

Rapport

**KOMPLETTERANDE
TRAFIKUTREDNING FÖR
SVITIOD 41 OCH 42**



Granskningskopia

2024-05-29

Uppdrag: 340562 SVR Djursholm Trafik och parkering
Titel på rapport: KOMPLETTERANDE TRAFIKUTREDNING FÖR SVITIOD 41 OCH 42
Status: Granskningskopia
Datum: 2024-05-29

Medverkande

Beställare: Stiftelsen Viktor Rydbergs Skolor
Kontaktperson: Jan Bäcklin
Konsult: Tyréns Sverige AB
Uppdragsansvarig: Christine Schnabel
Handläggare: Jakob Olingdal, Filippa Grufvisare, Hedda Ericson, Peter Wikman
Kvalitetsgranskare: Carolina Stenbeck

Revideringar

Revideringsdatum: Revideringsdatum.
Version: Version.
Initialer Initialer.

Uppdragsansvarig

Datum: Ange datum för underskrift.

Handlingen granskad av:

Datum: Ange datum för granskning.

Sammanfattning

Föreliggande utredning ska, tillsammans med föregående trafikutredning från 2017, tydliggöra hur en utbyggnad av gymnasieverksamheten påverkar trafiksystemet i skolans närområde. Utredningens fokus ligger på att beskriva en fungerande parkeringslösning för den tillkommande skolverksamheten.

Genomgången av genomförda åtgärder sedan 2017 visar att flertalet åtgärder har genomförts av både skola och kommun och att dessa har gett effekt. Bland annat har ett parkeringsförbud på gatorna runt skolan, inklusive Viktor Rydbergs väg, lett till färre fordonsrörelser utanför skolan och skolan bedömer förekomsten av felparkeringar som ytterst små. Fler parkeringsplatser har anlagts för personal som har förbättrat parkeringssituationen som bedöms fungera väl idag.

En genomgång av tillgången till mopedbilar och A-traktorer visar att det har skett en ökning av dessa fordon i både Sverige och kommunen. Detta bekräftas också genom resvaneundersökningen som visar att en relativt hög andel elever åker bil (mopedbil, A-traktor, personbil) till skolan. Sedan föregående utredning har det införts parkeringsregleringar på ett antal kommunala parkeringar och flertalet platser har begränsats till personbil klass 1, vilket har minskat parkeringsmöjligheterna för mopedbilar. Detta har i sin tur tillfälligt ökat mängden felparkeringar och har resulterat i synpunkter från både elever och boende. I dagsläget bedöms detta dock vara under kontroll.

Den genomförda resvaneundersökningen visar både på höga andelar elever som kommer med eget fordon till skolan och en mycket hög andel (två tredjedelar av eleverna) som bor inom högst fem kilometers avstånd från skolan, vilket innebär goda förutsättningar för gång och cykel. Överlag bedöms förutsättningarna att resa med andra färdmedel än bil som goda då både bussar och Roslagsbanan ligger nära skolan och gång- och cykelinfrastrukturen bedöms hålla god standard.

Den tillkommande verksamheten med cirka 100 elever och 15 anställda förväntas leda till en ökad efterfrågan på parkeringsplatser för både cyklar, mopeder och bil. Bedömningen är att behovet kan tillgodoses på Samskolans fastighet. Utredningen föreslår en rad åtgärder för att hantera befintlig parkeringskapacitet på både Samskolans fastighet och allmän plats.

Antalet elever som kommer med någon form av bil till skolan bedöms vara svår att påverka. Det ligger på skolans och kommunens ansvar att gemensamt kommunicera fördelar för hälsa, miljö och ekonomi om elever

reser med andra sätt än bil och begränsa bilåkandet så långt som möjligt. Tillhandahållandet av nya platser behöver ske med stor försiktighet och måste kombineras med lämplig reglering och kontinuerlig övervakning.

Innehållsförteckning

1 Bakgrund	7
2 Syfte, avgränsning, metod	7
3 Nya förutsättningar	8
3.1 Åtgärder vid skolan	9
3.2 Förändrad tillgång till motorfordon.....	11
4 Trafikala förutsättningar	13
4.1 Gång.....	13
4.2 Cykel	13
4.3 Kollektivtrafik.....	14
4.4 Biltrafik och parkeringssituationen.....	15
4.4.1 Kommunala gator och parkeringar	15
4.4.2 Parkeringsplatser på skolfastighet	18
5 Resvaneundersökning	23
5.1 Metod och genomförande	23
5.2 Resultat	23
5.2.1 Övergripande.....	23
5.2.2 Elevenkät.....	24
5.2.3 Personalenkät.....	28
5.3 Sammanfattning.....	29
6 Parkering vid utökad verksamhet	30
6.1 Planerad bebyggelse	30
6.2 Behov för den tillkommande verksamheten	30
6.3 Sammantaget behov.....	32
6.4 Parkeringskapacitet på fastighetsmark.....	32
6.4.1 Bilar	33
6.4.2 Mopeder	33
6.4.3 Cyklar och elsparkcyklar	33
7 Åtgärdsförslag och rekommendationer	34
7.1 Åtgärder på skolans fastighet.....	34
7.2 Åtgärder avseende allmän platsmark.....	37

Bilaga 39

1 Bakgrund

Detaljplanen för Svitiod 41 och 42 ska möjliggöra tillbyggnad av Viktor Rydbergs gymnasium. Bakgrunden till detaljplaneändringen är att Viktor Rydbergs skolor har ökade behov av lokaler då verksamheten växt de senaste åren som kräver större utrymmen för både elever och lärare.

I samband med detaljplanearbetet togs det fram en trafikutredning (PM – Trafikutredning för utbyggnad vid Viktor Rydbergs gymnasium, ÅF-Infrastructure AB, 2017-05-15), som innehåller resultat från två trafikräkningar på plats, uppräknig av förväntat resande och parkeringsbehov för den planerade tillkommande verksamheten, samt en problembeskrivning och ett antal åtgärdsförslag. Samråd för detaljplanen har hållits under vintern 2022/2023.

Kommunen bedömer att trafiksituationen vid skolan har förändrats sedan framtagning av den föregående trafikutredningen och har därför efterfrågat en komplettering av utredningen för att beskriva situationen och föreslå nya åtgärder.

2 Syfte, avgränsning, metod

Föreliggande komplettering ska, tillsammans med föregående utredning, tydliggöra utbyggnadens påverkan på trafiksystemet i närområdet. Utredningens fokus ligger på att beskriva hur en fungerande parkeringslösning för den tillkommande skolverksamheten kan se ut.

Utredningen utgör endast en komplettering till tidigare utredning och innehåller endast information som är relevant för kompletteringen. För övrig information hänvisas till PM – Trafikutredning för utbyggnad vid Viktor Rydbergs gymnasium, ÅF-Infrastructure AB, 2017-05-15.¹

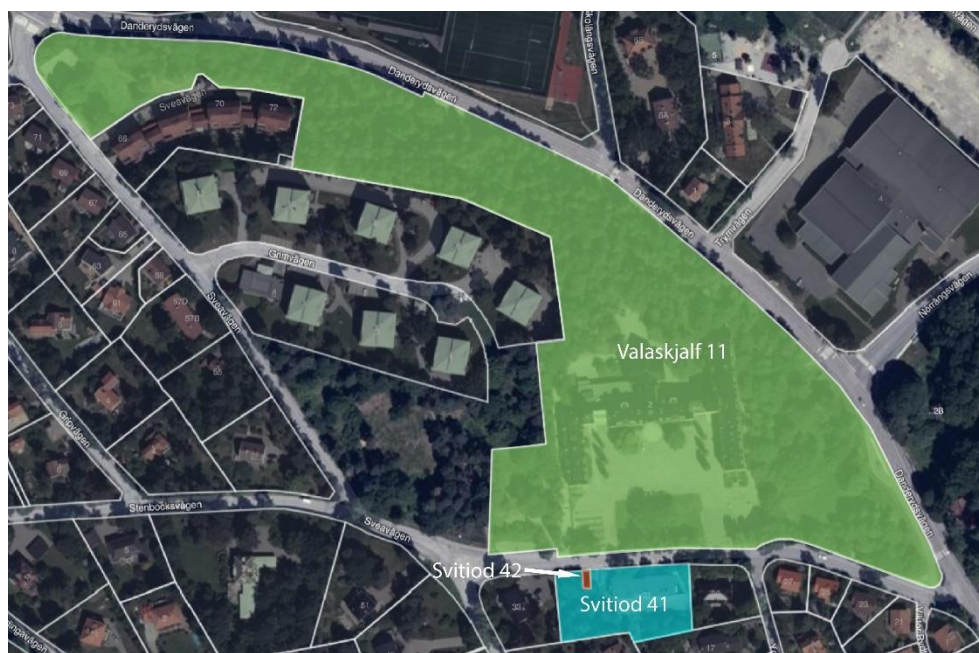
Syftet med denna komplettering är att visa hur parkeringsbehovet för personalen i den planerade skolverksamheten kan tillgodoses på de ytor som ägs respektive hyrs av Stiftelsen Viktor Rydbergs skolor. Dessutom ska den visa hur elevernas resvanor och parkeringsbehov kan hanteras på ett hållbart sätt.

För att undersöka vilka resvanor gymnasieeleverna på Viktor Rydbergs Gymnasium genomfördes en enkätundersökning med samtliga gymnasieelever och gymnasielärare under mars månad 2024.

¹ [utredning trafik svitiod4142.pdf \(danderyd.se\)](#)

För att inhämta information om trafiksituationen vid skolan har samtal förts med Stiftelsens styrelse och skolans rektor Lotta Nordgren samt med Göran Sandqvist, vaktmästare. Ett platsbesök genomfördes den 21 maj 2024 där parkeringssituationen vid skolan inventerades.

Stiftelsen Viktor Rydbergs skolor hyr idag skolanläggningen på fastigheten Valaskjalf 11. På denna fastighet bedrivs både Samskolans och Viktor Rydbergs gymnasiums verksamheter. Fastigheten Svitiod 41 ägs av Stiftelsen Viktor Rydbergs skolor. På fastigheten finns idag en skolbyggnad som används av gymnasiet. På fastigheten Svitiod 42 fanns tidigare en transformatorstation som är flyttad. Stiftelsen planerar att förvärva marken. I utredningen benämns fastigheten Valaskjalf 11 förenklad som Samskolans fastighet. Med "skolan" avses gymnasiet, om inget annat anges.



