ROSERSBERG, SIGTUNA KOMMUN

PLANPROGRAM, TRAFIK OCH PARKERING

2019-09-06

ROSERSBERG, SIGTUNA KOMMUN

Planprogram, Trafik och parkering

KUND

Sigtuna kommun

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad

WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10 7225000

wsp.com

KONTAKTPERSONER

Åke Fröderberg, Sigtuna kommun

Anders Markstedt, WSP

UPPDRAGSNAMN
Generalkonsult Rosersberg

UPPDRAGSNUMMER
10264422

FÖRFATTARE
Anders Markstedt,
Marcus Finbom & Mimmi Grybb

DATUM
2019-07-11

ÄNDRINGSDATUM
2019-09-06

GRANSKAD AV
Karin Hassner

GODKÄND AV
Anders Markstedt

INNEHÅLL

1 VISIONER OCH MÅL 4

1.1 BAKGRUND 4

1.2 VISION ROSERSBERG 4

2 NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN 6

2.1 BEBYGGELSE 6

2.2 RESANDE 6

2.3 MÅLPUNKTER 7

2.4 VÄGNÄT 8

2.5 KOLLEKTIVTRAFIK 9

2.6 CYKELTRAFIK 10

3 PLANFÖRSLAGET 11

4 TRAFIKSYSTEMET 12

4.1 GATUSTRUKTUR 12

4.2 TYPSEKTIONER 16

4.2.1 Sektion A1 Bro 13 m 17

4.2.2 Sektion A2 Slottsvägen 25 m 17

4.2.3 Sektion A3 Slottsvägen 18 m 18

4.2.4 Sektion A4 Metallvägen 17 m 18

4.2.5 Sektion B1 Tallbacksgatan 18,5 m 18

4.2.6 Sektion C1 Lokalgata Tät 15 m 19

4.2.7 Sektion D1 Lokalgata Gles 9 m 19

4.3 HUVUDMANNASKAP 20

4.4 TRAFIKSÄKERHET 20

5 PARKERING 21

1 VISIONER OCH MÅL

1.1 BAKGRUND

Sigtuna kommun är strategiskt lokaliserat mellan Stockholm och Uppsala. Närheten till både kultur och natur gör det attraktiv att bo, arbeta och verka i kommunen. Järnvägen med Ostkustbanan och Arlandabanan och väg E4 går genom kommunen, vilket underlättar arbetspendling till arbetsplatser i regionen.

Med 1800 invånare är Rosersberg kommunens minsta tätort. Tätorten ligger i södra delen av kommunen, väster om E4. Rosersberg pekas ut som primärt bebyggelseläge i RUFS 2050 (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen år 2050). I Rosersberg finns en centralt placerad pendeltågsstation som ger goda förutsättningar för ett hållbart resanderesande.

Genom att planera för en tillväxt i Rosersberg skapas bättre möjligheter för service i det nuvarande Rosersberg och goda möjligheter att erbjuda ett attraktivt boende inom pendlingsavstånd från en stor andel av regionens arbetsplatser.

1.2 VISION ROSERSBERG

Sigtuna kommun genomförde 2015 en dialogprocess tillsammans med de som bor och verkar på plats och omkring Rosersberg. Dialogprocessen har varit viktig i utformningen av Vision Rosersberg.

Figur 1. Rosersberg med planområdet markerat väster om pendeltågsstationen.

Utifrån kommunens vision om en ”*Grön stad med närhet och plats för fler*” har konsekvenserna för utformningen av trafik och parkering resulterat i inriktningsmål för västra Rosersberg, se Tabell 1. Utgångspunkten är Sveriges kommuner och landsting och Trafikverkets planeringsriktlinjer i TRAST (Trafik för en attraktiv stad).

Tabell 1. Inriktningsmål för västra Rosersberg.

