför kommande detaljplaneläggning. Start-PM för detaljplanen har godkänts i stadsbyggnadsnämnden i januari 2022. För det aktuella projektet Hjorthagskransen har markanvisning skett till en byggaktör och resterande markanvisningar för bostäder förväntas ske under år 2025.

Syftet med föreliggande utredning är att undersöka parkeringsefterfrågan för den tillkommande bebyggelsen inklusive parkeringsbehov för den idrottshall som utreds. Resultaten ska ge en tidig indikation på antalet parkeringsplatser för bil som ska lösas med hjälp av parkeringsköp i Hjorthagsgaraget och hur tillgången till bilparkering på gatumark påverkas. Dessutom ska ges en indikation på nödvändiga cykelparkeringsplatser.

Inom Hjorthagsgaraget planeras mellan 1 000 och 1 300 parkeringsplatser. För befintlig bebyggelse i de äldre delarna av Hjorthagen sker boendeparkering till största delen på gatumark. För ny bebyggelse i Norra Djurgårdsstaden och Hjorthagskransen hänvisas all parkering till kvartermark och ska i första hand lösas via parkeringsköp i Hjorthagsgaraget.

Underlag till detta PM är bland annat PM Parkeringsinventering Hjorthagskransen, Tyréns 2024, där både parkeringskapacitet och nyttjandegrad beskrivs.

2 Styrande dokument och krav

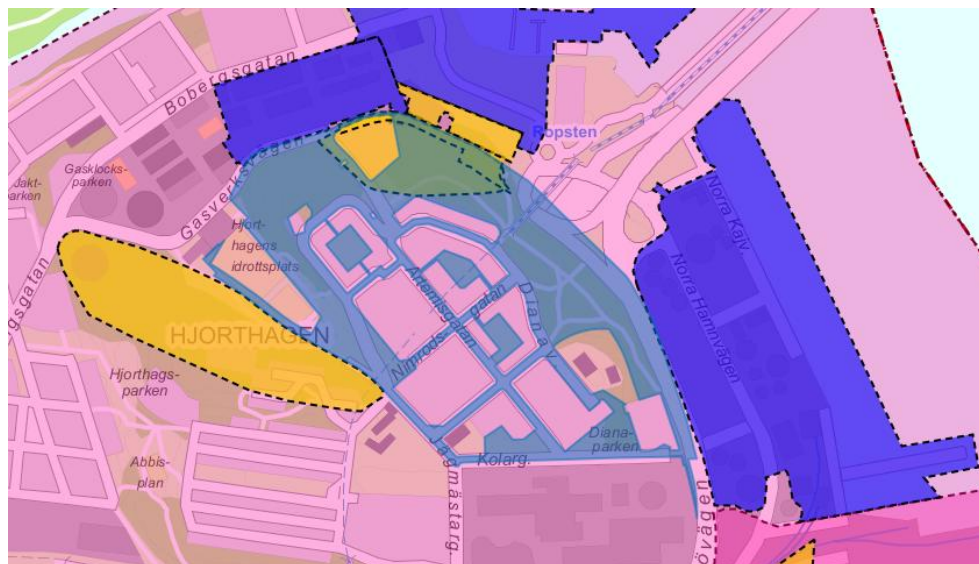
För beräkning av nödvändigt antal parkeringsmöjligheter för cykel och bil, inklusive poolbilar, har utredningen utgått från nedan styrdokument och ställda krav.

2.1 Mobilitetsindex

Mobilitetsindex – värdering av hållbart resande i Hjorthagen 1:5 har tagits fram inom ramen för projektet Norra Djurgårdsstaden och är en del av hållbarhetsarbetet i stadsdelen. Mobilitetsindex syftar till att skapa goda förutsättningar för att använda hållbara transportmedel. Indexet ska, med hjälp av ett poängsystem, möjliggöra för byggaktörer att göra en mobilitetsbedömning av den egna fastigheten. Mobilitetsindex finns med i det handlingsprogram för det planerade utvecklingsområdet.

2.2 Handlingsprogram för Hjorthagen 1:5 med flera

För utvecklingen av Hjorthagskransen gäller Handlingsprogram version 1.1, Vid planering, projektering byggande och förvaltning av bostäder och lokaler i Hjorthagen 1:5 m.fl., 2023-05-25, Stockholms Stad; berört område är markerat i ljusblått på kartan nedan.



Figur 1 Pågående detaljplanearbeten i Hjorthagen och Norra Djurgårdsstaden. Ljusblått område i mitten på kartbilden avser detaljplan Hjorthagen 1:5. Källa Stockholms stad

Handlingsprogrammet ingår som en bilaga till Stockholms stads avtal för upplåtelse eller försäljning av mark (markanvisningsavtal och avtal om

överenskommelse om exploatering). Den anger vilken lägsta poängsumma utifrån mobilitetsindex som fastigheten måste uppnå och utgör fastighetens så kallade kravnivå. Kraven är bindande; kravuppfyllnaden redovisas i olika skeden från projektering och byggproduktion till två år efter inflyttning.

Samtliga markanvisningsavtal som är tecknade och ska tecknas har ett handlingsprogram bilagt, som mobilitetsindex utgör en del av. I handlingsprogrammet framgår bland annat p-tal för motorfordon och cykel som ska efterföljas samt minst 65 % för mobilitetsindex poäng ska uppnås.

Parkeringsstal för bil och cykel

Enligt ovan beskrivet handlingsprogram gäller följande krav för de fastigheter som utvecklas inom detaljplan Hjorthagen 1:5.

(2.1.1)¹ Cykelparkeringar på kvartersmark ska anordnas enligt följande:

- Minst 3,5 platser/100 m² ljus BTA (bostäder > 35 m²)
- Minst 4 platser/100 m² ljus BTA (bostäder < 35 m²)
- För vård- och omsorgsboende specificeras parkeringstalet senare
- Minst 1,5 platser/lägenhet för studentbostäder < 35 m²
- Minst 2,5 platser/lägenhet för studentbostäder > 35 m²
- Minst 15 platser/1 000 m² ljus BTA (kontor)
- Minst 25 platser/1 000 m² ljus BTA (handel)
- Minst 1 plats/10 barn + 0,25 platser per anställd (daghem/förskola)

Verifiering: Redovisa antal cykelparkeringar för respektive kategori.

(2.1.2) Bilparkering ska anordnas enligt följande:

- 0,5 plats/lägenhet för bostäder och seniorboende + 0,02 platser för bilpool/lägenhet och seniorboende.
- 0,1 plats/studentlägenhet
- 0–4 platser/1 000 m² ljus BTA (kontor)
- 1–6 platser/1 000 m² ljus BTA (handel)

Verifiering: Redovisa antal p-platser för respektive kategori.

(2.1.3) Mobilitetsindexet beräknas enligt riktlinjer i "Mobilitetsindex - värdering av hållbart resande i Hjorthagen 1:5 m.fl., version 1.0" (dat. 2021-09-24 eller senare) och ska bidra till förbättrad mobilitet i området. Ett minsta mobilitetsindex på 65 % av max-poäng ska uppnås.

¹ Numreringar i parentes motsvarar numrering i Handlingsprogrammet

2.3 Parkeringsstrategi för idrottsanläggningar

För beräkning av parkeringsbehov för idrottsanläggningen stödjer sig PM:et på Idrottsförvaltningens dokument Parkeringsstrategi för idrottsanläggningar, 2020. Dokumentet beskriver hur en bedömning av parkeringsbehovet för olika färdmedel kan tas fram, samt vilka krav som gäller avseende tillgänglighet.

3 Planerad bebyggelse

Utredningen omfattar planerad ny bebyggelse med bostäder och verksamheter i Hjorthagskransen, inklusive parkeringsefterfrågan för idrottshallen, se strukturplan nedan.