Figur 1 Fastigheter som Stiftelsen Viktor Rydbergs skolor disponerar. Källa: Hitta.se och Tyréns

3 Nya förutsättningar

Sedan trafikutredningen genomfördes 2017 har det skett förändringar avseende trafiksituationen, på Samskolans fastighet, i dess närområde och i samhället som stort, vilka beskrivs nedan.

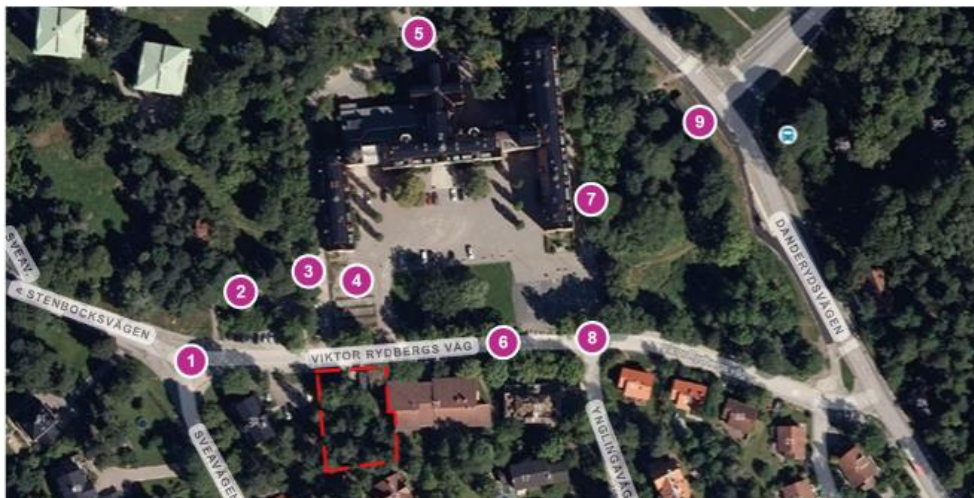
3.1 Åtgärder vid skolan

Den tidigare trafikutredningen identifierade trafikala problem och gav en rad rekommendationer för att öka antalet parkeringsplatser för olika färdmedel på Samskolans fastighet, förbättra trafiksäkerheten och avlasta trafikinfrastrukturen som helhet. Se platser för föreslagna fysiska förbättringar i figuren nedan.

För att följa upp om några av de föreslagna åtgärderna har genomförts och vilka andra förändringar som har skett sedan den tidigare utredningen togs fram, genomfördes en intervju med rektor Lotta Nordgren i mars 2024. Baserat på platser med förbättringspotential, enligt figuren nedan, beskrivs nedan genomförda förändringar samt hur skolledningen ser på förslagen. Genomförda åtgärder har tydliggjorts i fet stil.

Utredningen föreslog att användandet av de motoriserade färdsattna generellt skulle minska för att gynna trafiksäkerhet och minska parkeringsproblemen.

- Skolan har inte rätt att utfärda ett förbud mot exempelvis mopedbilar (vilket nämndes i utredningen). Skolan är dock tydlig i sin kommunikation gentemot eleverna att ingen bilparkering erbjuds för elever på skolans fastighet; parkeringsmöjligheter för bilar som finns på skolfastigheten är endast till för lärare. Elever har dock möjlighet att parkera cyklar och mopeder intill skolan.
- För att minska trafikflödet vid lämning på morgonen arbetarskolan med fördröjda skolstarter mellan klockan 8:30 och 8:50.
- Två lastcyklar med elunderstöd har införskaffats för personalen för transport till en anläggning längre bort, vilket minskar behovet av bilåkning under lektionstid.



Figur 2 Platser med förbättringspotential. Källa: PM - Trafikutredning för utbyggnad vid Viktor Rydbergs gymnasium, ÅF-Infrastructure AB, 2017-05-15

(1) Ej åtgärdat; på- och avstigningsplats

(2) Parkering moped/bil: Parkeringen har med hjälp av barriärelement i betong spärrats av för mopedbilar; parkeringen används idag för vanliga mopeder. Platserna skulle, enligt rektorn, kunna göras om till bilparkering.

(3) Ny parkeringsyta bil: Asfaltering och målning har skett enligt förslag och därmed har fler parkeringsplatser för personal iordningställt.

(4) Ej åtgärdat; befintlig cykelparkering skulle kunna göras om för att utöka mopedparkeringen.

(5) Ny parkeringsyta bil: Ändringar har genomförts enligt förslag och fler parkeringsplatser för personal har märkts upp på baksidan av byggnaden samt tre platser har lagts till vid lastkajen.

(6) Ej åtgärdat; avkortning Viktor Rydbergs väg/ny parkeringsyta.

(7) Avfärdas; de föreslagna parkeringsmöjligheterna har inte anlagts och detta är inget som önskas av skolledningen då detta skulle inkräkta på en viktig gångförbindelse för eleverna till idrottsplatsen.

(8) Ej åtgärdat; inga nya parkeringsmöjligheter har skapats dock finns elsparkcyklar parkerade där

(9) Ej åtgärdat; kommunal cykelparkering: Denna används av några elever, men det är inget som följs upp av skolan.

Utöver ovan åtgärder har parkeringsförbud införts längs med hela Viktor Rydbergs väg (se kapitel om parkeringsreglering), vilket innebär att

fordonsrörelser utanför skolans fastighet har minskat betydande och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter har höjts.

I cirkulationsplatsen Viktor Rydbergs väg / Sveavägen, väster om skolan, har en på- och avstigningsplats anlagts, vars syfte är att minska behovet att köra ända fram till skolan för att lämna/hämta barn. Enligt skolan används denna möjlighet av många, men inte alla, vilket innebär att avlämningstrafik sker direkt utanför skolan, trots att motorfordon förutom mopedklass II inte får köras framför skolan. Vid platsbesöket kunde konstateras att skylten endast syns när man kommer från skolans håll, se bild nedan, men inte när man kör i riktning mot skolan. Årtal för införande har inte kunnat hittas.



Figur 3 På- och avstigningsplats i cirkulationsplatsen Viktor Rydbergs väg/Sveavägen; sett från skolan. Bild: Tyréns

3.2 Förändrad tillgång till motorfordon

Jämfört med år 2017 har registreringen av både mopedbilar och A-traktorer har ökat betydligt och har nått höga andelar i Danderyds kommun, se graferna nedan för både Sverige och Danderyds kommun.

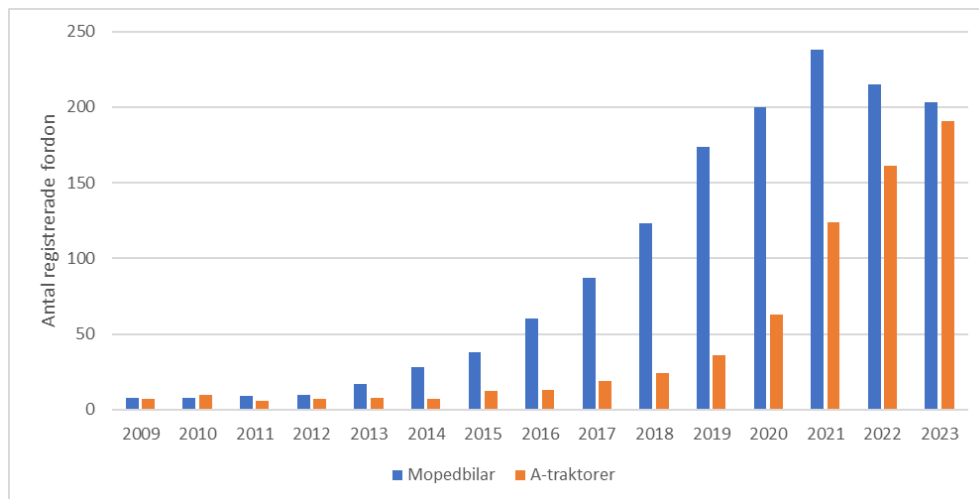
Jämfört med 2017 när den tidigare trafikutredningen genomfördes har antalet mopedbilar ökat från 87 till 203 (slutet på 2023) i Danderyds kommun, vilket är mer än en fördubbling; Dock har det skett en nedgång sedan det högsta uppmätta värdet år 2021 (238 fordon).

Antal mopedbilar är 6,2 per 1000 invånare i Danderyds kommun jämfört med riket där siffran ligger på 1,6 fordon per 1000 invånare. I

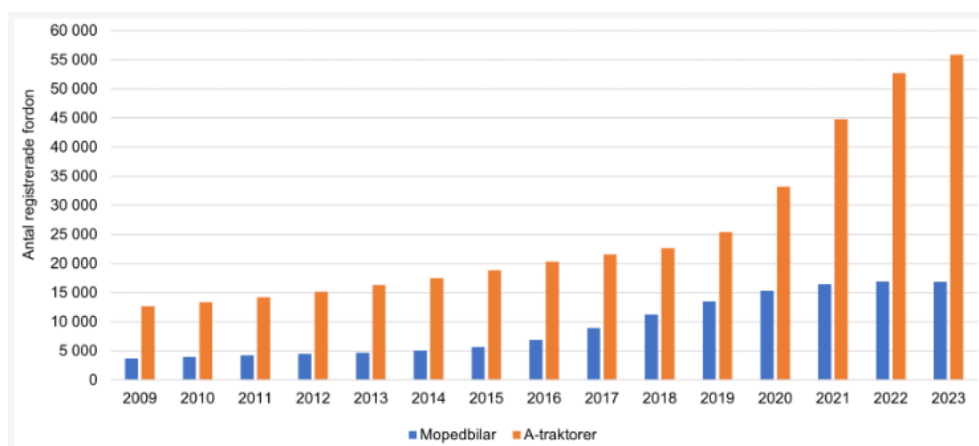
Stockholmsregionen har endast Nacka kommun ett högre antal per 1000 invånare, med ett värde på 7,3.

Antalet A-traktorer har stigit stadigt både i Sverige och i Danderyd, där utvecklingen har gått från 19 fordon år 2017 till 191 år 2023, det vill säga tiofaldigt fler. Per 1000 invånare finns 5,9 A-traktorer i Danderyd, jämfört med 5,3 i riket som helhet. Detta är det högsta värdet per 1000 invånare för en kommun inom Stockholmsregionen.

