

Trafik- och parkeringsutredning

Detaljplan för idrottshallar vid Ektorpsvägen juni 2020

Innehållsförteckning

1. Inledning	2
2. Platsens förutsättningar	3
2.1 Gång- och cykeltrafik.....	4
2.2 Kollektivtrafik	4
2.3 Biltrafik.....	4
3. Järlahöjdens idrottsområde och omvärldsbevakning	5
3.1 Järlahöjden i Nacka kommun	5
3.2 Omvärldsbevakning.....	6
3.2.2 Sammanfattning.....	8
4. Trafikkonsekvenser i och med exploatering.....	9
4.1 Gång- och cykeltrafik.....	9
4.2 Kollektivtrafik	10
4.3 Biltrafik.....	11
5. Parkeringsefterfrågan	12
5.1 Dimensionerad besökssituation	12
5.2 Cykel- och mopedparkering.....	13
5.3 Bilparkering	14
6. Ordning och säkerhet	17

I. Inledning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra uppförande av en tennishall med banor för klassisk tennis och padeltennis, ishallar, café, butik och parkering.

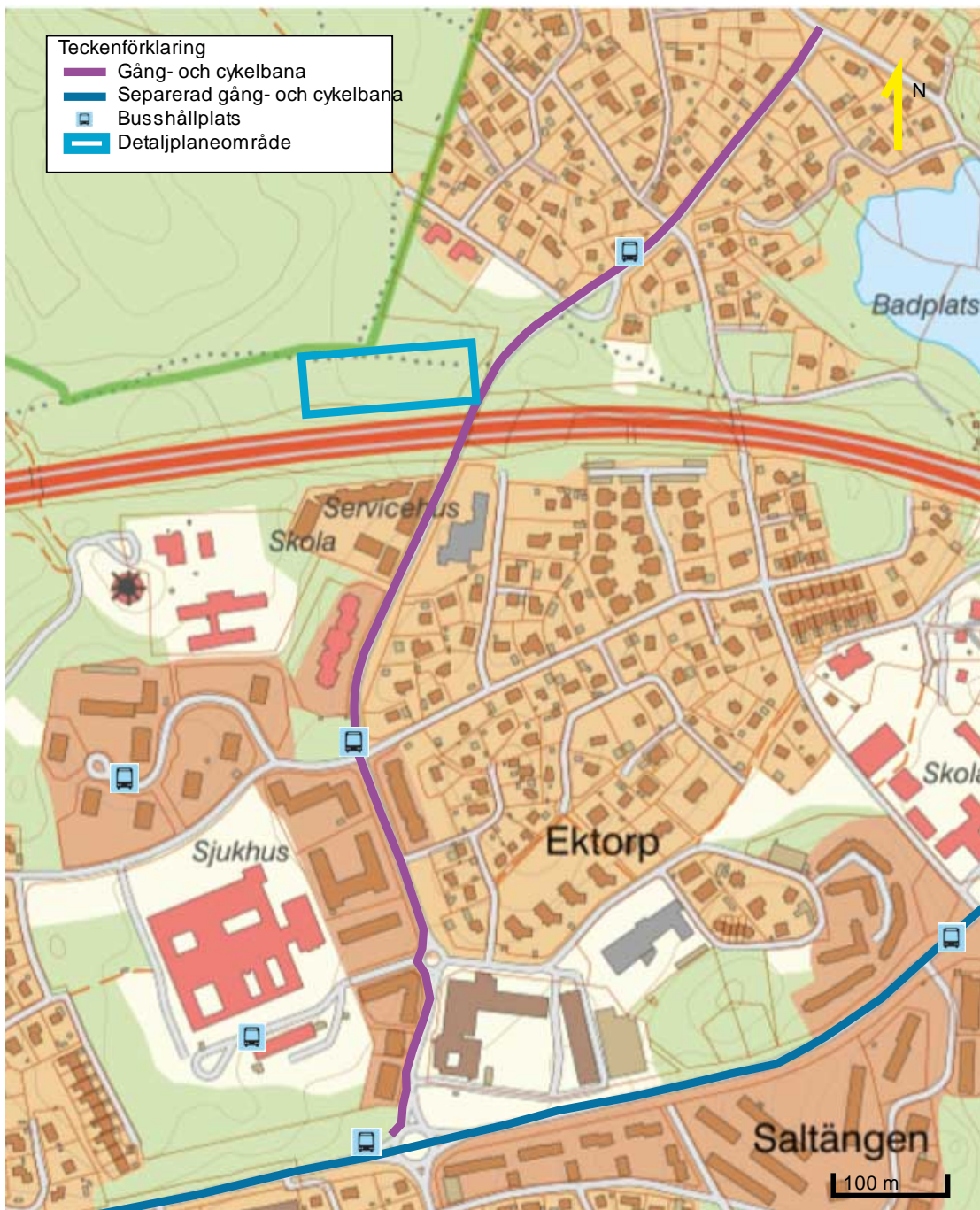
Planområdet är beläget norr om Värmdöleden och väster om Ektorpsvägen. Planområdet angränsar i nordväst till Nyckelvikens naturreservat och berörs av riksintresse för kommunikationer, Värmdöleden, söder om området.



Figur 1 Översiktskarta, planområdet är markerat med en blå ruta.

2. Platsens förutsättningar

Planområdet är beläget cirka två kilometer nordost om Nacka centrum. Området gränsar i söder mot Värmdöleden, i öster mot Ektorpsvägen, i nordost mot bergbranter ner mot närbelägen tomtmark, samt i norr och väster mot Nyckelvikens naturreservat. Planområdet fungerar idag som en buffertzona mellan Värmdöleden och Nyckelvikens naturreservat. Området utgörs av olika öppna skogsmiljöer främst bestående av gamla träd av ek, gran och tall samt hållmarker. Det finns ingen bebyggelse inom planområdet idag.



Figur 2 Närområdet idag med omgivande infrastruktur och busshållplatser.



2.1 Gång- och cykeltrafik

Ektorpsvägen är ett huvudcykelstråk som förbinder Skuru och Ektorp med det regionala cykelstråket längs med Värmdövägen. På den västra sidan om Ektorpsvägen är det en delad gång- och cykelbana där bredden varierar men är omkring 3 meter bred förbi detaljplaneområdet. Gång- och cykelbanan norr om planområdet har under 2019/20 breddats till 3,25 meter. Den delade gång- och cykelbanan startar vid Utskogsvägen och sträcker sig till Värmdövägen. Skyltningen för delad gång- och cykelbana är idag inte komplett på sträckan, trafikplanerare med ansvar för cykelåtgärder på Nacka kommun har uppmärksammat om detta. Längs med Ektorpsvägens östra sida finns även en gångbana. Det finns ett reglerat övergångsställe på cirkulationen vid Ektorp vilket gör att barn som inte är säkra i trafikmiljön kan passera Värmdövägen där.