I Figur 2 visas den planerade bebyggelsen i Hjorthagskransen enligt strukturplanen daterat 2024-07-05. Denna fördelar sig efter bebyggelsetyp enligt följande:

Ljusbågen

- 9 000 kvm BTA bostäder, ca 90 lgh

Jägmästarplan

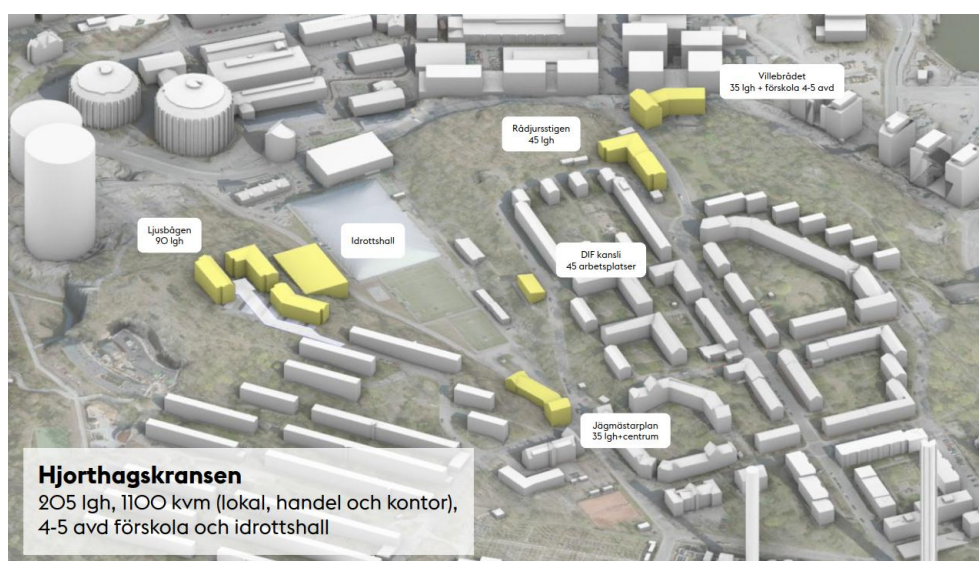
- 3 500 kvm BTA bostäder, ca 35 lgh
- 300 kvm BTA lokaler

Rådjursstigen/Villebrådet

- 8 000 kvm bostäder, ca 80 lägenheter
- 1 000 kvm BTA förskola, 4-5 avdelningar

Idrottsområdet

- 3 000 kvm BTA fullstor idrottshall
- 800 kvm BTA för DIFs kansli (40-45 arbetsplatser), kontor/idrott



Figur 2 Strukturplan för Hjorthagskransen, daterat 2024-07-05. Källa: Stockholms Stad

4 Behov av parkeringsplatser

4.1 Grundbehov

4.1.1 Cykelparkering

Nedan följer beräkning av behov av cykelplatser (CPL) för respektive utvecklingsområde baserat på de i handlingsprogrammet angivna p-talen. Observera att lägenheternas storleksfördelning inte är känd än. För att ta höjd för ett möjligt maximalt behov av cykelplatser används i utredningen genomgående p-talet för bostäder som är mindre än 35 kvm, med krav på 4 platser/100 m² ljus BTA, vilket är högre än p-talet för lägenheter som är större än 35 kvm (3,5 platser/100 m² ljus BTA).

Ljusbågen

För Ljusbågen är behovet minst 360 cykelplatser för lägenheterna.

Krav	Ljus BTA	CPL
Bostäder < 35 m ² : Minst 4 platser/100 m ² ljus BTA	9 000 m ²	360

Jägmästarplan

För Jägmästarplan är behovet minst 140 cykelplatser för lägenheter och minst 8 platser för centrumverksamhet.

Krav	Ljus BTA	CPL
Bostäder < 35 m ² : Minst 4 platser/100 m ² ljus BTA	3 500 m ²	140
Centrumverksamhet: Minst 25 platser/1 000 m ² ljus BTA	300 m ²	8
Summa		148

Rådjursstigen/Villebrådet

För Rådjursstigen/Villebrådet är behovet 320 cykelplatser för bostäder och för förskolan är behovet minst cirka 12 cykelplatser, totalt 332 platser.

Beräkningen av behovet för förskolan utgår från fem avdelningar och från att en avdelning omfattar cirka 15 barn samt 5,1 barn per heltidsanställd.²

² Källa: [Statistik över barn och personal i förskola 2022 - Skolverket](#)

Krav	Ljus BTA	CPL
Bostäder < 35 m²: Minst 4 platser/100 m ² ljus BTA	8 000 m ²	320
Daghem/förskola: Minst 1 plats/10 barn	75 barn	8
Daghem/förskola: 0,25 platser per anställd	15 anställda	4
Summa		332

Idrottsområdet

DIF-kansliet

DIF-kansliet (kontor) behöver plats för minst 6 cyklar. För övriga ytor i DIF-byggnaden (400 kvm gym/omklädningsrum) antas att cirka 20-30 personer kan vistas där samtidigt. För att möjliggöra för både besökare och anställda att parkera sin cykel föreslås att minst 10 cykelplatser anläggs.

Krav	Ljus BTA	CPL
Kontor: Minst 15 platser/1 000 m ² ljus BTA	400 m ²	6
Gym/omklädningsrum: <i>p-tal saknas</i>	400 m ²	10

Idrottshallen

Behovet av cykelplatser för idrottshallen har beräknats med hjälp av idrottsförvaltningens strategi för idrottsanläggningar. Där föreslås ett p-tal för cykel i ett spann på 0,2-0,6 per besökare. Då förutsättningarna att cykla är mycket goda har p-talet 0,6 valts, vilket ger 90 cykelplatser vid ett antagande om cirka 150 personer i hallen samtidigt. Se bilagan för en fördjupande beskrivning av antagandena.

Summering

I Tabell 1 redovisas det samlade behovet för cykelplatser i form av den minsta mängden som krävs enligt mobilitetsindexet. Detta underlag används i nästa kapitel som utgångspunkt för beräkning av mobilitetspoäng.

Tabell 1 Sammanställning över behovet av cykelplatser som ska anläggas intill respektive bostadshus/verksamhet.

Cykelplatser	Bostäder	Kontor	Handel	Förskola	Gym	Idrotts-hall	Summa
Ljusbågen	360						360
Jägmästarplan	140		8				148
Rådjursstigen / Villebrådet	320			12			332
Idrottsområdet		6			10	90	106
Summa	820	6	8	12	10	90	946

4.1.2 Parkering för bil och bilpool

Nedan följer beräkning av behov av bilplatser (BPL) för respektive utvecklingsprojekt baserat på de i handlingsprogrammet angivna p-talen. Resultaten ska användas av projektet för en första indikation på hur många parkeringsplatser som ungefär kommer att behöva lösas genom parkeringsköp i Hjorthagsgaraget.

För handel anges att 1-6 platser ska anläggas per 1 000 kvm ljus BTA och för kontor 0-4 platser per 1 000 kvm ljus BTA. Då ingen av de planerade verksamheterna i Hjorthagen överstiger 1 000 kvm ljus BTA är det lägsta kravet alltid 1 bilplats för handel och 0 platser för kontor. Nedan anges alltid ett spann från 0 respektive 1 (minsta krav) till x (maximalt krav) antal p-platser för handel och kontor.

Särskilda platser för rörelsehindrade

Enligt Boverkets byggregler måste en anföringsplats för bilar finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus; enligt beslut i kommunfullmäktige är stadens riktlinje 10 meter. Detta betyder att minst en plats behöver kunna anläggas för varje entré för bostäderna på Jägmästarplan, Rådjursstigen, Villebrådet respektive Ljusbågen, samt för de olika verksamheterna.