Som grafen visar närmar sig antalet mopedbilar och antalet A-traktorer varandra, från att A-traktorer länge har utgjort en ganska liten andel och mopedbilarna har ökat betydligt snabbare.



Figur 4 Antal registrerade mopedbilar och A-traktorer i Danderyds kommun i slutet av respektive år 2009-2023. Källa: Trafikanalys



Figur 5 Antal registrerade mopedbilar och A-traktorer i Sverige. I slutet av respektive år 2009-2023. Källa: Trafikanalys

Sammantaget har antalet mopedbilar och A-traktorer ökat avsevärt både i Sverige som helhet och så även i Danderyds kommun. Till skillnad från övriga riket har ökningen av mopedbilar varit proportionellt betydligt större i Danderyds kommun; dock verkar trenden för tillfället ha vänt nedåt. Ökningen av antalet A-traktorer verkar fortsätta även framöver. Danderyds kommun har i relation till övriga Stockholmsregionen fler mopedbilar och A-traktorer per 1000 invånare än övriga kommuner.

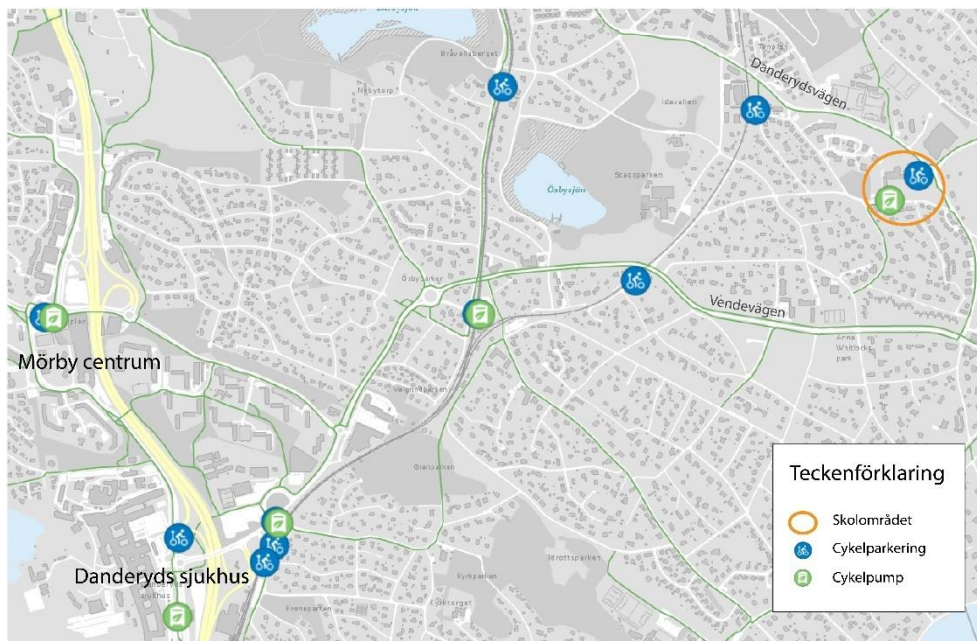
4 Trafikala förutsättningar

4.1 Gång

De närmaste busshållplatserna nås via en grusad stig som leder från Samskolans fastighet till Danderydsvägen; Roslagsbanans station nås via Sveavägen och Gripvägen som har separerad gångbana; gångbanan är smal på Sveavägen närmast Samskolans fastighet. Även busshållplatsen på Vendevägen nås via Sveavägen, som har bredare gångväg på berört avsnitt. Längs de större vägarna finns separerade gång- och cykelbanor, se cykelkarta nedan.

4.2 Cykel

Närmast Samskolans fastighet sker cykling i blandtrafik med 30 km/h som tillåten hastighet. Längs med Danderydsvägen finns en separerad cykelbana på ena sidan vägen och längs med Vendevägen löper separerade cykelbanor längs med båda sidor vägen. Korsningspunkterna är trafiksäkerhetsanpassade. Genomgående cykelinfrastruktur finns till bland annat Mörby centrum och Danderyds sjukhus och andra delar av kommunen. På flera ställen finns cykelparkeringar och cykelpump, se kartbilden nedan. Cykelpump finns även direkt intill Samskolans fastighet.



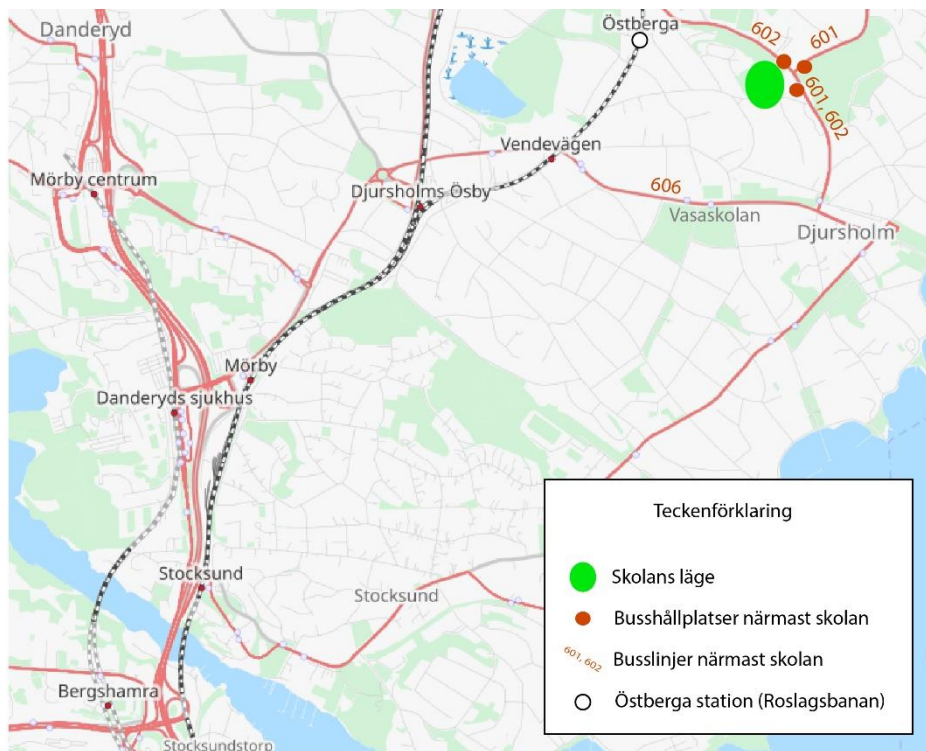
Figur 6 Cykelinfrastruktur i skolans närområde. Källa: Open Street map och Tyréns.

4.3 Kollektivtrafik

Viktor Rydbergs gymnasium och Samskolan ligger cirka 600 meter från Östberga station där Roslagsbanan trafikerar. Se kartbild nedan. Stationen trafikeras av Roslagsbanans alla tre linjer (27, 28 och 29) vilket innebär att turtätheten är förhållandevis hög, mellan 10 och 20 minuter. En resa till Tekniska högskolan tar cirka 12 minuter; där finns anslutning till ett större antal bussar och tunnelbanans röda linje. Till och från T-centralen tar resan 30 till 40 minuter.

Inom en radie på 200 meter från skolan finns tre busshållplatser för buss 601 och 602, se kartbild. Buss 601 ansluter till tunnelbanestationerna Mörby centrum och Danderyds sjukhus samt Roslagsbanans station Stocksund och går i 15 minuters-trafik morgon och eftermiddag, samt i halvtimmestrafik resterande tid. Buss 602 ansluter till tunnelbanestationerna Mörby centrum och Danderyds sjukhus samt trafikerar för det mesta i halvtimmestrafik.

Buss 606 stannar vid hållplats Vasaskolan som ligger cirka 670 meter ifrån skolan. Linjen körs i halvtimmestrafik och åker mellan Danderyds sjukhus och Djursholms torg och stannar även vid stationerna Ösby och Vendevägen (Roslagsbanan).



Figur 7 Hållplatser och sträckor för buss och Roslagsbanan. Källa: Open Street map och Tyréns.

Sammantaget bedöms möjligheterna att resa med andra färdssätt än bil som goda.

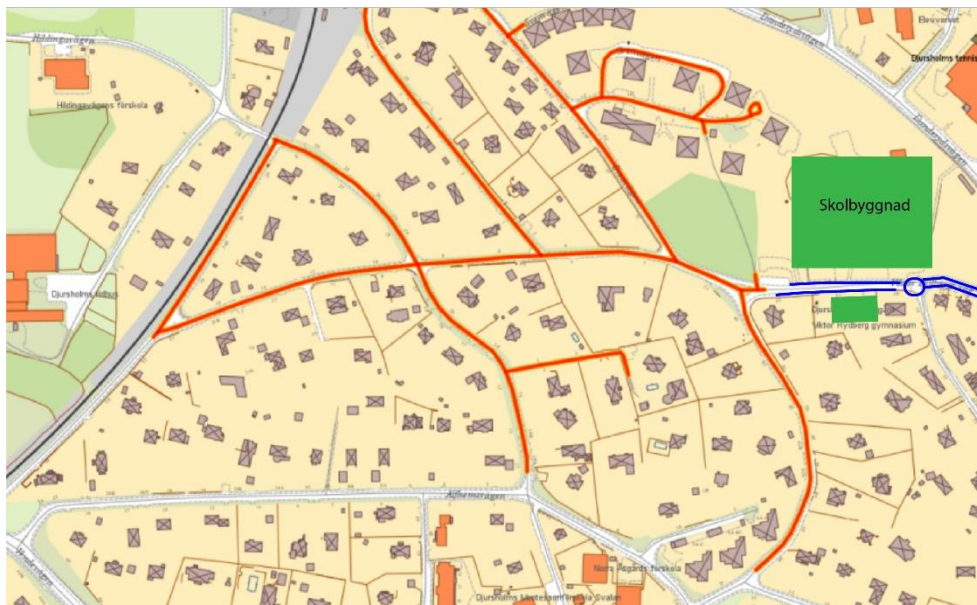
4.4 Biltrafik och parkeringssituationen

4.4.1 Kommunala gator och parkeringar

Nedan följer en genomgång av de kommunala gator och parkeringsplatser i skolans närområde.