2.2 Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats ligger på Ektorpsvägen (Bråvallaplan). Hit är det cirka 200 meter från planområdet. Från denna hållplats avgår bussarna 409 och 449. Buss 449 går igenom Skuru och Ektorp och sedan in till Medborgarplatsen i rusningstrafik. Buss 409 går via Värmdövägen in igenom Ektorp och Skuru. Busslinjen har under stora delar av dygnet avgångar varje halvtimme.

Till Ektorps centrum, med ytterligare bussförbindelser, är det omkring 750 meter eller tio minuters promenad. Det är omkring 17 busslinjer som trafikerar busshållplatsen. Trafik går till stora delar av Nacka kommun.

2.3 Biltrafik

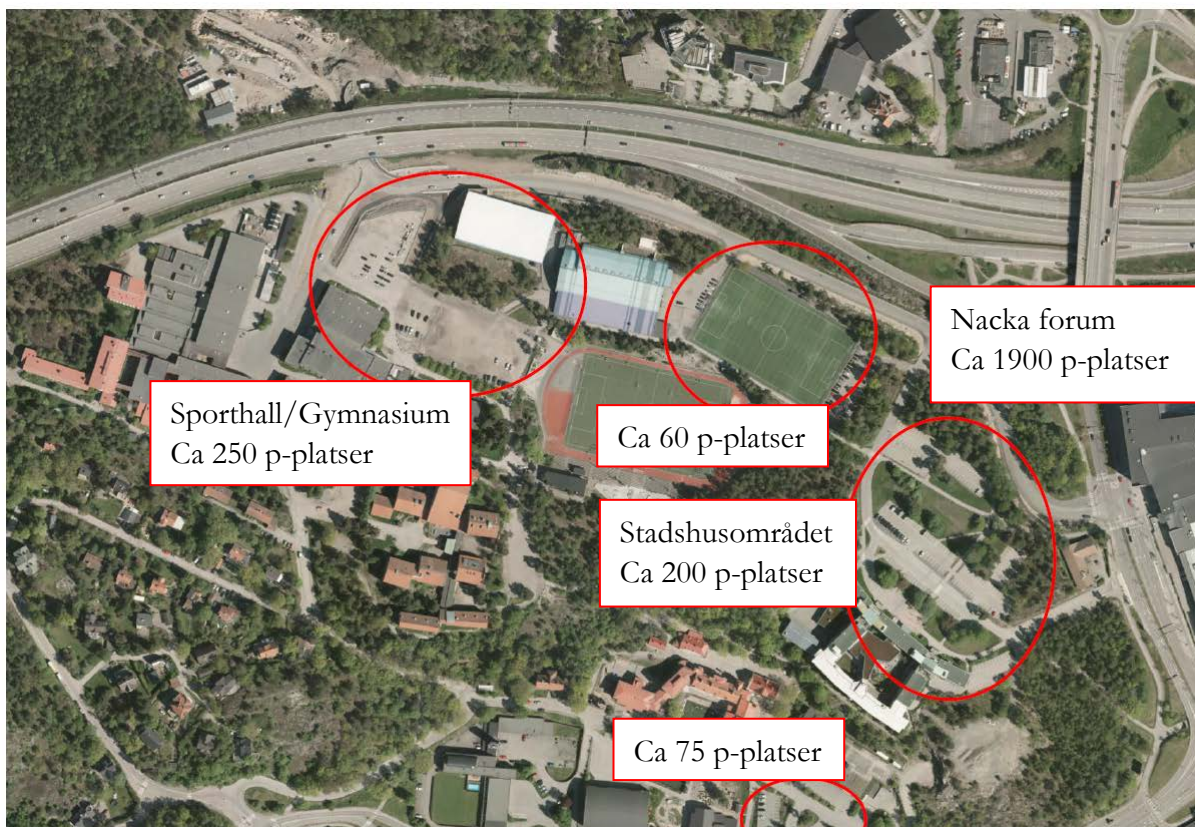
I direkt anslutning till planområdets södra sida ligger Värmdöleden som utgör en viktig länk mellan Stockholm, Nacka och Värmdö. Leden är tungt trafikerad under större delen av dygnet och är en primär led för farligt gods. Ektorpsvägen, öster om planområdet länkar samman Värmdövägen med bostadsområdet Skuru. Trafikmätningar från 2015 visar att flödet på Ektorpsvägen är omkring 1200 fordon/dygn. På Ektorpsvägen söder om Edinsvägen är dygnsflödet omkring 4900 fordon/dygn.

3. Järlahöjdens idrottsområde och omvärldsbevakning

En omvärldsbevakning av parkering till liknande anläggningar och i liknande områden har studerats. Även ishallarnas nuvarande placering i Nacka kommun kommenteras. Det har inte utförts någon beläggningsstudie på Järlahöjden för att undersöka hur stor andel av besökarna som åker bil till idrottsverksamheterna.

3.1 Järlahöjden i Nacka kommun

På Järlahöjden i Centrala Nacka finns idag flera idrottsverksamheter samlade med ishallar, fotbollsplaner och en simhall med mera. Det finns omkring 310 parkeringsplatser i direkt anslutning till idrottsområdet. I det närliggande området finns parkeringsplatser enligt Figur 3.



Figur 3 Ovanstående bild visar Järlahöjden med omnejd. De röda ringarna markerar möjliga parkeringsytor för besökare i området.

Precis intill ishallen och Nacka gymnasium är 250 parkeringsplatser belägna. Gymnasieverksamhet och idrottsverksamhet har en god möjlighet att samnyttja parkering, detta eftersom skolan använder parkeringen främst på dagtid och idrotten främst på eftermiddag och helger. I närhet till en av fotbollsplanerna finns 60 parkeringsplatser. Vid större evenemang finns parkering intill stadshuset som kan samnyttjas eftersom evenemang inom idrott sker på andra tider än kontorstid.

Majoriteten av parkeringsplatserna är idag avgiftsfria, gratis parkering ökar efterfrågan på parkeringsplatser. Om parkeringen skulle avgiftsbeläggas kommer efterfrågan på parkering på Järlahöjden att minska. I området finns ett stort utbud av parkering vilket gör att den

som tar bilen nästan alltid kommer att hitta en parkering. En osäkerhet om det finns lediga platser minskar belägenheten att ta bilen, vilket ett mindre antal parkeringar kan leda till. Att begränsa antalet parkeringsplatser är ett sätt att främja hållbart resande vilket är i linje med Nacka kommuns strategi Framkomlighet i Nacka (2016). En faktor som kan styra mot ett hållbart resande är minskat utbud av parkering och avgiftsbelagd parkering vilket kommunen har för avsikt att styra mot oavsett vart idrottsanläggningar är belägna.