Kv Ljusbågen

För Ljusbågen är behovet 45 bilplatser och 2 bilpoolsplatser, totalt 47 platser.

Krav	Antal lgh	BPL	Bilpool	Summa
0,5 plats/lägenhet + 0,02 platser för bilpool/lgh.	90	45	2	47

Jägmästarplan

För Jägmästarplan är behovet totalt 19 bilplatser varav 1 bilpoolsplats. Det tillkommer 1-2 bilplatser för handelsverksamhet.

Krav	Antal	BPL	Bilpool	Summa
0,5 plats/lägenhet + 0,02 platser för bilpool/lgh.	35 lgh	18	1	19
Handel: 1-6 platser/1 000 m ² ljus BTA	300 kvm	1-2		1-2
Summa		19-20	1	20-21

Rådjursstigen/Villebrådet

För Rådjursstigen/Villebrådet är behovet 40 bilplatser och 2 bilpoolsplatser, totalt 42 platser.

Krav	Antal	BPL	Bilpool	Summa
0,5 plats/lägenhet + 0,02 platser för bilpool/lgh.	80 lgh	40	2	42

För förskolan föreslås att endast 1 bilplats för person med rörelsehinder anläggs.

Förskola: Handlingsprogrammet anger inget p-tal för bil för förskola. Förutom plats efter behov för rörelsehindrad behöver därför ingen parkering anläggas. Stockholms stad arbetar aktivt med säkra och trygga skolvägar och i Plan för säkra och trygga skolvägar³ anges ett flertal åtgärder för säkra och trygga skolvägar och för att lämning och hämtning vid skolor kan ske på ett tryggt sätt för både barn och vuxna.

Idrottsområdet

DIF-kansliet

För DIF-kansliet (kontor) behövs 0-2 bilplatser. För övriga ytor i DIF-byggnaden (400 kvm gym/omklädningsrum) bedöms inte finnas något behov av bilplatser.

Krav	Antal	BPL
Kontor: 0-4 platser/1 000 m ² ljus BTA	400 kvm	0-2

³ Stockholms Stad, Plan för säkra och trygga skolvägar, 2016

Idrottshallen

Beräkning av behovet av bilplatser för idrottshallen har utgått från idrottsförvaltningens strategi för idrottsanläggningar. Per besökare föreslås där p-tal inom ett spann på 0,2-0,45 platser för parkering och 0,02-0,1 platser för angöring. I kommande nya riktlinjer för mobilitet och parkering⁴, som väntar på antagande, anges för idrottsanläggningar att parkeringen ska dimensioneras för besökare en vanlig vardag. Mobilitetsåtgärder ska prioriteras och anläggningen bör förses med så få parkeringsplatser som lokaliseringen och verksamheten tillåter.

Avseende punkten ovan om hur många parkeringsplatser lokaliseringen tillåter behöver lyftas att det inte finns möjlighet att anlägga nya parkeringsplatser i närheten av hallen (förutom de som krävs för angöring). Även möjligheten att samnyttja befintlig parkering med övrig idrottsverksamhet är mycket begränsad då beläggningen redan idag är hög kvällar och helger.

Samtidigt är förutsättningarna mycket goda att gå, cykla och åka kollektivt till idrottshallen; hallen ligger dessutom i omedelbar närhet till kringliggande bostäder. Därför föreslås ett lägre p-tal än vad idrottsförvaltningens strategi föreslår, dvs för besökare 0,1 och för angöring 0,01, vilket ger ett behov på 15 p-platser för parkering och 2 platser för angöring. Se bilaga Idrottsanläggning för en fördjupande beskrivning av antagandena.

Idrottsförvaltningen kommer att behöva samarbeta med föreningsverksamheten kring olika åtgärder som främjar gång, cykel och kollektivtrafik, alternativt samåkning till träningen. Bilparkering hänvisas till Hjorthagsgaraget.

Summering

Det totala parkeringsbehov för bil summeras enligt tabellen nedan, inklusive plats för 5 poolbilar. Behovet löses genom parkeringsköp i Hjorthagsgaraget för både boende och verksamheter. Som beskrivet ovan behöver platser för rörelsehindrad anläggas på fastigheterna samt på allmän plats. För idrottshallen krävs 2 platser för angöring.

⁴ I december 2024 antog exploateringsnämnden "Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion". Riktlinjerna ska antas i Kommunfullmäktige innan de kan tillämpas i praktiken.

Tabell 2 Sammanställning över behovet av bilplatser och bilpoolplatser i Hjorthagsgaraget.

Bilplatser förbostäder	...kontor	...idrotts-hall	...handel	Summa	Bilpool	Summa inklusive bilpool
Ljusbågen	45				45	2	47
Jägmästarplan	18			1-2	19-20	1	20-21
Rådjursstigen / Villebrådet	40				40	2	42
Idrottsområdet		0-2	15		15-17	0	15-17
Summa	103	0-2	15	1-2	119-122	5	124-127

4.2 Behov baserat på mobilitetspoäng

Enligt Handlingsprogrammet, som beskrivs i kapitel 4.2 finns ett krav att projekten behöver uppnå minst 65 % av maximalt möjliga poäng enligt Mobilitetsindexet. Poängen kan erhållas genom bland annat att bygga fler cykelplatser och upplåta fler platser för bilpool, samt genom att bygga färre bilparkeringar än vad normen anger. I beräkningen för cykel- och bilplatser är antagandet att försöka uppnå det maximala antalet möjliga poäng per kategori. I flera fall anger Mobilitetsindexet även alternativa lösningar som ger färre poäng.

4.2.1 Cykelparkering

Avseende antal cykelparkeringar erhålls maximalt 4 poäng om antalet platser är 35 % högre än vad som anges i normen. I tabellen nedan redovisas antalet nödvändiga cykelplatser för att uppnå 4 poäng i var och en av kategorierna bostäder, kontor, handel och förskola. Varken idrottshallens eller DIF-kansliets gym omfattas av mobilitetsindexets regler och behåller därför samma antal platser som för grundbehovet. Skillnaden mot det beräknade grundbehovet är att det krävs 1240 cykelplatser fördelat på de olika fastigheterna, vilket är 296 platser fler än grundtalet utan mobilitetspoäng.

Tabell 3 Ökning av antal cykelplatser för att nå maximalt 4 poäng.

Cykelplatser	Bostäder	Kontor	Handel	Förskola	Gym	Idrotts-hall	Summa	Skillnad mot grundtal
Ljusbågen	486						486	+126
Jägmästarplan	189		11				200	+52
Rådjursstigen / Villebrådet	432			16			448	+116
Idrottsområdet		8			10	90	108	+2
Summa	1107	8	11	16	10	90	1242	+296

Mobilitetsindexet anger dessutom att 4 poäng erhålls om lokalisering av cykelparkering samt eventuell cykelpool bedöms ha en mer attraktiv placering än bilparkering.

4.2.2 Parkering för bil och bilpool

Avseende antal bilparkeringar erhålls maximalt 6 poäng om det för kontor anläggs maximalt 1 plats per 1 000 kvm BTA och det för handel anläggs maximalt 1 till 3 platser per 1 000 kvm BTA. För bilparkeringar avseende bostäder finns ingen möjlighet att få mobilitetspoäng för en minskning av antalet platser. I Hjorthagskransen skulle det erhållas maximalt 6 poäng för de planerade kontoren respektive handel enligt tabellen nedan.