I närområdet gäller sedan maj 2015 parkeringsförbud på markerade gator (orange i kartbild nedan) på vardagar (utom vardag före sön- och helgdag, klockan 9 till 13). 2017 infördes parkeringsförbud även på Viktor Rydbergs väg utanför skolans fastighet, väster om vändplanen (se blått i kartbilden); 2018 och 2019 infördes parkeringsförbud öster om vändplanen (se blått i kartbilden).

Därmed råder parkeringsförbud runtom hela närområdet. Enligt gymnasiets vaktmästare efterföljs förbudet väl och det förekommer mycket sällan att elever (fel-)parkerar i skolans omedelbara närhet.



Figur 8 Parkeringsförbud, infört 2015 i orange, infört 2017, 2018, 2019 i blått. Källa: Transportstyrelsen

Nedan en genomgång av de parkeringsplatser som enligt enkätresultaten används av eleverna (se kapitel Resvaneundersökning längre ned), se även kartbild nedan.

Parkeringen intill Djursholms IP, Östra Valhallavägen, ligger cirka 550 meter från Samskolans fastighet. Parkeringsplatsen har ingen särskild reglering. Det finns totalt 57 platser och vid en okulär besiktning vid platsbesöket parkerade där 50 fordon, varav 40 mopedbilar. Parkeringen var därmed till 88 % belagd totalt och 80 % av de parkerade fordonen var mopedbilar. Det är troligt att många av dessa tillhör elever på gymnasiet, men det har inte kunnat verifieras.

Idrottsanläggningen Norrängsgården (NÄG) ligger cirka 230 meter från skolan. Där är de flesta platser reserverade för personal. Det finns ett antal platser som reglerade som 2 timmars parkering. Vid platsbesöket var en stor del av parkeringen belagd, men inga mopedbilar kunde registreras.

Som beskrivet tidigare är det inte tillåtet att parkera längs med gatan i närområdet. Dock är detta tillåtet på en mycket kort sträcka på östra delen av Viktor Rydbergs väg (3-4 fordon), som i enkäten betecknas som "backen". Platserna ligger cirka 150 meter från skolan. Vid platsbesöket var alla dessa platser upptagna.



Figur 9 Parkeringsplatser som används mest enligt resvaneundersökningen. Källa: Google maps och Tyréns.

Parkeringarna vid Djursholms slott ligger cirka 500 meter bort. Där finns det parkeringsmöjligheter som är reglerade som 24 timmars parkeringar och dessa är endast till för personbil klass 1. Dessa parkeringar ingick inte i inventeringen vid platsbesöket. Sedan januari 2023 gäller 24 timmars parkering endast för personbil klass 1 på Slottsstigen samt på parkeringsytor intill Bielkevägen (cirka 23 platser totalt). I övrigt har parkering längs med hela Bielkevägen (på gatan) förbjudits helt.

På en parkeringsyta intill Sveavägen (närmast Danderydsvägen, ej på bild) finns 12 platser; på sex av platserna gäller 4 timmars parkering och på de sex andra gäller 24 timmars parkering. Sedan mars 2022 är dessa platser begränsade till personbilar klass 1. Längs med Sveavägen gäller sedan februari 2022 på utvalda sträckor 2 timmars parkering för personbil klass 1.

På Sveavägen, intill Hildingavägen finns det plats för cirka tre till fyra bilar att parkera längs gatan (ej på bild).

Införandet av ovan beskrivna ändringar avseende parkeringsregleringar har inneburit att antalet bilplatser har minskat i sin helhet och platser för mopedbilar har minskat ännu mer genom regleringen för klass 1 personbilar.

De genomförda förändringarna har lett till klagomål från både boende och elever. Utredningen har getts insyn i sammanlagt nio ärenden som har

inkommit till kommunen mellan 2019 och 2023, varav fyra bedöms vara synpunkter från grannar, tre från elever och en fråga till kommunen.

De åtta synpunkterna finns sammanställda i bilagan. Sammanfattningsvis behandlar alla bristen på lovliga parkeringsmöjligheter för mopedbilar. Hälften av synpunkterna, som har inkommit från både elever och boenden, hänvisar till att antalet parkeringsplatser för mopedbilar i området har minskats på grund av nya regleringar, vilket i sin tur har resulterat i olovlig parkering på gatorna i området.

Det bedöms vara en kombination av minskningen av tillgången till parkeringsplatser för mopedbilar och den ökande användningen av mopedbilar hos elever som ligger bakom problemen med olovlig parkering nära skolan.

4.4.2 Parkeringsplatser på skolfastighet

Befintliga parkeringsmöjligheter och antal platser visas i figuren nedan.



Figur 10 Parkeringsmöjligheter och -kapacitet på både Valaskjalf 11 och Svitiod 41. Källa: Google maps och Viktor Rydbergs gymnasium.

4.4.2.1 Bilparkering för personal

På Samskolans fastighet finns idag, fördelat över fastigheten, 53 parkeringsplatser för bil som är avsedda för personalparkering för både Viktor Rydbergs Gymnasium (40 personer) och Samskolan (70 personer). Det är totalt 110 personer som delar på de 53 platserna idag. Proportionellt efter personalmängderna antas att 19 av platserna används av gymnasiets personal och av 34 av Samskolans personal (vid fullbelagd parkering).

Vid platsbesöket var 37 av de 53 platserna (70 procent) upptagna och det fanns därmed 16 lediga platser. Proportionellt antas att detta motsvarar 14 platser som användes av gymnasiets personal och 23 av Samskolans.

I kartbilden har markerats lägen för bilparkering och respektive antal platser. Ytan längst upp till höger i bilden, där endast en bilparkering finns, är avsedd för person med rörelsehinder.

Enligt vaktmästaren är beläggningen hög, men platserna brukar räcka till vanliga dagar om inte vädret är ovanligt dåligt.

4.4.2.2 Cykelparkering

Totalt finns idag ungefär 390 cykelplatser som tillhör skolfastigheterna samt plats för uppskattningsvis ytterligare 70 i en kommunal cykelparkering. Framför Samskolan/på skolgården finns en stor cykelparkering med 360 platser. Platserna har ett enkelt utförande utan väderskydd och saknar möjlighet att låsa fast cykeln i ramen. På en aktuell bild från platsen syns att det är få cyklar parkerade och att det finns ett relativt stort antal (el-) sparkcyklar. Vid platsbesöket fanns var 21 vanliga cyklar och 39 elsparkcyklar parkerade, totalt 60. Enligt skolan motsvarar det ungefär en vanlig dag.



Figur 11 360 cykelplatser framför skolan.



Figur 12 Elsparkcyklar på parkeringen intill skolgården

Bakom huvudbyggnaden finns 10 cykelplatser under tak som är avsedda för personal. Platserna saknar möjlighet för fastlåsning i ramen. Vid platsbesöket var 6 cyklar parkerade, se nedan.



Figur 13 10 platser under tak för personalens cyklar.

Ytterlige 24 cykelplatser finns på Svitiod 41. Platserna har väderskydd och möjlighet att låsa fast cykeln i ramen. Denna parkering är väl utnyttjad. Även här syns det elsparkcyklar. Vid platsbesöket var 16 vanliga cyklar, 6 elsparkcyklar och 1 lastcykel parkerade, se nedan.



Figur 14 24 platser under tak och med ramlås på planområdet. Bild: Göran Sandqvist.

Den kommunala parkeringen ligger intill Danderydsvägen och består av en grusad yta under tak som dock saknar helt möjlighet att låsa fast cyklar och används i princip inte alls. Vid platsbesöket fanns två cyklar parkerade där.



Figur 15 Cykelparkering under tak. Bild: Tyréns

På samma sätt som den föregående trafikutredningen konstaterade, parkeras det cyklar mellan staketet till basketplanen och den östra vändplatsen (figur 1, punkt 8). Vid platsbesöket var det åtta elsparkcyklar som var fastlåsta i det låga räcket.



Figur 16 Parkerade elsparkcyklar intill basketplan. Bild: Tyréns

4.4.2.3 Mopedparkering

På en grusad yta till väster om skolgården finns plats för cirka 100 mopeder. Tillfarten är avspärrad med betonghinder för att förhindra att bilar kör in. Vid platsbesöket var cirka 86 mopeder parkerade.



Figur 17 Cirka 100 platser för mopeder. Bild: Tyréns

5 Resvaneundersökning

En resvaneundersökning har genomförts för att undersöka resvanorna hos elever och personal på gymnasiet som bland annat ger en inblick i aktuellt parkeringsbehov för olika fordon.

5.1 Metod och genomförande

Under mars 2024 distribuerades enkäter avseende resvanor till de 512 elever och 40 anställda på Viktor Rydbergs gymnasium. Enkätfrågorna skickades digitalt och besvarades via skolans kommunikationskanaler.

5.2 Resultat

5.2.1 Övergripande

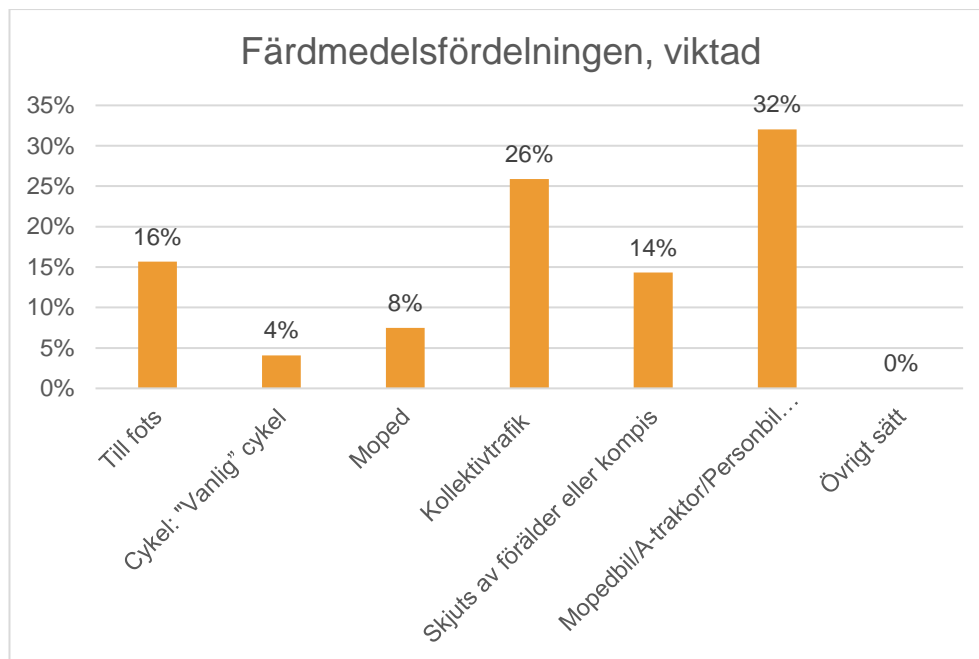
De inkomna svaren gav en svarsfrekvens på 29 % (149 svar) för de totalt 512 eleverna. Ett svar behöver räknas som bortfall och det är därför 148 svar som utvärderas. Svarsfrekvensen hos personalen var 88 % (35 svar) för de totalt 40 anställda.