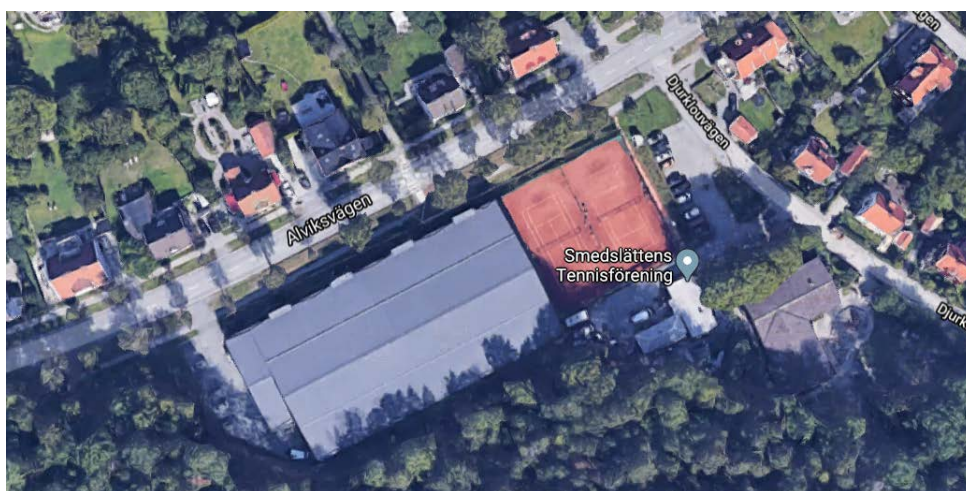
3.2 Omvärldsbevakning

Efterfrågan på parkering kan variera mycket beroende på verksamhetens geografiska plats och närliggande verksamheter. Det finns inget givet parkeringstal för idrottsverksamheter. Referensanläggningar på andra orter går inte att jämföra rakt av eftersom det är flera parametrar som påverkar mängden parkering. Exempelvis gällande ishallen i Vallentuna och Stora mossens IP som ligger i stora idrottsklutser med flera olika verksamheter som har en gemensam parkeringsyta. Det är således svårt att bryta ut det enskilda parkeringsbehovet för en enskild idrottshall kunna jämföra det med ishallarna i Ektorp.

Idrottshallars placering i kommunen och möjlighet till kollektivtrafik, goda gång- och cykelförbindelser är också faktorer som påverkar behovet av parkering. En tennisanläggning i Smedslätten, Bromma och en ishall i Ritorp, Solna har liknande geografiska förutsättningar som idrottshallarna vid Ektorpsvägen varför dessa redovisas nedan.

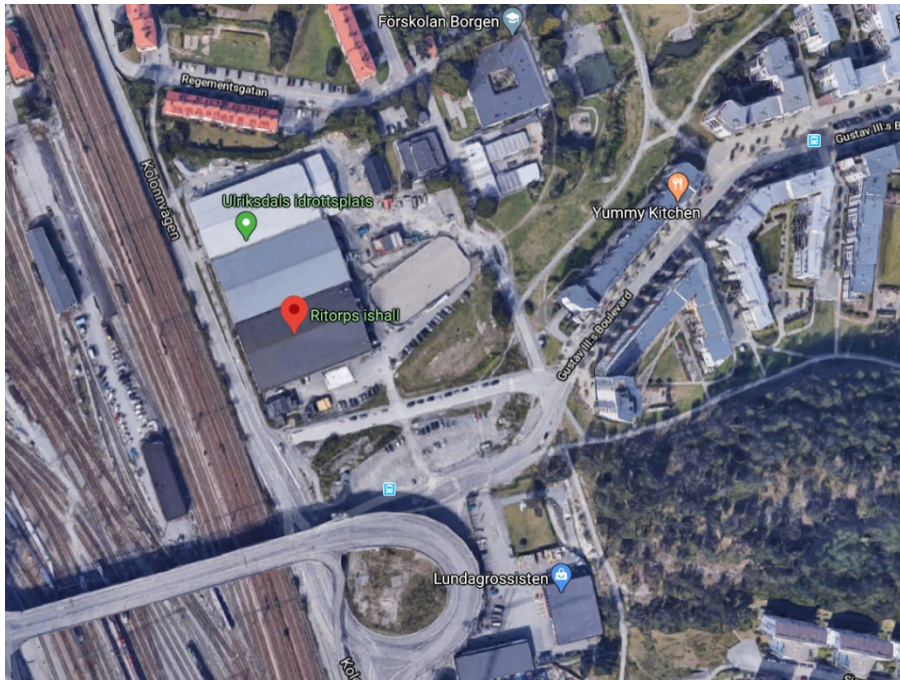
3.2.1 Likvärdiga anläggningar

Tennisanläggningen i Smedslätten, Bromma, har även likande förutsättningar som planerade idrottsanläggningar i Ektorp. Avståndet till Nockebybanan är omkring 450 meter och till närmsta Tunnelbanestation, Alvik, är det 2,2 kilometer. Det finns sex tennisplaner i anläggningen och omkring 22 parkeringsplatser tillägnat hallarna.



Figur 4 Tennisball i Smedslätten

I Solna, Ritorp, finns två fullstora isrinkar. Enligt en parkeringsutredning framtagen för området används omkring 50-60 parkeringsplatser till dessa rinkar på vardagseftermiddagarna.