Tabell 4 Sänkning av antal bilplatser för kontor och handel för att nå 6 poäng

	Handel			Kontor		
	LOA (kvm)	Norm	för 6 poäng	LOA (kvm)	Norm	för 6 poäng
Jägmästarplan	300	1-5	1-3			
Idrottsområdet				400	0-2	0-1
Resultat			1-2			0-1

Enligt tabellen ovan betyder mobilitetsindexet att det för kontor minskas från maximalt 2 platser till maximalt 1 plats. För handel (Jägmästarplan) minskas spannet från 1-5 platser till 1-3 bilplatser per 1 000 kvm BTA istället, vilket dock inte påverkar det faktiska antalet platser.

Avseende bilpoolsplatser erhålls maximalt 4 poäng om det för bostäder erbjuds 20 % fler platser än norm och för kontor upplåtes 20 % av platserna för bilpool. Resultaten redovisas i tabellen nedan. Beroende på vilka avrundningsregler som appliceras så tillkommer inga poolbilar (vid avrundning nedåt) respektive 1 poolbil per område (vid avrundning uppåt). Det totala behovet bilpoolsplatser blir därför mellan 5 och 8 platser.

Tabell 5 Ökning av antal bilpoolsplatser för bostäder för att nå 4 poäng

Bilpoolsplatser - Bostäder	Norm	för 6 poäng	Avrundat nedåt	Avrundat uppåt
Ljusbågen	2	2,4	2	3
Jägmästarplan	1	1,2	1	2
Rådjursstigen / Villebrådet	2	2,4	2	3
Summa	5	6	5	8

Summering bilplatser för att uppnå maximalt antal mobilitetspoäng

Tabell 6 Summering bilplatser för att uppnå maximalt mängd mobilitetspoäng

Bilplatser	Bostäder	Kontor	Handel	Idrotts-hall	Summa	Bilpool	Summa inklusive bilpool
Ljusbågen	45				45	2-3	47
Jägmästarplan	18		0-2		18-20	1-2	19-21
Rådjursstigen / Villebrådet	40				40	2-3	42
Idrottsområdet		(1)*		15	16	(1)*	16
Summa	103	0-1	0-2	15	119-121	5-8(9)	124-130

*För kontor kan dessutom erhållas maximalt 4 poäng om minst 20 % av platserna upplåts för bilpool. Det planerade kontoret för DIF-kansliet har behov av 2 platser enligt norm och behov av endast 1 parkeringsplats om 6 poäng enligt mobilitetsindexet ska nås. I det senare fallet innebär det att om verksamheten dessutom väljer att ordna plats för bilpool, så behöver den (enda) parkeringsplatsen avses för bilpool istället för vanlig bil.

Det totala behovet av bilplatser blir därmed mellan 124-130 platser, varav 5 till 9 platser är avsedda för bilpoolsbilar.

En jämförelse mellan behovet av bilplatser inklusive bilpoolsplatser, baserat på normkraven (124-127) och på maximalt antal mobilitetspoäng (124-130), visar att mobilitetsindexet detta fall inte har någon större påverkan på det totala behovet av privata bilplatser. Anledningen är att den största posten utgörs av bilplatser till bostäder och att denna inte ingår i konceptet för mobilitetspoäng. Det är handel och kontor som kan minska sitt behov, som dock redan utifrån normen är mycket lågt. Behovet av poolbilar är antingen oförändrat eller ökar något, beroende på vilka avrundningsregler som appliceras.

5 Tillgång och efterfrågan på bilparkering

5.1 Befintlig efterfrågan och tillgång

Befintlig parkeringsefterfrågan och lediga platser har kartlagts inom ramen för inventeringen år 2023, se PM Parkeringsinventering Hjorthagskransen 2024-06-05.

1. Det finns ledig kapacitet på gatorna i Hjorthagen oavsett tid på dagen eller dag i veckan.
2. Ledig kapacitet i tillgängliga garage består av 20 platser hos BRF Bergsvåg och 26 platser i kv Drevkarlen, totalt 46 platser; garage i kvarter Ljusbågen planeras att rivas.
3. Det finns en preliminär reservation för platser i Hjorthagsgaraget som har avsatts för att möta efterfrågan från tillkommande bostadsbebyggelse och verksamheter i Hjorthagskransen genom parkeringsköp.

5.2 Tillkommande efterfrågan

Den samlade tillkommande parkeringsefterfrågan bedöms enligt nedan punkter:

1. Efterfrågan på gatuparkering ökar när Ljusbågens nuvarande parkeringsytor ersätts med bostadshus och angöringsgata. Detta omfattar cirka 100 platser (88 i garage, 12 på mark), som enligt föreningens uppgifter är uthyrda till 100 procent. Parkeringsbehovet kommer att behöva tillgodoses på annat sätt i området. Behovet är inte medräknat i kalkylen för parkeringsköp i Hjorthagskransen utan förväntas att lösas genom boendeparkering på gatan.
2. Tillkommande parkeringsbehov på grund av ny bebyggelse bedöms uppgå till mellan 124 och 130 platser som i huvudsak ska hanteras genom parkeringsköp i Hjorthagsgaraget. Mellan 5 och 9 platser kommer avse poolbilar. En liten andel av platserna avser rörelsehindrade. Platserna kommer att behöva anläggas på fastigheterna eller allmän plats, se lösningsförslag nedan.

6 Parkeringslösningar

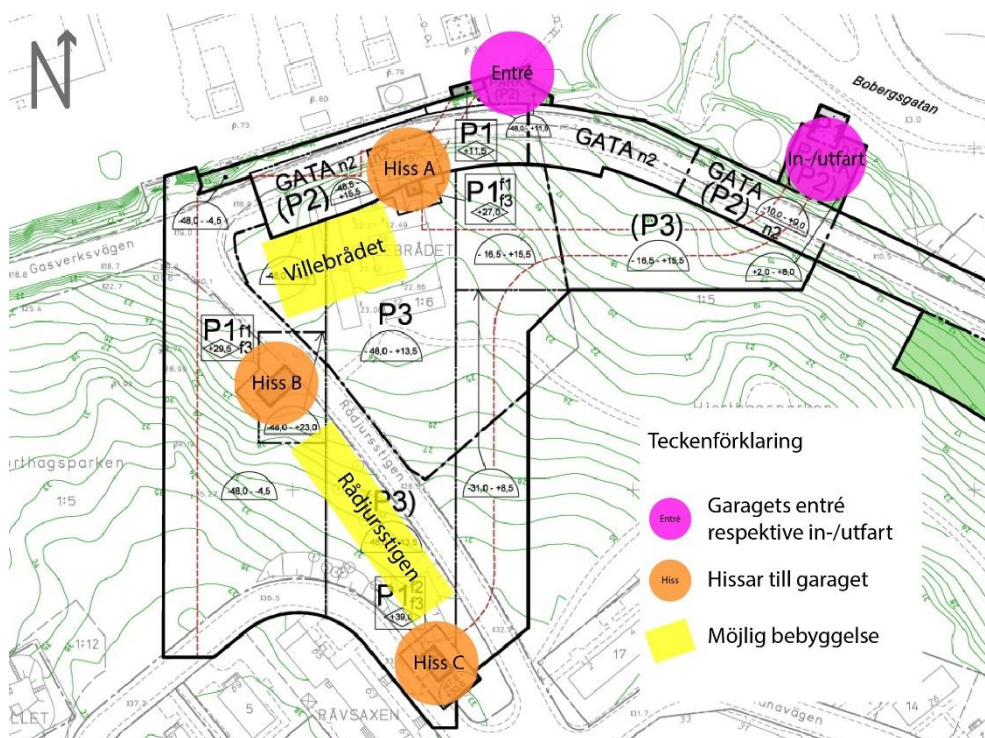
6.1 Cykelparkering

All cykelparkering för boende och besökare till fastigheten ska ordnas på kvartermark. Enligt mobilitetsindexet kan mobilitetspoäng erhållas genom fler sätt än endast ökning av antalet cykelplatser. Ytterligare åtgärdsområden cykelparkering av hög kvalitet, lättillgänglig cykelparkering och service för cyklisterna. För detaljerade beskrivningar av vilka krav som ställs och hur många poäng som kan erhållas hänvisas till mobilitetsindexet. Idrottshallens behov av cykelplatser bör anläggas nära hallens entréer.