Könsfördelningen bland de svarande eleverna var 51 % kvinnor, 46 % män och 3 % som inte ville svara. Detta motsvarar mycket väl den fördelningen som eleverna i skolan har med 52 % kvinnliga och 48 % manliga elever.

Åldersfördelningen bland de svarande eleverna är 39 % som är 18 år eller äldre och 61 % under 18 år. Även detta motsvarar den verkliga fördelningen väl som ligger på 35 % som är 18 år eller äldre och 65 % som är yngre; det finns därmed en viss överrepresentation av den yngre åldersgruppen. Hos personalen var fördelningen 69 % respektive 31 % kvinnor och män.

5.2.2 Elevenkät

5.2.2.1 Färdmedelsfördelning



Figur 18 Färdsätt en vanlig vecka, viktade för flera färdmedel

För denna fråga var det möjligt att ange alla olika huvudsakliga färdsätt som eleverna använder en vanlig vecka. Cirka hälften (45%) angav endast ett färdsätt, och övriga uppgav upp till 5 olika färdsätt. Resultaten har viktats så att varje svarande elev gavs samma vikt oavsett hur många färdmedel som har angetts.

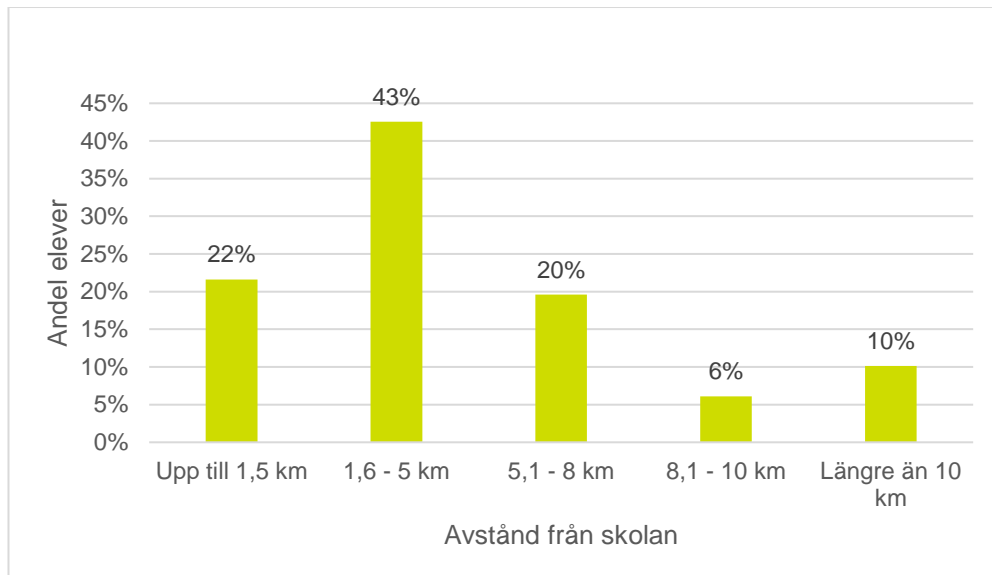
Resultatet är att 28 % av eleverna går, 4 % cyklar 8 % åker moped, 26 % åker kollektivt, 14 % skjutsas av en kompis (5 %) eller förälder (9 %) och 32 % åker bil i någon form (mopedbil, A-traktor, personbil) och är därför i behov av en parkeringsplats.

I absoluta tal och uppräknat motsvarande alla gymnasieelever (512) är det 21 elever som cyklar och 41 som åker moped. Med anledning av elever skjutsas av föräldrar är det cirka 46 fordon som angör för att lämna av elev.

Dessutom är det 164 elever som kör själv i någon form och är i behov av en parkeringsplats en vanlig dag. De elever som en eller flera gånger per vecka kommer med mopedbil, A-traktor eller egen personbil till skolan utgörs till 70 % av elever som är 18 år eller äldre.

5.2.2.2 Avstånd mellan hemmet och skolan

Enligt elevernas svar bor 22 % inom 1,5 km från skolan och har därmed gångavstånd. 43 % bor mellan 1,6 och 5 km från skolan, vilket bedöms vara ett rimligt cykelavstånd. Sammantaget bor 65 % av eleverna inom gång-/cykelavstånd från skolan. Resterande 36 % bor längre bort än 5 km och kan därmed vara i behov av kollektivtrafik eller andra transportmedel.



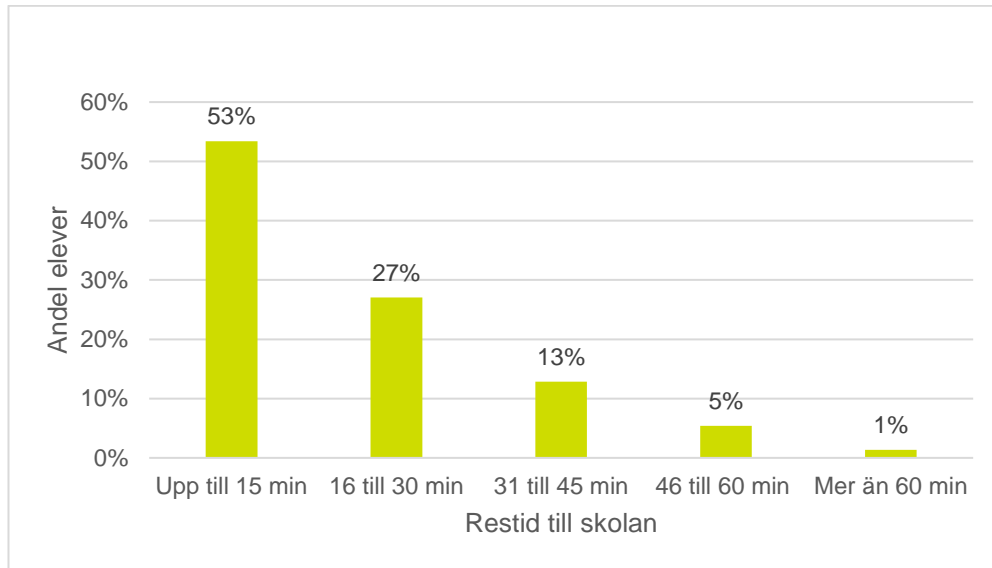
Figur 19 Avstånd från skolan

5.2.2.3 Färdmedelsval i relation till avstånd

En jämförelse gjordes avseende avstånd mellan hem och skola och det huvudsakliga färdmedel som används; jämförelsen visar att 38 % av de elever som har maximalt 1,5 kilometer till skolan och 49 % av alla elever som har upp till 5 kilometer till skolan väljer att åka mopedbil, A-traktor eller personbil (kör själv) en vanlig dag.

5.2.2.4 Restid till skolan

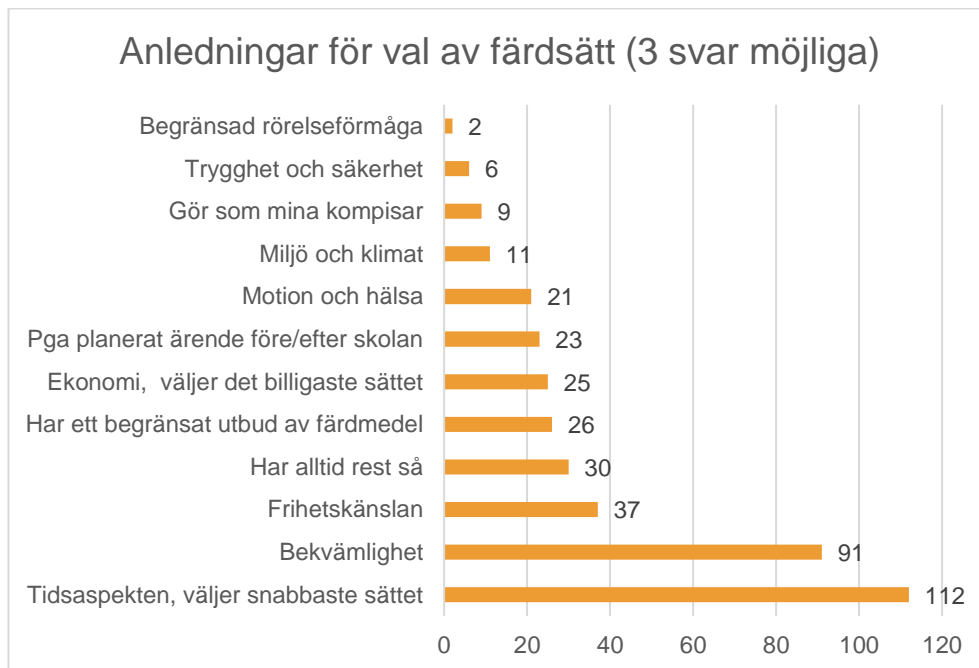
Mer än hälften av eleverna (53 %) anger att de har maximalt 15 minuter restid till skolan. En knapp tredjedel (27 %) har upp till 30 minuter och den resterande femtedelen (19 %) har mer än en halv timmes restid.



Figur 20 Restid till skolan

5.2.2.5 Anledningar för aktuellt färdmedelsval

Denna fråga handlade om varför eleverna väljer att resa som de gör idag. Som den enskilt viktigaste anledningen angavs tidsaspekten (112 svar), tätt följt av bekvämlighet (93 svar). Anledningar som exempelvis Ekonomi fick omkring 30 svar och Miljö och hälsa nämndes av 11 elever.