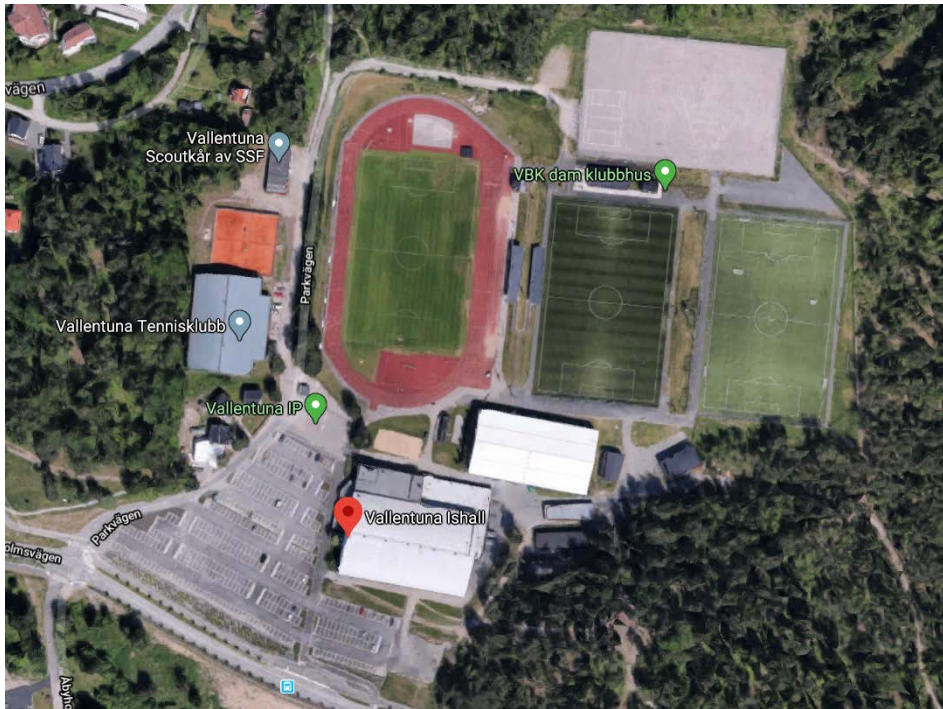


Figur 5 Idrottshallar i Ritorp, Solna

3.2.1 Referensobjekt i idrottskluster

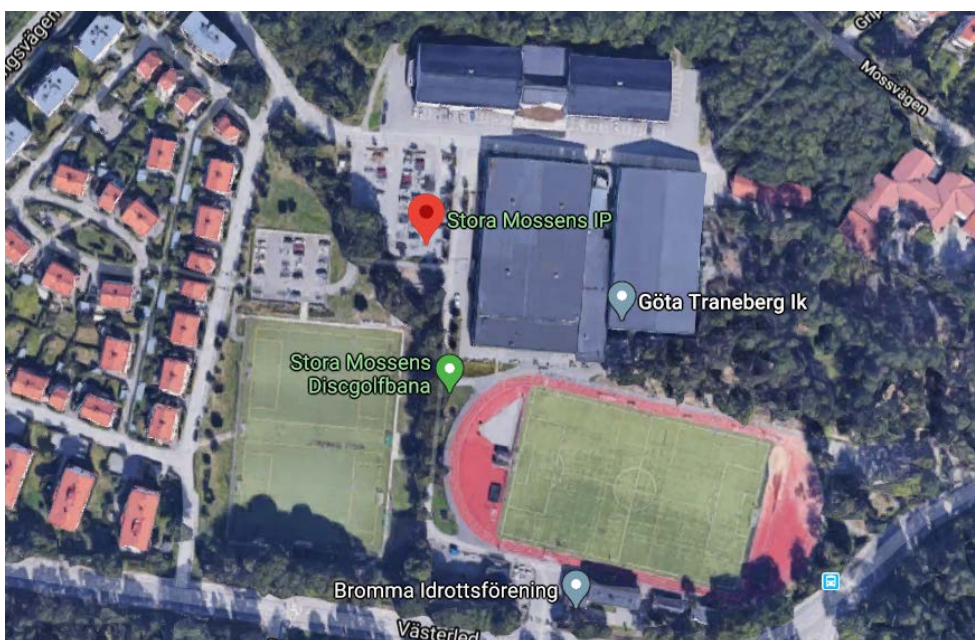
I Vallentuna finns ett stort område med olika idrottsanläggningar. Området innefattar två isrinkar, tre fotbollsplaner, tre tennisplaner, scoutklubb och en grusyta för friidrott.

Området har omkring 350 parkeringsplatser. I det aktuella området finns fler idrottsverksamheter än vad som planeras i Ektorp, och det är därför svårt att särskilja hur många parkeringsplatser som är tillägnat ishallen samt tennisanläggningen eftersom det är en delad parkering för samtliga verksamheter.



Figur 6 Vallentuna idrottsområde

Stora mossens IP, i Stockholms stad, är beläget i en liknande miljö som de föreslagna idrottshallarna vid Ektorpsvägen. Stora mossens IP ligger inte direkt intill kollektivtrafik utan är beläget cirka 850 meter från Stora mossens tunnelbanestation. Vid Stora mossens IP finns två isrinkar, en plan för 11-personsspel, två planer för 7-personsspel, läktare för 350 personer, friidrottsanläggning och ett konferensrum för 100 personer. Till dessa aktiviteter finns omkring 150 - 160 parkeringsplatser. Även vid detta exempel finns inga uppgifter om mängden besökare till ishallen som nyttjar parkeringsytan.



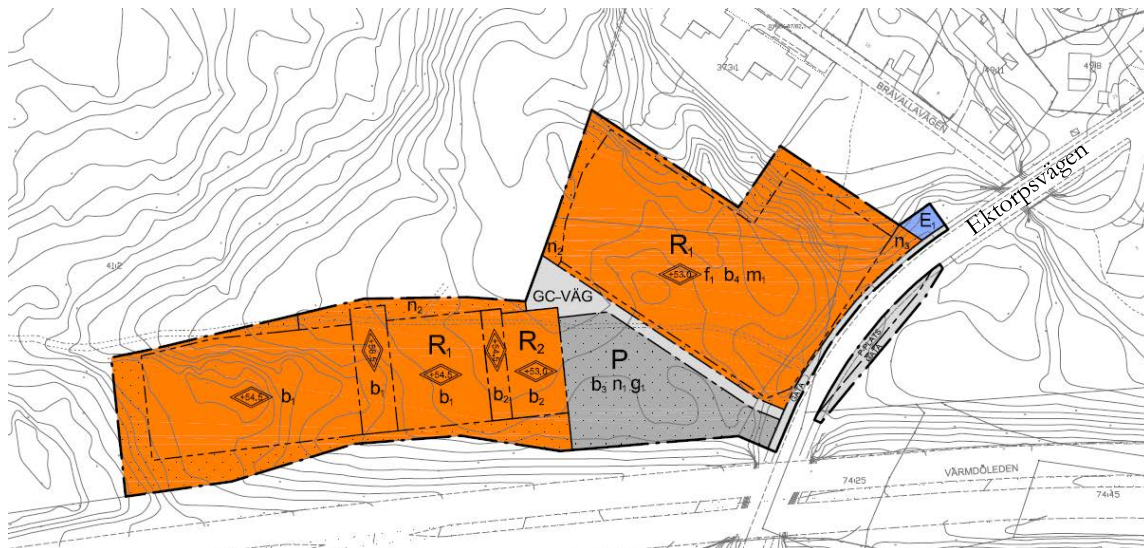
Figur 7 Stora mossens IP

3.2.2 Sammanfattning

Ishallarna i Solna och tennisanläggningen i Smedslätten kan jämföras mot planerade idrottshallar i Ektorp eftersom uppgifter om vilka parkeringar som nyttjas till anläggningarna finns att tillgå. Om antalet parkeringar för ishallarna i Solna och tennisanläggningen i Smedslätten adderas blir det totalt 72 parkeringsplatser det vill säga färre parkeringsplatser än vad som föreslås för idrottshallarna vid Ektorpsvägen. Antalet parkeringar kan inte jämföras direkt eftersom placering och efterfrågan på parkering beror på flera parametrar, se avsnitt 5 för parkeringsutredning.