6.2 Parkering för bil och bilpool

6.2.1 Placering av platser för rörelsehindrade

Parkeringsplatser för rörelsehindrad boende, verksamhet och idrottshallen (RHP) kommer att behöva anläggas på respektive fastighet för att uppfylla avståndskraven, vilket behöver beaktas i de olika planskedena.



Figur 3 Planerad bebyggelse i förhållande till hissar till Hjorthagsgaraget. Källa: Stockholms Stad och Tyréns.

De planerade bostadshusen i kvarter Villebrådet och Rådjursstigen ligger nära planerade hissar till Hjorthagsgaraget, se kartbild nedan. Om avståndskrav mellan tillgänglig entré/port och hissar uppfylls skulle därmed vissa av RHP:erna kunna förläggas i Hjorthagsgaraget. Detta kan undersökas när byggnadernas och entréernas läge har bestämts. Det är viktigt att gångvägen mellan entréerna är tillgänglig. DIF:s kansli ligger i en sluttning och RHP behöver därför anläggas på gatan utanför DIF:s kansli för att entrén ska kunna nås tillgängligt inom 10 m avstånd. RHP:n förläggs därmed på gatumark, vilket är ett avsteg från kravet att ordna tillgänglig parkering på kvartersmark.

6.2.2 Placering av poolbilar

Bilpoolsplatser löses genom parkeringsköp i Hjorthagsgaraget, alternativt på kvartersmark om så är möjligt.

6.2.3 Bilparkering i Hjorthagsgaraget

Parkeringsbehovet för den nya bebyggelsen kommer inte att tillhandahållas på respektive fastighet utan ska lösas i Hjorthagsgaraget. Cirka 120 platser beräknas att behövas för tillkommande bebyggelse (undantagen eventuellt behov för idrottshallen).

Aspekter som påverkar acceptansen och attraktiviteten av platserna i Hjorthagsgaraget kan bland annat vara gångavståndet mellan byggnad och garage och skillnaden mellan gångavstånd till byggnaden och garaget jämfört med byggnaden och tunnelbanan. Ytterligare en betydande faktor är priset för en parkeringsplats i garaget jämfört med andra parkeringsmöjligheter. Nedan följer data och resonemang avseende dessa faktorer.

I samband med parkeringsinventeringen som genomfördes år 2023⁵ har relevant data om avstånd, kostnad och uthyrningsgrad sammanställts, se Tabell 7. Det är svårt att se tydliga korrelationer mellan dessa faktorer. BRF Bergsvåg konstaterade att det är svårt för dem att hyra ut garageplatserna till marknadspris. Som jämförelse kostade boendeparkeringen i Hjorthagen vid undersökningstillfället 1 100 kronor i månaden.⁶

⁵ Se PM Parkeringsinventering Hjorthagskransen, Tyréns, 2024

⁶ Sedan 1 februari 2024 är kostnaden 1600 kronor i månaden för boendeparkering.

Tabell 7 Avstånd, pris och uthyrningsgrad för garage i Hjorthagskransen.

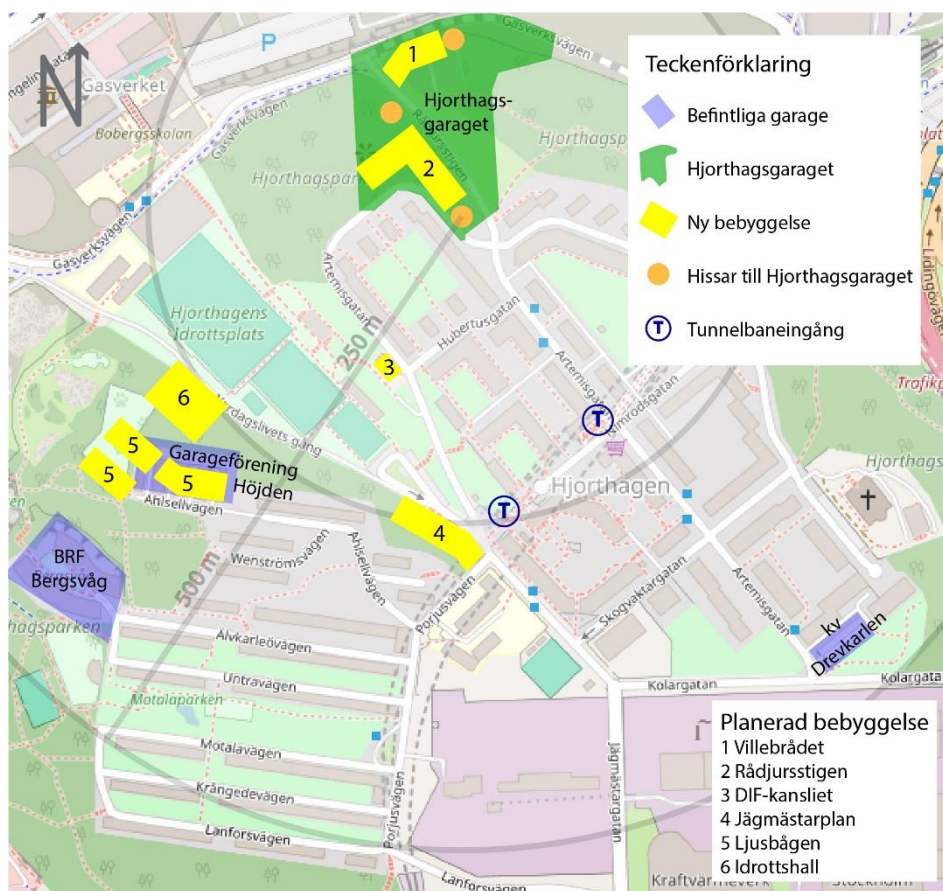
	Accepterat maximalt avstånd	Pris	Uthyrnings- grad
Garageföreningen Höjden	ca 550 m	Pris vid köp år 2013: 40 000 kr Månadsavgift: 200 kr	100 %
BRF Bergsvåg	ca 1 000 m	Månadshyra: - "vanlig plats": 2200 kr - med laddmöjlighet: 2700 kr	56 %
Kv Drevkarlen (Stockholmshem)	Uppgift saknas	Månadshyra: - garage: 1250 kr. - markparkering: 1167 kr.	38 %

I samma undersökning konstaterades att det finns hyresgäster till befintliga garage som accepterar gångavstånd på upp till 1 000 meter:

- Baserat på information från BRF Bergsvåg hyrs deras garageplatser förutom av boende, även av externa hyresgäster som bor mellan 500 och 1 000 meter ifrån garaget.
- Nummerskrivningen från fordon som var parkerade på garageföreningen Höjdens mark visade att fordonen var registrerade på adresser som låg på upp till 550 meter ifrån platsen.
- För kv Drevkarlen saknas jämförbara uppgifter.

I Figur 4 illustreras avstånd på både 250 och 500 meter fågelväg från den sydligaste hissen till Hjorthagsgaraget samt tunnelbaneingångarnas läge och i Tabell 8 anges verkliga gångavstånd.