Stadens karaktär	**Tillgänglighet**	**Trygghet**	**Trafiksäkerhet**	**Miljö och hälsa**	**Trafiksystem**
Idrotts- och kulturaktiviteter Tät stad med goda kontakter mot det gröna Upplevelserik bebyggelse	Trafikslag ska samverka, goda bytesmöjligheter Effektiva busslinjer, gena gång- och cykelnät Anpassad maskvidd[2] Tunga transporter ska koncentreras till huvudgator Koncentrerad bebyggelse kring pendeltågs-stationen	Gångflöden ska kanaliseras Hållplatser vid ”torg”	Säkra skolvägar Säkra korsningspunkter Säkra hastigheter Få transporter inne i bostadsområdena	Uppmuntra till fysisk aktivitet Barriärer mot järnvägen Gång och cykel prioriteras	Gatustrukturen ska ge byggbara kvarter Matningspunkter ska vara väl belägna Korsningspunkter väl utformade Sektioner ska beakta alla trafikslag

Den gröna staden som är målet i Vision Rosersberg innebär att planen begränsar andelen hårdgjorda ytor till förmån för gröna ytor som kan innehålla ekosystemtjänster. Genom att bygga så att boendet inte kräver att hushållet äger en eller flera bilar så minskar klimatpåverkan. Parkering ordnas under mark eller i gemensamhetsanläggning.

På längre avstånd från pendeltågsstationen är förutsättningarna sämre för hållbart resande. Där planeras istället för en glesare bebyggelse med bibehållen naturmark och parkering i markplan.

[2] Med maskvidd syftar man på trafiknätens funktion som är kopplat till avståndet mellan korsningar. Lokalnäten är mer finmaskiga än huvudnäten.

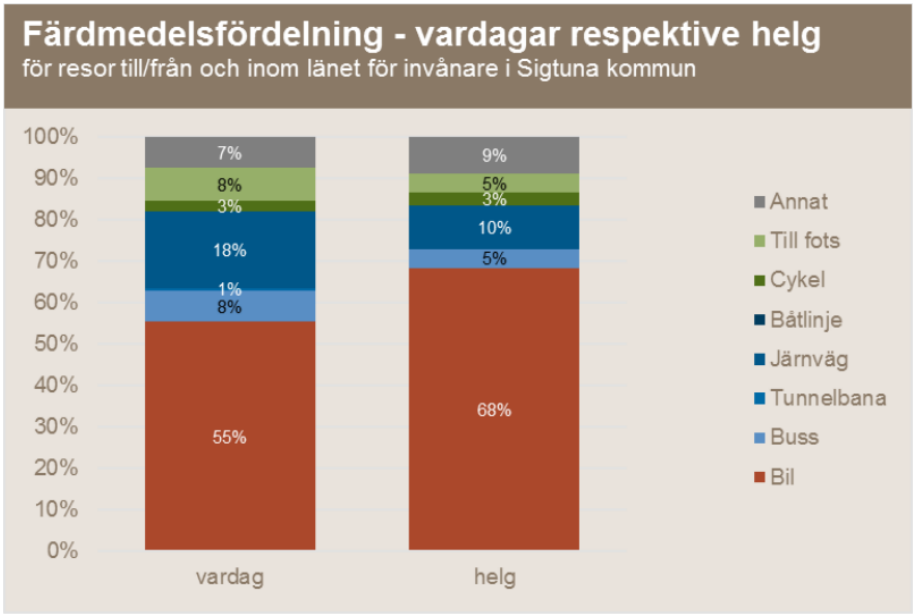
2 NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN

2.1 BEBYGGELSE

Rosersberg har idag en identitet som villastad med inslag av flerbostadshus öster om pendeltågstationen. Samhället har en tydlig uppdelning mellan bostäder och verksamhetsområden. Det större verksamhetsområdet söder om Rosersberg har utvecklats till ett logistikcentrum strategiskt placerat mellan Stockholm och Uppsala med närhet till Arlanda. I Rosersberg finns idag bland annat ett antal restauranger, en livsmedelsaffär, bensinstation, idrottshall och ett hotell. Offentlig service finns i form av Råbergsskolan (F-6) och förskolor. Rosersbergs IK är Rosersbergs största idrottsförening och erbjuder aktiviteter inom bland annat fotboll, innebandy, handboll och badminton. Rosersberg har även en skytteförening, motionsspår, ridverksamhet och en badplats vid Mälaren.