4. Trafikkonsekvenser i och med exploatering

Under kommande rubriker beskrivs trafikkonsekvenserna som uppstår av detaljplaneförslaget.

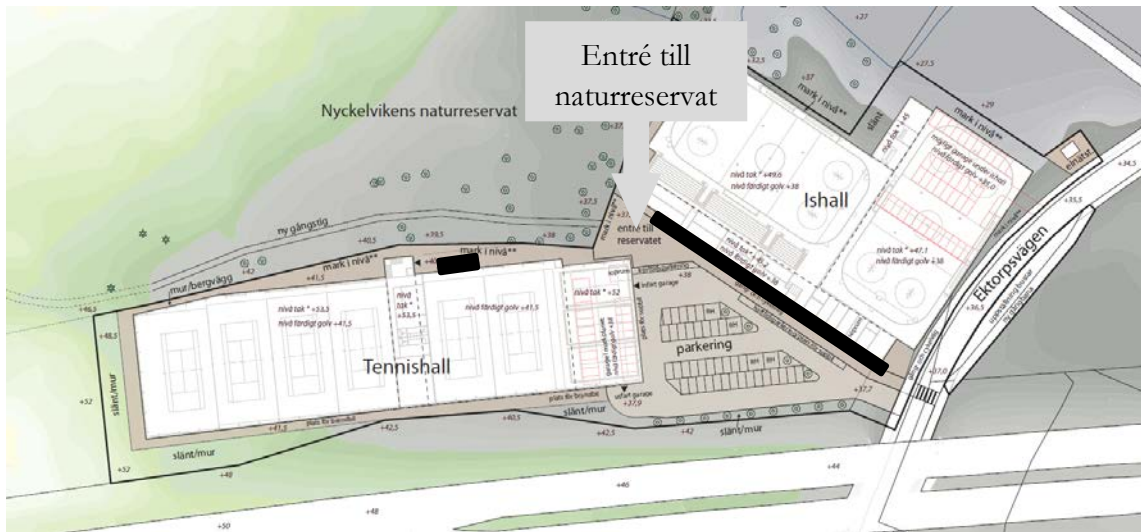


Figur 8 Detaljplaneförslag

4.1 Gång- och cykeltrafik

Det tillskapas nya målpunkter för gående inom detaljplaneområdet, dessa är entréerna till ishallarna, tennisanläggningen och den förflyttade entrén till Nyckelvikens naturreservat.

Det kommer att anläggas en delad gång- och cykelbana utmed ishallarnas södra sida som ansluter till Ektorpsvägen, entréerna till idrottsanläggningarna samt till Nyckelvikens naturreservat. Gång- och cykelbanans bredd kommer att bli 4 meter bred utmed ishallarna. Entrén till naturreservatet flyttar till platsen illustrerad i Figur 8.



Figur 9 Entré till naturreservat och cykelparkering markerat i svart

Ett nytt övergångsställe anläggs norr om infarten till idrottsområdet. Övergångsstället bör hastighetssäkras genom att upphöjas. Infarten till parkeringen kommer att ha en lutning på omkring tre procent vilket innebär god standard för rörelsehindrade, baserat på att vilplan planeras in var femte meter.

Idrottsverksamheterna genererar en efterfrågan på cykelparkering, se figur ovan samt avsnitt 5.2 för information om antalet cykelparkeringar och dess föreslagna placering.

Cykelparkeringarna förslås anläggas på de svartmarkerade ytorna illustrerade i Figur 8. Längs med ishallens fasad kan omkring 70 cykelparkeringar inrymmas. Majoriteten av dessa cykelparkeringar bör utformas med skärmtak. I närhet till tennisanläggningen planeras 24 cykelparkeringar att anläggas.

4.2 Kollektivtrafik

Eftersom idrottsanläggningar är välbesökta under eftermiddagar och kvällar skapar de ett nytt resmönster, även med kollektivtrafik, till platsen. Det blir ett nytt resandeunderlag för busstrafik. År 2030 planeras tunnelbanan till Nacka att öppna och i och med denna förändring kommer även busstrafiken att ändras. Nacka har en kontinuerlig dialog med Trafikförvaltningen gällande kommande kollektivtrafik.

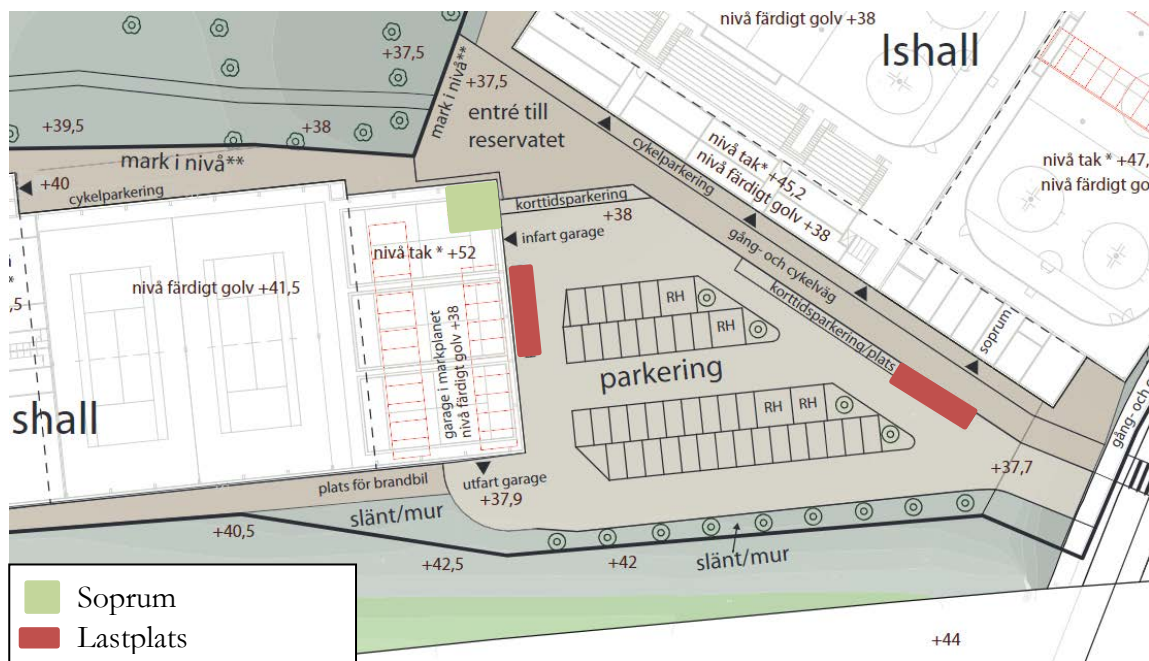
Gång- och cykelförbindelser till busshållplatserna kommer inte att påverkas av detaljplanen, framkomligheten till Bråvallaplan och Ektorps centrum kommer fortsatt att ha samma standard som idag.