Figur 21 Anledningar för val av färdssätt, svar från 148 elever

5.2.2.6 Bedömd restid med kollektivtrafik

Eleverna som idag aldrig åker kollektivt har ombetts att göra en bedömning av hur lång tid de tror att det skulle ta att åka kollektivt till skolan. 30 % av dessa elever bedömer att resan skulle ta upp till 15 minuter och 38 % att den skulle ta mellan 16 och 30 minuter. Övriga 32 % räknar med att resan tar längre än en halv timme.

5.2.2.7 Faktorer som skulle kunna minska bilåkandet

Eleverna kunde kryssa i upp till tre alternativa faktorer som mest skulle påverka deras val att resa med eget motorfordon (mopedbil, A-traktor eller personbil).

Flest gånger valdes alternativet Snabbare resmöjlighet med kollektivtrafik (38 svar), följt av möjligheten att åka med någon annan (27 svar), följt av Försämrade/dyrare parkeringsmöjligheter samt Bättre möjlighet att parkera moped vid skolan (13 svar bådadera) och (Högre) böter för felparkering (9 svar).



Figur 22 Faktorer som skulle minska bilåkandet; tre svar möjliga

5.2.2.8 Val av parkeringsplats

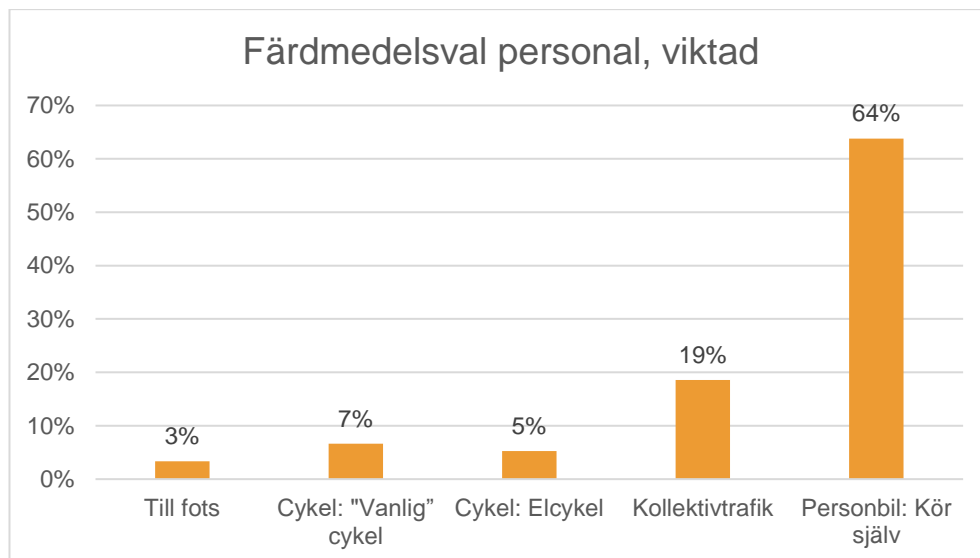
Eleverna har fått svara på var de parkerar sitt fordon ifall de åker mopedbil, A-traktor eller personbil (kör själv) till skolan. Både Djursholms IP och parkeringen vid Djursholms slott nämndes lika många gånger (33 var). Även Norrängsgården (NÄG) nämndes (6 gånger) och "backen till skolan" (5 gånger). Övriga platser som nämndes någon enstaka gång är Lärarparkeringen, Paviljongen, Djursholms träningscenter, Grimvägen, och

Östberga tågstation. Några elever angav även mopedparkeringen, men det är oklart om detta avser parkering av moped eller annat motorfordon. Det framkom av flera av svaren att det ofta är svårt att hitta parkering för bil nära skolan.



Figur 23 Parkeringsplatser som nämndes oftast i resvaneundersökningen. Källa: Google maps och Tyréns.

5.2.3 Personalenkät

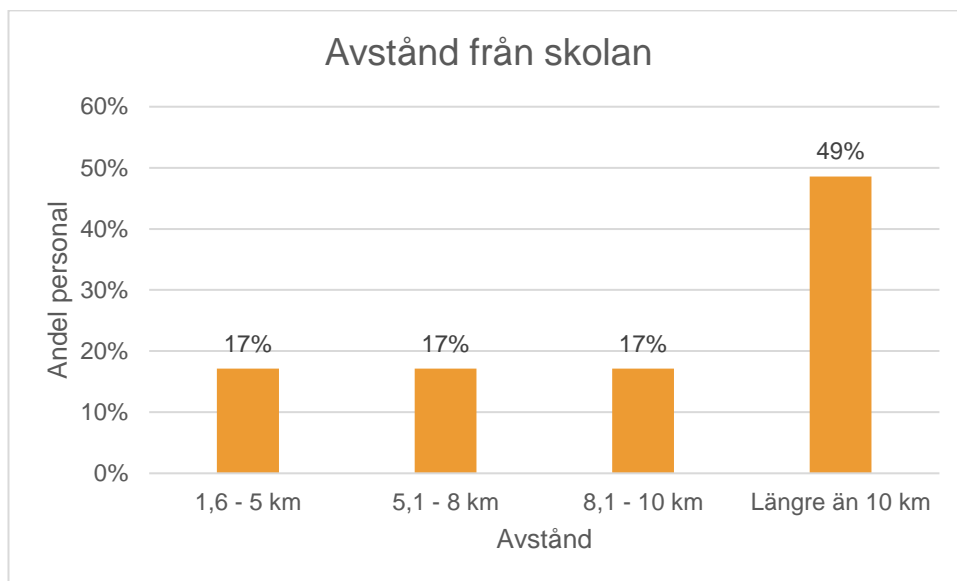


Figur 24 Färdmedelsval anställda

Även här var det var möjligt att ange alla olika huvudsakliga färdssätt som de anställda använder en vanlig vecka. Mer än hälften av de svarande (19 personer) reser varje dag på samma sätt, vilket för de allra flesta innebär privat bil. Resterande svarade att de reser med två till tre olika färdssätt en vanlig vecka. De viktade svaren visas i bilden ovan. Huvuddelen (64 %) kör bil själv och cirka en femtedel (19 %) åker kollektivt. Övriga (17 %) går,

cyklar eller samåker. Uppräknat för hela personalstyrkan är det i absoluta tal cirka 26 personer som kör bil, som därmed är i behov av en parkeringsplats. Detta kan ställas i relation till att uppskattningsvis 19 platser för personalen på gymnasiet på skolans fastighet (se även kapitel 4.4).

Nedan graf visar att ingen av lärarna bor närmare än 1,5 kilometer från skolan och att hälften (49 %) bor längre bort än 10 kilometer; Cirka 17 % bor inom cykelavstånd med upp till 5 kilometer från skolan.



5.3 Sammanfattning

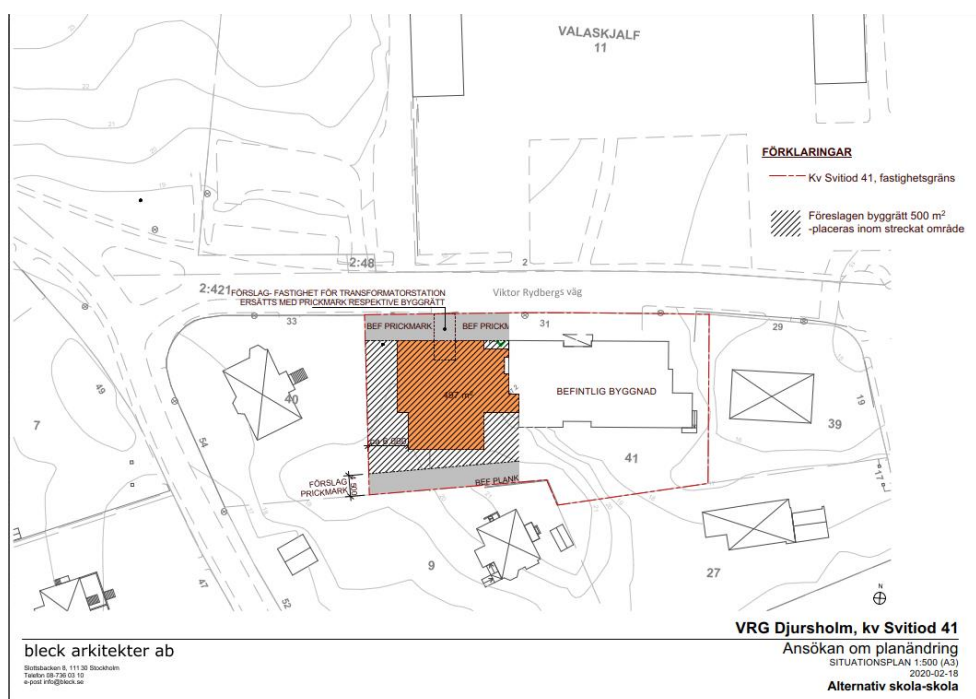
Resultaten från elevenkäten visar att en mycket stor andel av eleverna (65 %) bor högst 5 kilometer från skolan och har därmed goda förutsättningar att gå eller cykla. Samtidigt väljer dock hälften av dessa (49 %) att köra mopedbil, A-traktor eller personbil till skolan minst en gång i veckan.

Av valda anledningar för val av färdssätt framgår att eleverna prioriterar det snabbaste färdssättet och bekvämlighet; aspekter som ekonomi, motion och hälsa eller miljö har betydligt lägre prioritet. Bland de faktorer som skulle kunna få eleverna att minska sitt bilåkande nämns i första hand snabbare kollektivtrafik, men även möjlighet att samåka med någon annan.

6 Parkering vid utökad verksamhet

6.1 Planerad bebyggelse

Den planerade bebyggelsen på Svitiod 41 och 42 ligger mitt emot den befintliga huvudbyggnaden, söder om Viktor Rydbergs väg och kopplar till befintlig skolbyggnad där delar av gymnasiet redan ligger idag. Byggnaden ska möjliggöra en utökning med 100 elever och 15 anställda på Viktor Rydbergs gymnasium.