Som även visas i Figur 3 och Figur 4 har boende och verksamheter i både Villebrådet och Rådjursstigen mindre än 50 meter till garagets entréer och hissar. För Villebrådet ligger entrén och hiss A närmast. Rådjursstigen ligger i princip mellan både hiss A och B. För övriga boende och verksamheter (Ljusbågen, DIF-kansliet, Jägmästarplan och Idrottshallen är det närmaste alternativet hiss C, då alla dessa ligger söder om denna punkt.



Figur 4 Läge för garage i Hjorthagskransen: BRF Bergsvåg, Garaget, kv. Drevkarlen; Hjorthagsgaraget och tunnelbaneingångar. Källa: Open Street maps och Tyréns

Tabellen nedan anger avstånd till närmaste hiss och tunnelbaneentré. Fågelvägen och verkligt gångavstånd kan skilja sig en del för vissa kvarter på grund av att terrängen kan kräva längre gångsträckor. Det behöver också beaktas att nivåskillnaderna i området kan innebära att promenaden kan upplevas som något längre och besvärligare än i ett område utan nivåskillnader.

Tabell 8 Verkligt gångavstånd mellan planerad bebyggelse och hiss till garage samt tunnelbana. Ljusgröna rutor indikerar kortast avstånd.

Planerad bebyggelse	Avstånd till Hjorthagsgaraget (närmaste hiss)	Avstånd till T-bana (närmaste ingång)
Rådjursstigen och Villebrådet, 80 lägenheter	0-50 m	230 resp. 350 m
DIF-kansliet	200 m	150 m
Jägmästarplan, 35 lägenheter	400 m	50 m
Idrottshall	400 m	250 m
Ljusbågen, 90 lägenheter	630 m	300 m

Kartan och tabellen visar att över 60 procent av de tillkommande bostäderna (115 lägenheter av 205) ligger högst 400 meter och knappa resten (90 lägenheter, kv Ljusbågen) cirka 630 meter från närmaste hiss, mätt som verkligt gångavstånd. Alla lägenheter ligger högst 350 från närmaste tunnelbaneentré.

Summering

Avseende framtida användning av Hjorthagsgaraget indikerar exemplen från BRF Bergsvåg och garageföreningen Højden (Tabell 7) att ett avstånd på upp till 1 000 meter kan accepteras av hyresgästerna. Tunnelbanan ligger högst 350 meter från ny bebyggelse, vilket räknas som ett bra avstånd för spårbunden trafik. För boende som använder bilen sällan och som i övrigt reser kollektivt bör ett längre avstånd till garaget kunna vara acceptabel.

Acceptansen för garageplatserna kommer också påverkas av avgiften per plats. Boende i de nya bostäderna kommer endast att hänvisas till Hjorthagsgaraget och kommer inte kunna få tillstånd för boendeparkering i området. Exemplet från BRF Bergsvåg visar att det kan vara svårt att hyra ut garageplatser till marknadspris⁷. Därför kommer det att vara viktigt att skapa en balans i avgiftsnivåerna för alla tillgänglig parkering, både privat och allmän, samt både i garage, på gator och övrig markparkering.

6.2.4 Boendeparkering på gator

Hyresgäster till garageföreningen Højden kommer att behöva hitta alternativa parkeringslösningar för det fall att anläggningen ersätts av bostadskvarter med angöringsgata Idag accepteras endast boende i Hjorthagen som hyresgäster, vilket innebär att alla hyresgäster har/kommer att få tillstånd för boendeparkering i området. Då det finns ledig kapacitet i övriga Abessinien (där även garageföreningen ligger) är det troligt att en del väljer att ställa sin bil på någon av de närliggande gatorna. Som har beskrivits tidigare finns det fler än de nödvändiga platserna på dessa gator men ledig kapacitet finns även i övriga Hjorthagen. Vid tider då högst beläggning råder kan beläggningen på gatorna i Hjorthagskransen öka till cirka 80 procent, vilket troligen är taket för en acceptabel parkeringssituation i Hjorthagskransen, sett till söktrafiken som detta medför.

⁷ En översiktlig granskning av Stockholm Parkeringsgarage i Norra Djurgårdsstaden (Gasverket, Gotska Sandön FB, Björnlandet Garage, Töfsingdalen garage) visar att både köllängder (mellan 0 och >365 dagar) samt avgiftsnivåer (mellan 1 550 kr och 2 375 kr, eller högre) varierar starkt och verkar inte korrelera med varandra).

Bilaga idrottsanläggning

Efterfrågan på parkeringsplatser

Parkerings efterfrågan för bilar och cyklar

Idrottsförvaltningens parkeringsstrategi anger ett spann för parkeringstal som ska ge stöd för en tidig indikation avseende parkeringsbehovet för både bil och cykel. Vartefter planeringen fortskrider och mer kunskap finns om den planerade verksamheten kan beräkningarna finjusteras.

Tabell 9 Parkeringstal för cykel och bil för idrottsanläggning. Källa: Idrottsförvaltningen

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

Den tillåtna maximala kapaciteten för hallen antas vara 300 personer. Fullbeläggning förväntas dock höra till undantagen och den genomsnittliga beläggningen bedöms ligga på cirka 50% på vardagar, dvs 150 personer.

På grund av mycket goda förutsättningar att cykla till idrottshallen (se stycke Antaganden nedan) används det högst möjliga p-talet för cykel (0,6).

För bilparkering är utgångspunkten att förutsättningarna för att resa med annat färdmedel än bil är mycket goda, bland annat på grund av möjligheterna att gå och den omedelbara närheten till tunnelbanan (se stycke Antaganden nedan). Därför föreslås ett p-tal som ligger lägre än det föreslagna spannet och motsvarar en bilandel på 10%, p-tal 0,1. Behovet av angöringsplatser beräknas med p-tal 0,01,

Tabell 10 Parkeringsbehov för cykel och bil för den nya idrottshallen

Verksamhet vardagar: 150 personer	Cykel	Bil
Parkeringsplatser för besökare	90	15
Angöringsplatser för besökare		2

Antaganden

Parkeringsstrategin för idrottsanläggningar anger en rad faktorer som bör bedömas för att avgöra hur dessa påverkar parkeringsbehovet. Se kapitlet om fördjupning för en utförligare beskrivning av hur faktorerna som nämns i tabellen nedan har bedömts.

Färgmarkeringarna i tabellen anger om en faktor påverkar bilparkeringsbehovet i stor eller liten utsträckning och texten rutorna beskriver faktorns kvalitet för aktuell lokalisering. Orange rader i tabellen anger att parkeringsefterfrågan på bilparkering kan minskas i stor utsträckning på grund av den undersökta faktorns kvalitet; brun innebär en medelstor påverkan och grå att parkeringsefterfrågan inte kan minskas på grund av faktorn.

Även om inte alla faktorer har kunnat undersökas ännu blir det tydligt att parkeringsbehovet för bil kan läggas på en låg nivå och cykelbehovet är troligen mycket hög.