Det finns idag ett övergångsställe intill busshållplatserna vid Bråvallaplan. Eftersom idrottsanläggningarna besöks av många barn och ungdomar kan övergångsstället behöva hastighetssäkras. Hastigheten är idag 40 km/h på Ektorpsvägen, enligt mätningar från 2015 håller majoriteten av bilisterna hastigheten.

4.3 Biltrafik

Dagens flöde på Ektorpsvägen förbi planområdet är omkring 1200 fordon och enligt Nacka kommuns Trafikprognos för 2040 kommer flödet inte att öka på vägen. Det finns inga korsningar i närheten av området som visar på nedsatt kapacitet i framtagna trafikprognos.

Det planeras en in- och utfart till området som ansluter till Ektorpsvägen. Sikten från utfarten är dimensionerad efter en siktriangel på tio meter.



Figur 10 Föreslagen parkeringsutformning, korttidsparkering avser hämta/lämna

För att möjliggöra avfallshantering placeras en lastplats på den västra röda markeringen i Figur 9. Tennishallarnas avfall bärs ut till grön markering i Figur 9. Ishallarna har ett avfallsrum som kan angöras via den östra lastplatsen. Parkerings utformning har testats med körspår för sopbil och 12 meters lastbil i de relationer där det krävs.

Tillgänglig angöring anordnas inom 25 meter från entréerna till idrottsanläggningarna. Fem parkeringsplatser för rörelsehindrade planeras anläggas enligt figur 9.

I förslaget har fyra parkeringsplatser för rörelsehindrade (RH-parkeringar) föreslagits på markytan mellan idrottshallarna och en ytterligare RH-parkering under tennishallen. Behovet av RH-platser kan behöva utökas vilket får studeras med berörda verksamhetsutövare i genomförandeskedet. Om fler RH-parkeringar anläggs får det konsekvenser på det totala antalet parkeringar eftersom en RH-parkeringsplats är bredare än en standardparkering.



Det är ytterst verksamheternas behov som styr antalet RH-platser. Om ett större eller mindre behov av RH-parkeringar uppstår kan ytan där det finns parkering disponeras om och tillåta fler RH-platser.

För att effektivisera parkeringen kan man rent teoretiskt ha RH-parkering de dagar som ett större behov uppstår och standardparkering på de andra dagarna. Detta är däremot inte att rekommendera eftersom det kan uppstå otydlighet gällande nyttjande av RH-parkeringarna. Parkeringen är föreslagen att inrymmas inom kvartersmark vilket innebär att det finns möjlighet att skapa ett flexibelt nyttjande av parkeringsytan.

Yta för hämtning och lämning (korttidsparkering) föreslås placeras enligt Figur 9. Zonen rymmer cirka 8 bilar och angöringsplatserna regleras förslagsvis som korttidsparkering.

5. Parkeringsefterfrågan

För att dimensionera parkeringen tillhörande de planerade idrottsanläggningarna behöver olika parametrar studeras. Andelen som tar bilen till sina fritidsaktiviteter är 54% i Nacka (SLL 2016). Solna kommun som är en mer central och tätbebyggd kommun har cirka 20 procent lägre andel som väljer att ta bilen till fritidsaktiviteten. Enligt Nacka kommuns strategi *Framkomlighet i Nacka* (2016) ska kollektivtrafikresande och gång- och cykelresor prioriteras. I Nacka kommuns strategi *Framkomlighet i Nacka* (2016) står det bland annat följande:

- Begränsad klimatpåverkan genom bland annat minskade utsläpp av växthusgaser per person från vägtrafik.
- Ökad andel kollektivtrafik och ökad andel gång och cykel.
- Kollektivtrafiken ska vara dimensionerad och utformad så att dess andel av resorna avsevärt ökar till 2030.

Utbud av parkering styr mot ett mer hållbart resande och att begränsa antalet parkeringsplatser är ett av de styrmedel som främjar att individer väljer att resa hållbart. Om fler åker kollektivt istället för att ta bilen bidrar det till bättre kollektivtrafik och underlag för fler avgångar i kollektivtrafiken. Enligt resvaneundersökningen (SLL 2016) cyklar fem procent till fritidsaktiviteter i Nacka kommun. I resvaneundersökningen ingår inte personer under 16 år. Det finns inget underlag på hur barn och ungdomar tar sig till fritidsaktiviteter, däremot cyklar i genomsnitt 18 procent av eleverna i årskurserna i F-6 till skolan.

5.1 Dimensionerad besökssituation

Sport- och idrottsanläggningar tillhör en kategori av verksamheter med mycket stor variation i antalet samtidiga besökare. Under dagtid väntas anläggningarna främst nyttjas av skolungdomar. Vid stora samtidiga publika evenemang (tävlingar, cupper och motsvarande) kan antalet besökare vara mycket högt. Det medför att efterfrågan av bilparkering i anslutning till dessa anläggningar normalt varierar mycket stort.



Besökarna till tennishallen är huvudsakligen spelare, personal och tränare men kan också vara åskådare. Tennis- och paddelbanorna i den planerade hallen är tänkt att delas upp så att banorna bokas per heltimme och hälften per halvtimme. Genom att fördela banorna på olika tider minskar antalet besökare och fordon på området vid samma tider. På eftermiddagar och tidig kväll när juniorträning är tänkt att pågå i hallen, är det fler spelare på banorna men dessa är inte själva bilförare utan går, cyklar eller får skjuts till hallen.

Besökstoppen för både tennisanläggningen och ishallarna bedöms vara mellan 16-22 på vardagar och på helger för både tennis och ishallar, därför är det svårt att samnyttja parkering mellan de båda anläggningarna.