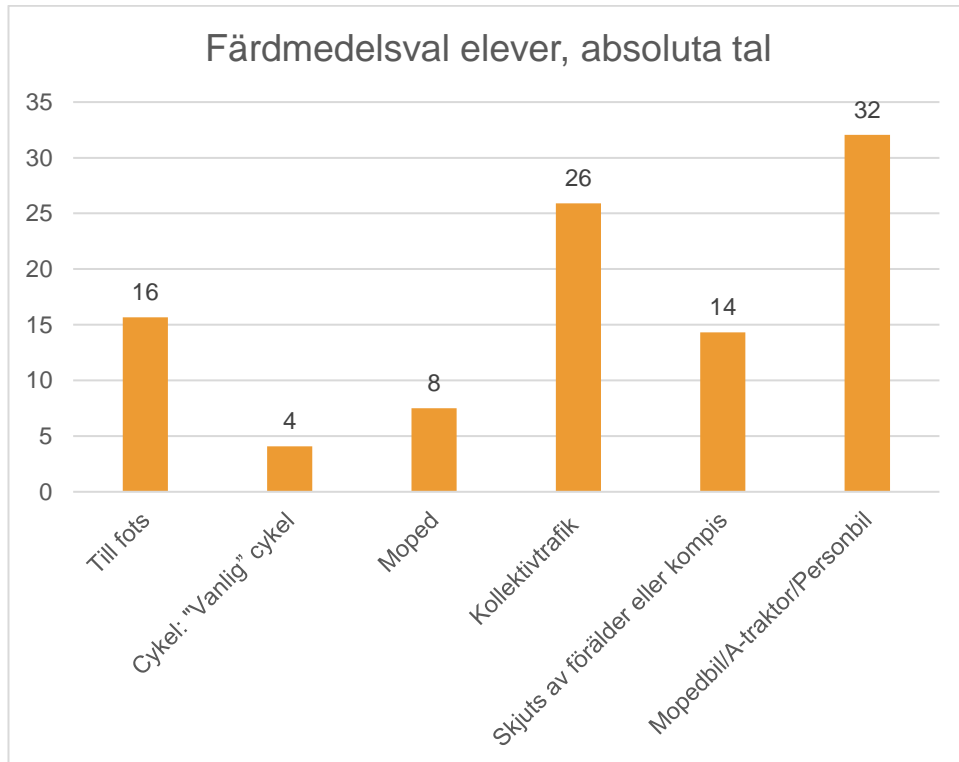
Figur 25 Planerad ny bebyggelse i orange. Bild: Bleck arkitekter AB

6.2 Behov för den tillkommande verksamheten

Enligt detaljplanen planeras en utökning av verksamheten på Viktor Rydbergs gymnasium med cirka 100 elever och cirka 15 anställda.

Resvanor för tillkommande personal och elever har beräknats baserat på färdmedelsfördelningen i den genomförda resvaneundersökningen, se Figur 23 och Figur 24 nedan.

Observera att cirka hälften av eleverna varierar sitt färdmedelsval under en vanlig vecka och att angivna värden ska ses som viktade värden för en genomsnittlig dag, vilket kan innebära att andelen av olika färdmedel kan variera och därmed vara både högre och lägre olika dagar i veckan.



Figur 26 Förväntade färdmedelsval för 100 tillkommande elever

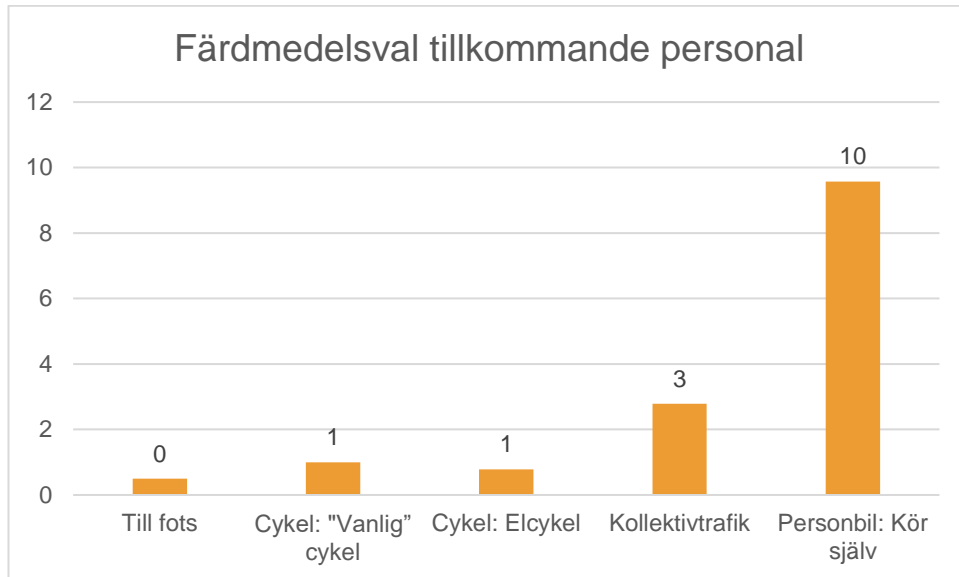
De 100 tillkommande eleverna förväntas resa enligt grafen ovan vilket innebär att parkerings-/angöringsbehov uppstår enligt följande:

- 4 cyklar
- 8 åker moped
- 9 blir skjutsade av förälder (5 av kompis)
- 32 kör egen mopedbil/A-traktor/personbil

Nedan förväntade färdmedelsval hos tillkommande personal. Observera att cirka hälften av personalstyrkan varierar sitt färdmedelsval under en vanlig vecka och att angivna värden ska ses som viktade värden för en genomsnittlig dag, vilket kan innebära att andelen av olika färdmedel kan variera och därmed vara högre och lägre olika dagar i veckan.

De 15 tillkommande anställda förväntas resa enligt grafen nedan vilket innebär att parkeringsbehov uppstår enligt följande:

- 2 cyklar (varav 1 elcykel)
- 10 kör egen bil



Figur 27 Förväntade färdmedelsval i absoluta tal för 15 tillkommande anställda

6.3 Sammantaget behov

Sammantaget behov för personal och elever enligt nedan. Observera att sammanställningen endast omfattar gymnasiets behov då Samskolans behov inte har undersökts och därför inte redovisas här:

- Cykelplatser:
 - Personal: cirka 7 (5 befintliga, 2 tillkommande)
 - Elever: cirka 25 (21 befintliga, 4 tillkommande)
 - Totalt: 32 cykelplatser
- Mopedplatser
 - Elever: cirka 49 (41 befintliga, 8 tillkommande)
- Bilplatser:
 - Personal: cirka 36 (26 befintliga, 10 tillkommande)

Utöver ovan bedöms det finnas ett behov av bilplatser för elever vilka inte kommer att tillgodoses på skolans fastighet:

- Bilplatser:
 - Elever: cirka 196 (164 befintliga, 32 tillkommande)

6.4 Parkeringskapacitet på fastighetsmark

Inom fastigheterna Svitiod 41 och 42 kommer det av utrymmesskäl inte kunna anläggas några parkeringsplatser, varken för bil, cykel eller moped.

Allt parkeringsbehov kommer därför behöva säkerställas på den Samskolans fastighet.

6.4.1 Bilar

De 53 bilplatser på Samskolans fastighet används av både Samskolans och gymnasiets personal. Då resvanor hos elever och personal i Samskolan inte har undersökts inom ramen för utredningen är det inte känt hur många bilplatser som krävs för Samskolans personal. Enligt skolans vaktmästare brukar antalet platser vara tillräckliga idag. Vid platsbesöket kunde konstateras att 16 platser var lediga, vilket innebär att överkapacitet finns vid tillfällena. Bedömningen är att antalet parkeringsplatser för personal bör räcka till även när ny personal tillkommer, även om viss kapacitetsbrist kan uppstå tillfälligt.

Det bedöms inte som ändamålsenligt att tillskapa fler parkeringsplatser då en utökning av antalet platser leder till en anpassning av efterfrågan, som därmed ökar. En minskning av parkeringsplatserna leder däremot till minskad efterfrågan. Stiftelsen Viktor Rydbergs skolor erbjuder sin personal i vanliga fall (övriga skolor inom Stockholmsområdet) ingen parkeringsmöjlighet på skolans mark; skolan i Djursholm utgör ett undantag, vilket är ytterligare ett argument mot ett utökning av platserna. Som undersökningen av trafikala förutsättningar visar finns det goda möjligheter att resa med både bussar och Roslagsbanan, alternativt med cykel / elcykel, vilket möjliggör resande utan bil.

Skulle det visa sig att parkeringsbehovet överstiger tillgången över en längre period finns olika åtgärder att tillgå, se kapitel åtgärdsförslag och rekommendationer nedan.

6.4.2 Mopeder

På Samskolans fastighet finns cirka 100 mopedplatser och bedömningen är att viss plats finns för tillkommande elevers behov. Skulle andelen mopeder öka ytterligare behöver undersökas hur fler platser kan tillskapas på Samskolans fastighet.

6.4.3 Cyklar och elsparkcyklar

Utbudet av cykelplatser är mer än tillräckligt idag och både personalens och elevers behov av cykelplatser kommer att kunna täckas utan problem. Antalet cykelplatser skulle därmed kunna minskas och plats kan sparas om en del av cykelparkeringen ersätts med ställ för elsparkcyklar.

7 Åtgärdsförslag och rekommendationer

De åtgärder som föreslogs i utredningen från 2017 och som inte har genomförts är – förutom avfärdade sådana - fortfarande aktuella samt kan prövas igen, se kapitel 4.1. Nedan föreslås ytterligare en rad åtgärder för att säkerställa en fungerande och hållbar trafik- och parkeringssituation vid en utökning av skolans verksamhet:

7.1 Åtgärder på skolans fastighet

1. Parkeringsplatser för personal

Utredningen bedömer att de befintliga bilplatserna på Samskolans fastighet kan möta även framtida parkeringsbehov.

Skulle det i framtiden långsiktigt uppstå ett behov av fler parkeringsplatser för bil kan undersökas om mopedparkeringen vid punkt 2 i figur 1 kan minskas till förmån för ett antal bilplatser. Hantering av mopedplatser se nedan.