Tabell 11 Olika faktors påverkan på parkeringsbehovet

Faktors påverkan på parkeringsbehov	
Närhet till kollektivtrafik	Ligger mycket nära
Turtäthet	Mycket god/god turtäthet
Bebyggelsens täthet	Mycket tät bebyggelse
Närhet till gång- och cykelstråk	Omedelbar närhet
Samnyttjande cykelplatser	Ej möjlig / låg påverkan
Samnyttjande bilplatser	I viss grad möjlig / låg påverkan
Idrottsverksamhet	Ej bedömt än
Upptagningsområde	Ej bedömt än
Tid för utövning	Mycket goda/goda möjligheter att resa kollektivt
Utövarnas ålder	Ej bedömt än
Utrustning	Litet behov av utrustning

Hantering av parkeringsefterfrågan

Cykelparkering

Idrottshallen ligger i direkt anslutning till Vardagslivets gång som är ett viktigt gång- och cykelstråk för besökarna till hallen. Cykelparkeringar bör därför ordnas direkt intill hallen och så nära entrén som möjligt, utan att Vardagslivets gång behöver korsas mellan parkering och entré. Detta gäller även om övrig angöring ordnas från idrottshallens tak och Ljusbågens nivå. I så fall krävs endast ett fåtal cykel- och mopedplatser där. Bedömningen är att de flesta cyklister kommer till idrottshallen via Vardagslivets gång och i mycket liten utsträckning via Ljusbågen. Cykelparkeringens utformning bör hålla hög standard för att säkerställa stöld- och väderskydd. Parkeringsmöjlighet för mopeder bör ordnas för utövare i främst i åldrarna 15-18 år.

Bilparkering

Intill Hjorthagens IP:s och omgivande gator

Hösten 2023 genomfördes en beläggningsräkning för parkeringsplatserna inom den äldre delen av Hjorthagen⁸. Det ingick även en närmare undersökning av hur dagens idrottsverksamhet påverkar parkeringssituationen i området. Ett av resultaten är att parkeringen vid Hjorthagens IP har en beläggning på cirka 60 % både på vardagar (både dagtid och eftermiddagar/kvällar), är i det närmaste fullbelagd på lördagar (dagtid) och står i princip tom på nätterna.

På helgen har närliggande gator såsom delar av Artemisgatan, Jägmästargatan, Hubertusgatan och Skogvaktargatan mycket hög och delvis högre beläggning än motsvarande nattetid. Detta tyder på att vissa av IP:ns besökare parkerar där i samband med idrottsverksamhet. På vardagar används gatuparkeringen på Artemisgatan mellan Nimrodsgatan och Hubertusgatan troligen i viss utsträckning av idrottsutövare.

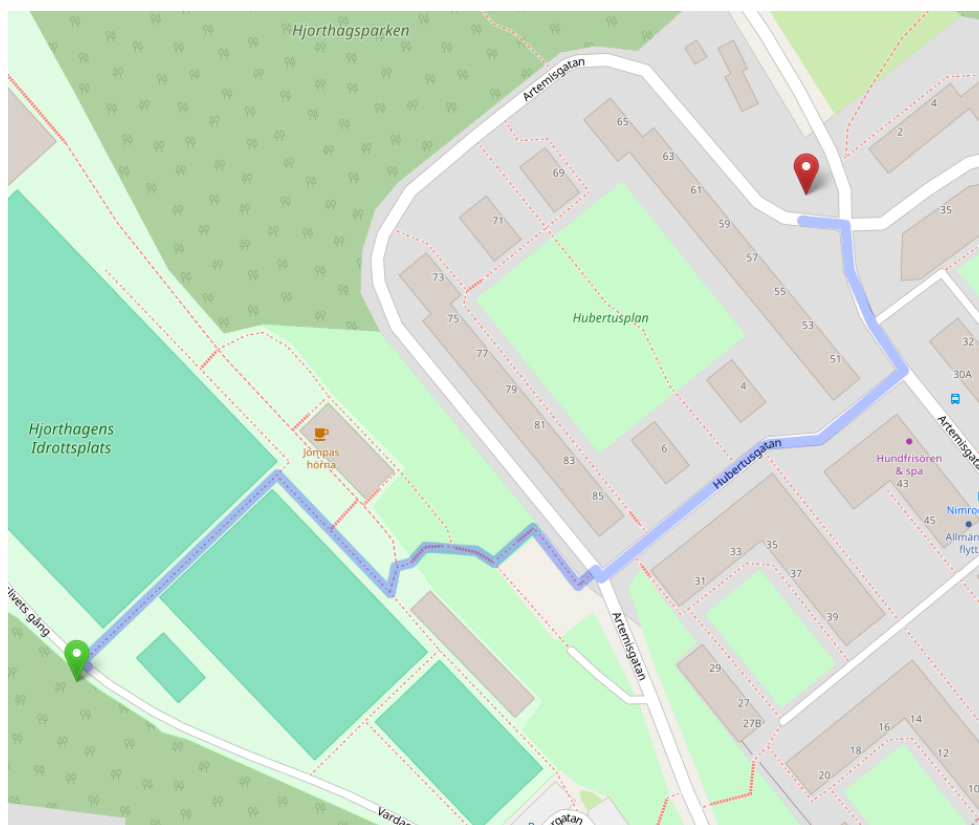
Den övergripande bedömningen är att det finns potential för samnyttjande av parkeringsplatser på IP:ns parkering mellan den nya idrottshallens verksamhet och befintlig idrottsverksamhet; i första hand på vardagar (dag och eftermiddag/kväll). På helgen bedöms dock parkeringssituationen som något ansträngt och besökare till hallen bör därför hänvisas till Hjorthagsgaraget istället.

⁸ Rapport Parkeringsutredning Hjorthagskransen, Tyréns/Stockholms Stad; under framtagande

I Hjorthagsgaraget

Den entré/hiss till Hjorthagsgaraget som ligger närmast idrottshallen planeras intill korsningen Rådjursstigen/Artemisgatan, se röd markör i kartbilden nedan. Den blå sträckningen mellan idrottshallen (grön markör i kartbilden) och Hjorthagsgaraget markerar den genaste gångförbindelsen, som är cirka 380 meter lång och tar cirka 6 minuter att gå. Avståndet i sig bedöms som godtagbart. Sträckan inkluderar dock trappor och nivåskillnader längs både Artemisgatan och Hubertusgatan, som minskar promenadvänligheten.

För att göra det mer attraktivt för besökare till idrottshallen att parkera i Hjorthagsgaraget behöver det undersökas hur gångförbindelsen kan göras så gen och attraktiv som möjligt för gående. Idrottshallen respektive garaget behöver även vägvisas till för att underlätta orienteringen.



Figur 5 Möjlig gångväg mellan idrottshallen (grön markör) och entré/hiss till Hjorthagsgaraget; avståndet är 380 meter. Källa: Open Street maps

Fördjupning: Faktorer som påverkar parkeringsbehov för idrottsanläggning

För att justera det beräknade parkeringsbehovet inom ramen för det ovan beräknade spannet undersöks nedan olika faktorer som har påverkan på parkeringsbehovet, såsom närhet till kollektivtrafik, bebyggelsetäthet och områdeskaraktär samt eventuellt samnyttjandepotential med omgivande verksamheter.

Närhet till kollektivtrafik

Kollektivtrafiken ligger inom kort avstånd från anläggningen och nås plant via Vardagslivets gång. Tillgång finns till både tunnelbana (10 min turtäthet vardagar dag och kvällstid) och buss 54 som avgår både från Gasverksvägen, intill Bobergsskolan och från Jägmästarplan intill Hjorthagsskolan. Alla stationer/hållplatser ligger inom en radie på mellan 250 och 290 meter från idrottshallen. Bussens turtäthet är 15 minuter dagtid och 30 minuter efter klockan 18:30, vilket är en acceptabel turtäthet för verksamheten på en idrottsanläggning.

Närmaste bilparkering ligger idag intill Jägmästarplan och ligger därmed något närmare idrottshallen än tunnelbanan eller busshållplatsen, vilket minskar kollektivtrafikens attraktivitet i viss utsträckning⁹.