Dimensionerande situation är antalet besökare under vanligt användande av sporthallarna. Parkeringen dimensioneras inte efter det antal besökare som kan tänkas komma under tävlingar eller evenemang. Parkeringsefterfrågan infaller omkring 100-200 dagar om året.

Om dimensionering skulle baseras på besökare till läktare skulle den dimensionerande situationen uppstå omkring 5-10 dagar per år. Parkering är dyrt och ytkrävande och därför anses inte en situation som inträffar några få gånger per år vara hållbart att dimensionera parkeringsytorna efter.

För de planerade ishallarna är den dimensionerande situationen för parkering 50 nyttjare samtidigt. Enligt underlag från Kultur- och fritidsenheten är det omkring 25 besökare samtidigt i en ishall, i detta projekt planeras två ishallar och besöksantalet är därav 50 personer. Eftersom man stannar längre och kommer tidigare än den tid man är tilldelad överlappar parkeringstiderna. Därför baseras parkeringsefterfrågan på det dubbla antalet nyttjare. Det innebär att den dimensionerade situationen är 100 besökare. För sex tennisbanor och tre paddel banor är den dimensionerande situationen fyra utövare per plan. Alltså 72 personer med överlappande parkeringsefterfrågan.

Den totala dimensionerade besökssituationen för båda anläggningarna blir således 172 personer.

5.2 Cykel- och mopedparkering

För ungdomar som spelar tennis antas antalet som cyklar vara högre eftersom de kan cykla med ett tennis- eller paddelrack. Det främsta upptagningsområdet för tennisen är Västra Sicklaön. Nacka hockey, som antas lokalisera sin verksamhet i ishallarna, är den klubb inom kommunen som deltagare åker längre till eftersom de har elitsatsning. Det gör att behovet av cykelparkering skiljer sig mellan tennisanläggningen och ishallarna.

Enligt kommunens parkeringstal ska cykelparkering till 30 procent av besökarna anordnas. För att uppmuntra att idrottsutövarna cyklar till anläggningarna bör 35 procent ha möjlighet att cykla till idrottsområdet. Det är även bra att ha något högre för att möjliggöra mopedparkering vid cykelparkeringen. Om 35 procent av besökarna väljer att cykla till idrottsverksamheterna krävs att 60 cykelparkeringar anordnas. Dessa bör placeras i nära



anslutning till entréerna, närmare är bilparkeringen. Majoriteten av cykelparkeringarna bör vara under tak.

5.3 Bilparkering

Det finns en viss möjlighet till samnyttjande eftersom de yngre barngrupperna inom ishockeyn tränar tidigt på eftermiddagen och generellt i större grupper. Detta innebär fler föräldrar som skjutsar och stannar kvar under träningen. Seniorer är mer bilburna än ungdomar och barn, deras träning är senare på kvällen vilket är fördelaktigt eftersom de yngsta barnens föräldrar inte är vid anläggningarna då.

När ungdomarna kommer upp i 10-14 års ålder släpper föräldrarna generellt av barnen och stannar inte och tittar på träningen. Från 15 års ålder åker en del ungdomar moped till deras aktiviteter.

Antaganden:

- 30 % av de som anländer med bil lämnas av/skjutsas.
- Det finns möjlighet att lämna sin hockeyutrustning i hallen för hemmalagen.
- 45 % av besökarna anländer med bil.
- Bilparkeringen är avgiftsbelagd.

Baserat på redovisade antaganden och utgångspunkter blir således behovet 54 parkeringsplatser ($172 * 0,45 * 0,7 = 54$).

Gällande dimensioneringen av korttidsparkering antas ungdomar och vuxna släppas av utan att en förälder följer med in i idrottsanläggningen. Det är främst inom ishockey som föräldrar följer med in samt för yngre barn. Antalet besökare som lämnas av och inte behöver en parkering under utövandet bedöms vara 23 besökare ($172 * 0,45 * 0,3 = 23$). Samnyttjande av avslappning kan ske eftersom avlämning sker snabbt. Ett samnyttjande på 50% antages. Det innebär att 12 avlämnings- och hämtningsplatser behövs. Dessa bör placeras i nära anslutning till entrén till ishockeyn eftersom ishockeyspelare bär på utrustning.

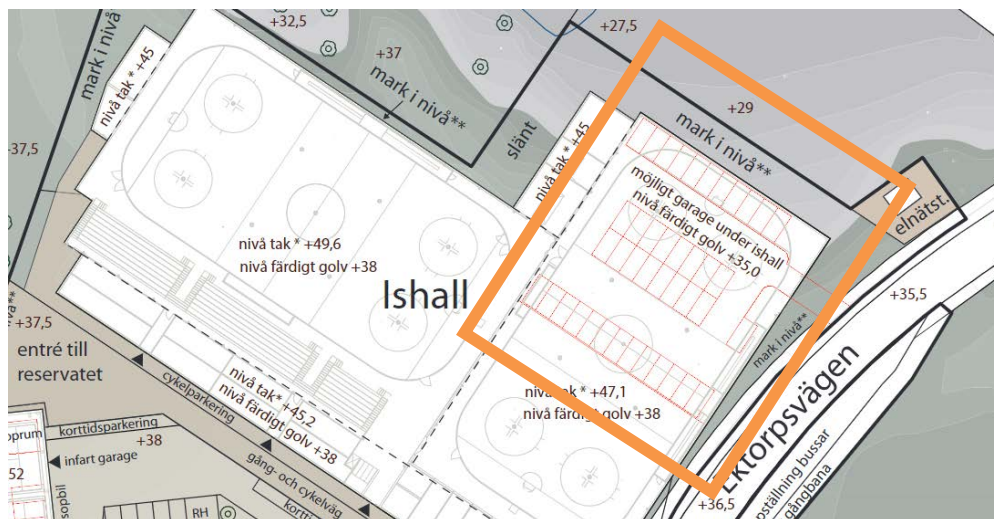
Det beräknas vara omkring 4-6 anställda i fik eller klubbshop. Personalparkering ingår i resterande parkering. För tillgång till naturreservatet ska två parkeringsplatser anordnas. Det totala antalet parkeringsplatser vid idrottsanläggningarna blir således 68 ($54 + 12 + 2$).

Antalet parkeringsplatser är högre än kommunens gällande parkeringstal för idrottsverksamhet. Om 68 bilparkeringsplatser anordnas blir parkeringstalet högre än kommunens riktlinjer. Kommunens riktlinjer anger att 0,1 parkeringsplatser/besökare och 0,3 parkeringsplatser/anställd ska anordnas. Däremot anges att det ofta krävs en parkeringsutredning eftersom verksamheterna kan skilja sig mycket åt.