2. Resplan och förmåner för personal

För att undvika att efterfrågan på parkering överskrider tillgången rekommenderas starkt att båda skolorna arbetar med beteendeförändrade åtgärder. Det finns en rad olika åtgärder som kan främja hållbart resande hos anställda, som minskar behov av att resa med egen bil. Skolorna kan arbeta fram och genomföra en så kallad resplan som omfattar åtgärder som gör det intressant och attraktivt för personalen att ändra sina resvanor. Vid sidan om information och kommunikation om olika resesätt kan förmåner erbjudas såsom subventionerad kollektivtrafikkort (årskort), förmånscykel (förslagsvis elcykel, som möjliggör cykling över längre sträckor), m.fl. Personalen kan också uppmuntras att hitta samåkningsmöjligheter med kollegor. Andra åtgärder är motionstävlingar där personal premieras som går, cyklar och/eller åker kollektivt. Det är viktigt att all personal på både Samskolan och gymnasiet ingår i resplanen för att få en kännbar minskning av parkerade bilar. Resplanen bör sättas i verket innan utbyggnaden sker för att frigöra platser för tillkommande personal (som senare också bör inkluderas i resplanen).

Förutom en minskad efterfrågan på parkeringsplatser bidrar genomförandet av en resplan till ökat välmående bland medarbetare när fler går, cyklar och även åker kollektivt till och från arbetsplatsen. Dessutom stärks arbetsgivarvarumärket när hållbarhet blir en självklar del av verksamheten.

3. Trygg och attraktiv cykelparkering

- Cykelparkeringen på Samskolans gård bedöms vara överdimensionerad idag. Vid platsbesöket var 17 % av platserna belagda och två tredjedelar av de parkerade cyklarna var elsparkcyklar. Även med tanke på att 24 platser försvinner på planområdet och att motsvarande cyklar framöver kommer att behöva ställas på den stora cykelparkeringen på skolgården kan denna minskas till cirka hälften (180 platser). Ett visst överutbud av platser behöver dock finnas för att möjliggöra för en ökad cykling.
- Cykelparkeringen på gården håller idag låg standard. Att väderskydda cykelställen och skapa möjlighet att låsa fast ramen skulle förbättra parkeringens kvalité betydligt.
- Cykelställen är inte heller ändamålsenliga för uppställning av elsparkcyklar. Det syns att det just nu är svårt att få dessa att stå stabilt och att låsa fast dem, vilket leder till en ostrukturerad parkeringssituation som även gör att parkeringen upplevs som "stökig". Installation av lämpliga ställ (se exempel i figuren nedan), innebär att cyklarna står rakt och upprätt och kan låsas fast, vilket samtidigt innebär att mindre yta krävs för samma antal sparkcyklar som idag. På så sätt frigörs yta för andra ändamål.
- Då det verkar finnas en efterfrågan på platser för elsparkcyklar i punkt 8 (figur 1) bör undersökas om lämpliga ställ kan ordnas där.



Figur 28 Parkeringsställ för elsparkcykel. Källa: www.falcostreetfurniture.se

4. Mopedparkering

- Några av eleverna angav i enkäten att bättre mopedparkering skulle innebära att de åkte mindre bil. Det bör därför göras en översyn över möjligheterna att parkera med mopeder vid skolan för att göra parkeringen så attraktiv och säker som möjligt.

- Om antalet cykelplatser minskas på den stora parkeringen frigörs ytor som skulle kunna användas som mopedparkering istället. Det behöver undersökas hur många mopeder som skulle kunna få plats. En nackdel av en sådan lösning är att cyklister (vanliga cyklar och elsparkcyklar) kommer att använda samma in- och utfart som mopedister, vilket kan leda till en osäkrare trafiksituation och eventuella konflikter och en trafiksäker utformning krävs.

5. Inga bilparkeringsplatser för elever

Det är redan idag skolans policy att det inte erbjuds bilparkering för elever på Samskolans fastighet, vilket är en signal för att det inte är önskat att elever kör bil till skolan. Detta kommer även att bibehållas i framtiden. Som ett led i detta har bland annat parkeringen i punkt 2 i figur 1 stängts av med hinder så att mopedbilar inte kan parkera där.

6. Dialog och kommunikation med elever om hållbart resande

Skolan kommunicerar redan idag tydligt genom att lyfta fram miljö- och hälsofördelar av att välja färdssätt som gång, cykel och kollektivtrafik, vilket behöver bibehållas och helst förstärkas. Mer än hälften av eleverna (65 %) bor högst 5 km från skolan, vilket innebär att det är möjligt att gå och cykla för de flesta.

Nästan två tredjedelar av eleverna som idag inte åker kollektivt bedömde att en resa med kollektivtrafik inte skulle ta mer än 30 minuter (30 % svarade maximalt 15 minuter och 38 % svarade maximalt 30 minuter). Bedömningen är därför att det finns en potential för en ökad andel av resor med kollektivtrafik, vilket skolan kan kommunicera till eleverna.

7. Uppmuntran samåkning (vid skjuts eller i egen bil)

Bland faktorer som skulle minska elevers bilåkande nämndes även att fler skulle samåka med skolkamrater om möjlighet fanns. Här kan skolan initiera en dialog bland eleverna så att samåkningsmöjligheter identifieras. Samåkning kan handla om att fler elever skjutsas av en förälder eller att samåka i annan elevs bil.

8. Kommunicera kring på- och avlämningsplats

För att minska bilflöden på morgonen ända fram till skolan bör både Samskolans och gymnasium hänvisa skjutsande föräldrar till den anlagda påstignings- och avhämtningsplatsen.

7.2 Åtgärder avseende allmän platsmark

1. Kommunikation

Som det har visats i kapitel 4.2 är det en allmän trend att innehavet av mopedbilar och A-traktorer ökar, både i Danderyd, kringliggande kommuner och Sverige som helhet, och är därmed ingen företeelse som endast gäller för Viktor Rydbergs Gymnasiums elever. Trenden är dessvärre inte hållbar, varken ur resurs- eller klimatperspektiv och kommunen bör ta en ledande roll i att dämpa utvecklingens effekter så långt som möjligt; ett arbete kring detta är påbörjat och pågår just nu i kommunen. En viktig åtgärd kommer att vara att kommunen tydligt kommunicerar till högstadieskolor och gymnasier i kommunen, samt deras elever hur kommunen ser på denna utveckling och hur man tänker hantera den.

2. Upprustning av kommunal cykelparkering

Den kommunala cykelparkeringen vid punkt 9 i figur 1 saknar idag möjlighet att låsa fast cyklar. Fördelen är att den har ett tak. En upprustning med möjlighet att låsa fast cyklar i ramen, samt möjlighet att parkera sparkcyklar bör öka användningen av denna parkering och därmed avlasta cykelställen invid skolgården. Alternativt bör undersökas om det är möjligt att ha en mopedparkering där för att öka kapaciteten. På grund av den relativt stora nivåskillnaden mellan parkering och skola är denna parkering dock mindre attraktiv än platserna intill skolan, vilket kan göra det svårt att öka dess användning.

3. På- och avstigning för elever som skjutsas

Den befintliga på- och avstigningsplatsen väster om skolgården används idag av en del föräldrar, men inte av alla. En möjlig anledning är att den inte är tillräckligt känd och syns för dåligt. Platsen skulle kunna tydliggöras med målning eller andra markörer som får fler att stanna där.

4. Parkeringsreglering för samnyttjande

Kommunens kartläggning av parkeringsplatser nära skolan visar att det viss potential för samnyttjande av allmänna parkeringsplatser i skolans närområde och med verksamheter som är i behov av parkeringsplatser vid andra tider på dygnet än gymnasiet. Det behöver därför undersökas hur många av platserna som kan samnyttjas och vid vilka tider. Genom parkeringsreglering kan platserna tillgängliggöras för mopedbilar och A-traktorer under de tider som platserna inte behövs för att bedriva respektive verksamhet.

Samtidigt är det viktigt att beakta vad som nämns även i trafikutredningen från 2017 att det blir än attraktivare att åka bil till skolan om det blir lättare att parkera och förbättringar av parkeringsutbudet bör därför göras i lagom omfattning och gärna i kombination med nästa punkt.

5. Avgiftsreglering och parkeringsövervakning

I resvaneundersökningen var det ett antal elever som svarade att de skulle minska sitt bilåkande om parkeringsmöjligheterna skulle försämrats/förädras (13 svar) eller om det skulle införas (högre) böter för felparkering (9 svar). Denna typ av förändringar kan inte genomföras enbart avseende Viktor Rydbergs gymnasium utan kräver beslut och genomförande i hela kommunen, men svaren ger ändå en indikation på att åtgärden skulle kunna ha effekt om kommunen skulle införa förändringar.

En utökad parkeringsövervakning med bötfällning/bortforsling som följd är en möjlig åtgärd som borde kunna minska mängden felparkeringar.

Bilaga

Redovisning av ärenden som har erhållits från kommunen.

Registreringsdatum	Innehåll
2019-12-11	Inkommen synpunkt från boende som påpekar parkeringsproblem i området på grund av <u>ändrad parkeringsreglering</u> vid Djursholms tennisklubb och Norrängsgården, vilket har inneburit färre p-platser för mopedbilar och med felparkeringar som följd.

Registreringsdatum	Innehåll
2023-01-16	Synpunkt från elev om att kommunen har <u>minskat parkeringsmöjligheter för mopedbilar</u> , vilket gör det mycket svårt att hitta en plats nära skolan
2023-01-23 (1)	Synpunkt från elev om att kommunen har <u>minskat parkeringsmöjligheter för mopedbilar</u> , vilket gör det mycket svårt att hitta en plats nära skolan
2023-01-23 (2)	Synpunkt från elev om att kommunen har <u>minskat parkeringsmöjligheter för mopedbilar</u> , vilket gör det mycket svårt att hitta en plats nära skolan
2023-06-07	Klagomål om att det står mopedbilar i korsningen Sveavägen hörnet Svitiodsvägen
2023-09-11	Synpunkt från granne avseende tillbyggnadsplanerna: Problem med "triangel-bilar" och mopedbilar som felparkerar och även blockerar för sophämtning och tillfarter till fastigheter; parkeringen på Djursholms tennisklubb bedöms vara överbelagd.
2023-09-27	Klagomål om att det står flera mopedbilar på Ynglingavägen och att det kan skapa problem för en planerad lastbilsleverans
2023-11-30	Klagomål om att det står flera mopedbilar på Ynglingavägen vilket blockerar för sophämtning