Faktorer påverkan på parkeringsbehov	
Närhet till kollektivtrafik	Ligger mycket nära
Turtäthet	Mycket god/god turtäthet

Bebyggelsetäthet och områdeskaraktär

Anläggningen kommer att ligga direkt intill ett attraktivt gång- och cykelstråk och inom några hundra meters avstånd från bebyggelsen i de gamla delarna av Hjorthagen på ena sidan och Norra Djurgårdsstaden på andra sidan. I o m att hallen ligger i direkt anslutning till områden med hög bebyggelsetäthet förväntas denna faktor bidra till att många går och cyklar till träningen och därmed ett lägre behov av bilparkering och angöringsplatser.

⁹ 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.

Faktorerers påverkan på parkeringsbehov	
Bebyggelsens täthet	Mycket tät bebyggelse
Närhet till gång- och cykelstråk	Omedelbar närhet

Samnyttjandepotential

För att samnyttja cykelplatser med andra verksamheter förutsätts att verksamheternas cykelställ ligger mycket nära idrottshallens entré vilket inte är fallet för denna idrottshall. Det finns bilparkeringar intill Jägmästarplan som principiellt borde kunna samnyttjas med befintliga idrottsverksamheter. Troligen pågår idrottsverksamhet på fotbollsplanen samtidigt som i idrottshallen. Idag är parkeringen vid Hjorthagens IP belagd till cirka 60 på vardagar, vilket ger vissa möjligheter till samnyttjande. Parkeringen är dock fullbelagd på helger och i detta fall är samnyttjande möjligt i mindre utsträckning.

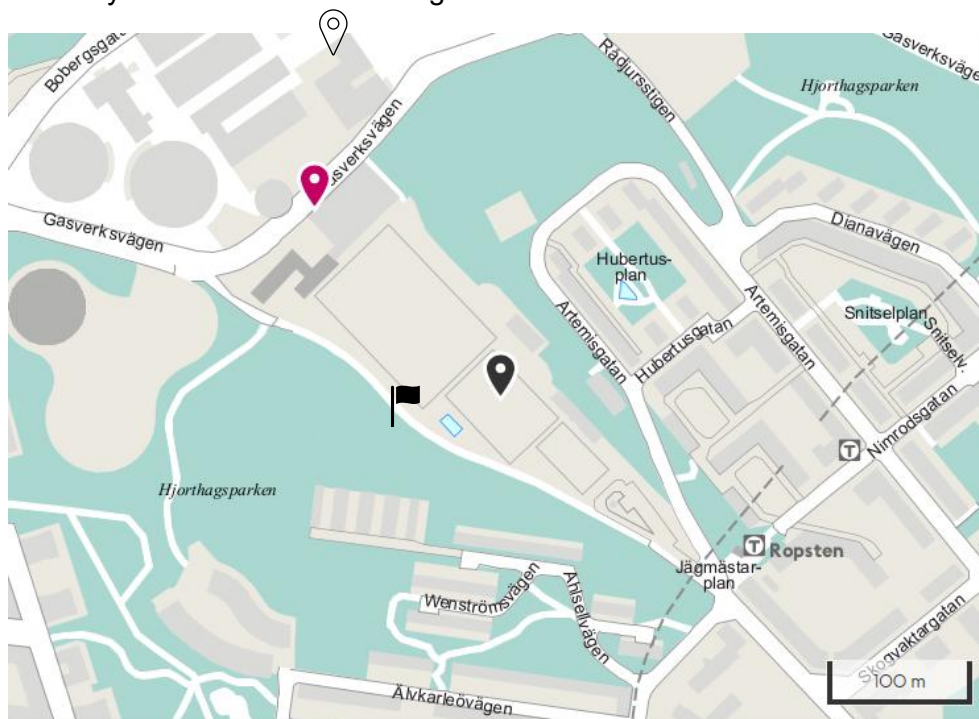
Faktorerers påverkan på parkeringsbehov	
Samnyttjande cykelplatser	Ej möjlig / låg påverkan
Samnyttjande bilplatser	I viss grad möjlig / låg påverkan

Förutsättningar baserat på verksamheten

I detta tidiga skede är det inte känt vilka typer av idrotter som hallen kommer att användas till. För att kunna göra rimliga antaganden utgår därför PM:et utifrån att den blivande idrottshallen kommer att vara likvärdig och ha liknande verksamhet som Hjorthagshallen. Hjorthagshallen är en s.k. multihall i två plan. Spelmåttan är 40 x 20 meter och spelplanen är delbar i mitten. Den är godkänd för sporter som bland annat handboll, innebandy och fotboll. Hjorthagshallen har även en sal som är utrustad för fäktning. På enkla läktare finns det plats för cirka 100 åskådare. Dessutom finns

- Mindre motionsrum
- Café
- Rehabrum
- Rum för läsläsning
- Sex omklädningsrum
- Två domarrum

Dagtid används hallen av eleverna på Bobergsskolan och övriga tider är den uthyrd till olika idrottsföreningar.



Figur 6 Hjorthagshallens läge (rosa markör) och Bobergsskolan (vit markör). Möjlig placering för ny idrottshall (flagga). Källa: [Hjorthagshallen - Stockholms stad](https://hjorthagshallen-stockholmsstad.se/) ([foreningsservice.stockholm](https://foreningsservice.stockholm.se/))

Idrottsverksamhet

Den typen av idrottsverksamheter som utförs i idrottshallen har påverkan på hur många personer som befinner sig samtidigt i hallen och kan ha påverkan på behovet av att transportera sig med bil. Antal utövare varierar stort mellan olika typer av verksamheter. Dimensionerande situation är efterfrågan på parkering en "vanlig vecka", det vill säga för veckovis återkommande belastningstoppar. En riktlinje är att varje utövare har två åskådare med sig, och att yngre utövare i regel har fler åskådare med sig än äldre utövare. Förutom utövare ska även eventuella lagledare och funktionärer inkluderas. 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.

Faktorns påverkan på parkeringsbehov

Idrottsverksamhet

Ej bedömt än

Upptagningsområde

De olika verksamheterna har olika stora upptagningsområden vilket innebär att resorna till och från anläggningarna varierar i geografiskt avstånd. Verksamheter med större upptagningsområde genererar generellt 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. Som rimlig restid anges 10 minuter. Mycket bra och ganska bra närhet ger lägre efterfrågan på bilparkerings- och angöring samt högre efterfrågan på cykelparkering.

Faktorns påverkan på parkeringsbehov

Upptagningsområde

Ej bedömt än

Tid för utövning

Hur tiden för utövningen påverkar parkeringsbehovet är sammanlänkat med hur god turtäthet försörjande kollektivtrafikförbindelser har under den tid verksamheten bedrivs och generellt sett innebär mindre god turtäthet under de tider verksamheten bedrivs ger en högre efterfrågan på bilparkerings- och angöringsplatser. Närhet till tunnelbanan med en god turtäthet de flesta tider på dygnet och bussen godtagbara turtäthet minskar i föreliggande fall parkeringsbehovet.

Faktorns påverkan på parkeringsbehov

Tid för utövning

Mycket goda/goda
möjligheter att resa
kollektivt

Utövarnas ålder

En större andel vuxna utövare ökar parkeringsbehovet, men även en hög andel yngre barn kan innebära att vuxna skjutsar med bil och stannar kvar under träningen. Äldre barn och tonåringar går, cyklar, åker moped och kollektivt i stor utsträckning.

Faktorns påverkan på parkeringsbehov

Utövarnas ålder

Ej bedömt än

Utrustning

Beroende på idrott krävs olika mycket utrustning vilket påverkar transporteringsbehov och -möjligheter. I föreliggande fall har antagits att inga idrotter som kräver omfattande utrustning utförs, det vill säga att behovet av parkering och angöring är liten.

Faktorns påverkan på parkeringsbehov	
Tid för utövning	Litet behov av utrustning

Särskilda evenemang

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 (Hjorthagsgaraget) och gatuparkering nyttjas i den mån det finns lediga platser.