Om 68 parkeringsplatser anordnas kommer antalet parkeringar styra mot att fler väljer att åka hållbart till sin idrottsverksamhet vilket är i linje med Nackas mål om framkomlighet.

5.3.1 Möjlighet till ytterligare parkeringsplatser

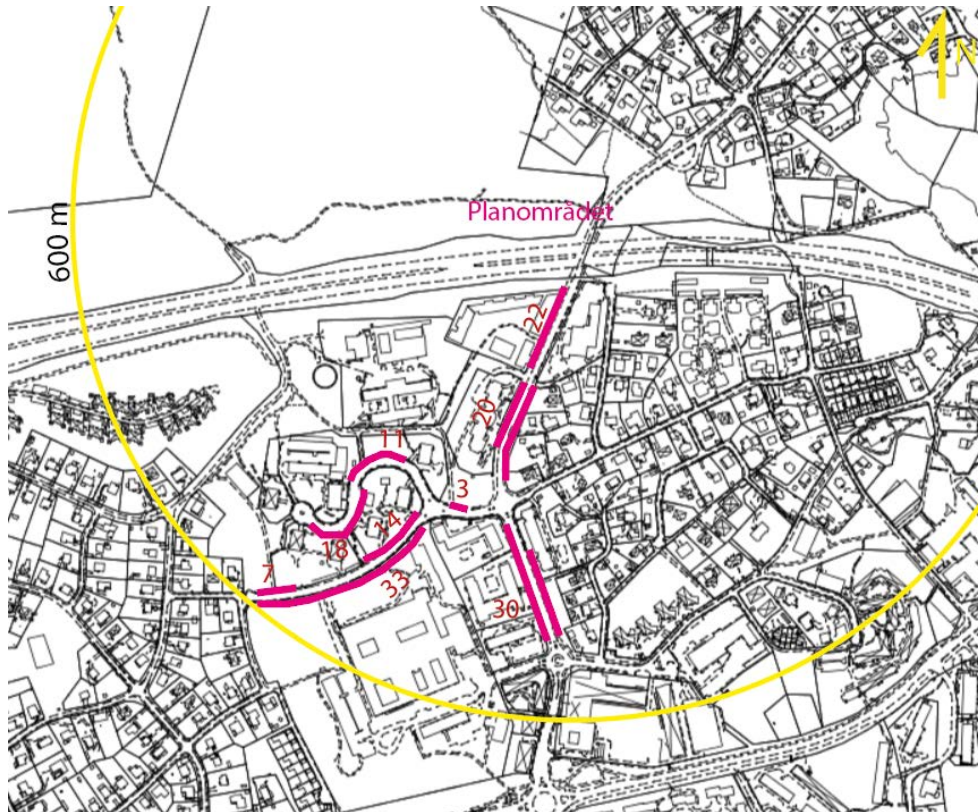
Detaljplanen möjliggör en markparkering med totalt 72 parkeringsplatser varav 59 standardplatser, 5 RH- platser och 8 korttidsparkeringar för hämta/lämna. För att möjliggöra ytterligare parkeringsmöjligheter för verksamheterna finns möjlighet att tillskapa cirka 40 parkeringsplatser under en av isrinkarna, se figur 10. En del av standardplatserna kan regleras som korttidsparkering.



Figur 11 Möjligt att tillskapa parkeringsplatser placerade under den östra ishallen

5.3.2 Parkering vid idrottsevenemang

Eftersom parkeringsbehovet på planområdet inte dimensioneras för matcher kan efterfrågan överstiga utbudet vid dessa tillfällen. Inom en radie av 600 meter finns cirka 160 kommunala angöringsplatser, se Figur 10.



Figur 12 Parkering i närområdet

Förutom redovisade parkeringar i Figur 12 finns möjlighet att tillskapa fler parkeringsplatser längst med Edinsvägen där exempelvis 3-timmars parkering kan anordnas för att kunna möta ytterligare efterfrågan på parkering. Utöver dessa platser finns 26 infartsparkeringar vid Skuru skola, cirka 15 minuters gångväg bort från detaljplaneområdet. Längs med Ugglevägen finns även flera kommunala parkeringsplatser.

Vid större evenemang kan även besökare hänvisas till parkering längre bort från idrottsanläggningarna. För att minska risken med att besökare felparkerar bör idrottshallarna informera om var besökarna kan parkera utöver parkeringen i direkt anslutning till idrottshallarna.

Även om idrottshallarna skulle placeras i ett än mer centralt läge hade det beräknade parkeringsbehovet detsamma alternativt lägre om det exempelvis funnit en tunnelbaneentré i nära anslutning. För att kommunen ska kunna följa sina riktlinjer om hållbart resande ska kommunen inte överplanera antalet parkeringsplatser. Utgångspunkten för kommunen är att invånarna i högre grad ska resa hållbart vilket är svårt att styra mot om utbudet på parkering är överdimensionerat.

4.3.3 Angöring buss

För att möjliggöra angöring med buss, exempelvis för ishockeylag från annan ort, föreslås en angöringsficka för två bussar längs med den östra sidan om Ektorpsvägen.

4.3.4 Sammanfattning

I tabell 1 redovisas en sammanfattning av beräknad efterfrågan på parkering och planerade parkeringsplatser inom detaljplanen.

Tabell 1 Planerad parkering

	Beräknad efterfrågan	Planerade parkeringsplatser
<i>Totalt antal bilparkeringar</i>	68	112
<i>RH-platser</i>	5-7	5
<i>Standardplatser</i>	51	99
<i>Korttidsparkering</i>	12	8
<i>Cykel</i>	60	60
<i>Buss</i>	2	2

6. Ordning och säkerhet

I bygglovskedet ska ordning och säkerhet studeras ytterligare. Frågor som är identifierade i detaljplaneskedet gäller följande:

- Byggnaderna ska utformas så att det ska vara svårt att ta sig in vid inbrott men lätt att ta sig ut vid utrymning. I bygglovsskedet bör entréer och nödutgångar ses över så att de är starka ur ett skalskyddsperspektiv och tillräckligt höga och breda vid en utrymning eller nödsituation.
- Utformning av taken till idrottshallarna ska syfta att förhindra skadegörelse och olyckor om obehöriga tar sig upp.
- Det bör finnas god belysning kring byggnaderna för att öka upplevd trygghet samt förebygga brott.
- Byggnaderna ligger nära hårt trafikerade Värmdöleden. Värmdöleden ligger på en vägbank och det förefaller vara en liten risk att någon går upp på Värmdöleden.