2.2 RESANDE

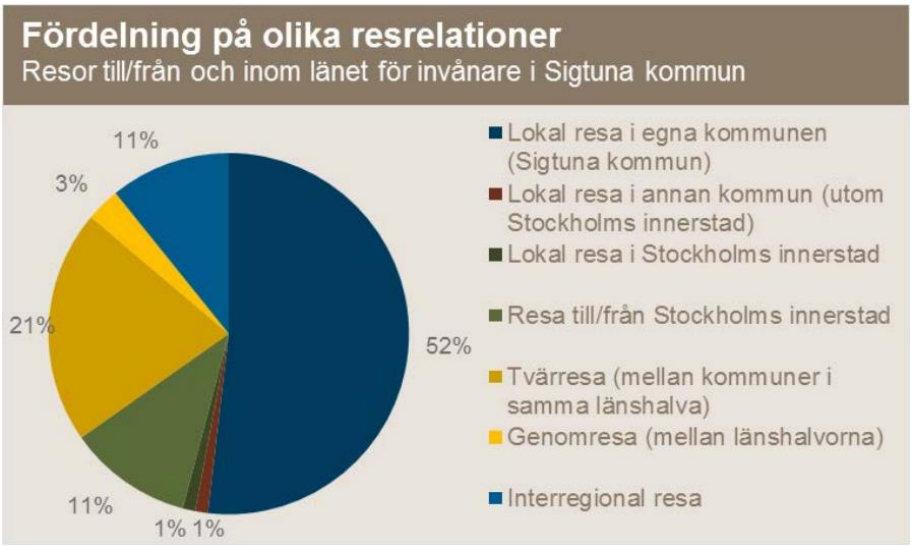
Genom resvaneundersökningar genomförda av Trafikförvaltningen 2015 och statistik om bilinnehav finns uppgifter om resandet i Sigtuna kommun. Resandet i kommunen domineras av bilresor, men det är också en betydande andel kollektivtrafikresor. Andelen cykelresor är liten, cirka hälften av genomsnittet för länet se Figur 2.



Figur 2. Färdmedelsfördelning Sigtuna kommun. Baserat på drygt 950 svar inom Sigtuna kommun.[3]

[3] Trafikförvaltningen (2015) Resvanor i Stockholms län 2015 - Per kommun

De flesta resorna sker inom kommunen men det görs också en stor andel tvärresor och resor till, från och inom Stockholms innerstad.



Figur 3. Fördelning på resrelationeri Sigtuna kommun[4].

Flertalet hushåll (cirka 70%) har tillgång till bil i kommunen enligt en kartläggning från 2002.[5] Innehavet varierar dock mellan kommundelarna. Bilinnehavet beror på flera faktorer där hushållsstorlek, inkomstnivå, bebyggelsens täthet och närhet till spårförbindelser är viktiga parametrar. En indikation om bilinnehavet i Rosersberg ges av en jämförelse med Knivsta. Knivsta tätort är i likhet med Rosersberg centrerat kring en tågstation och där har cirka 60 % av hushållen har tillgång till bil.

2.3 MÅLPUNKTER

Vid en jämförelse av resultaten i resvaneundersökningen[8] mellan Sigtuna kommun och närliggande kommuner i Stockholms län (Upplands Väsby, Upplands-Bro och Vallentuna), syns en tydlig skillnad. Det är markant större andel resor inom Sigtuna (52%) jämfört med närliggande kommuner (30–37%) och lägre andel tvärresor till kommun i samma länshalva i Sigtuna (21%) jämfört med närliggande kommuner (36–42%). Detta understryker vilken viktig målpunkt Arlanda är för arbetsresor för boende i Sigtuna kommun, såväl som i omkringliggande kommuner.

Figur 3 visar också en femtedel av alla resor går till antingen Stockholm City eller Uppsala, vilket gör dem båda till viktiga målpunkter. Dock är det lika stor andel resor som görs på tvären till andra kommuner i länets norra halva.

[4] Trafikförvaltningen (2015) Resvanor i Stockholms län 2015 - Per kommun
[5] Hushållens bilinnehav. En kartläggning av hushållen i Stockholms län, Stockholms läns landsting 2002
[8] Trafikförvaltningen (2015) Resvanor i Stockholms län 2015 - Per kommun

2.4 VÄGNÄT

Programområdet kopplas idag till det omgivande vägnätet via Norrsundavägen som löper parallellt med och väster om E4. Från området tar man sig till Norrsundavägen och till E4 via Slottsvägen eller Metallvägen. Slottsvägen passerar Ostkustbanan i plan och plankorsningen är för närvarande stängd av trafiksäkerhetsskäl. Trafikverket har börjat en planprocess för att ersätta plankorsningen med en vägbro över järnvägen alternativt att vägen sänks så att järnvägen kan passera på bro över vägen.

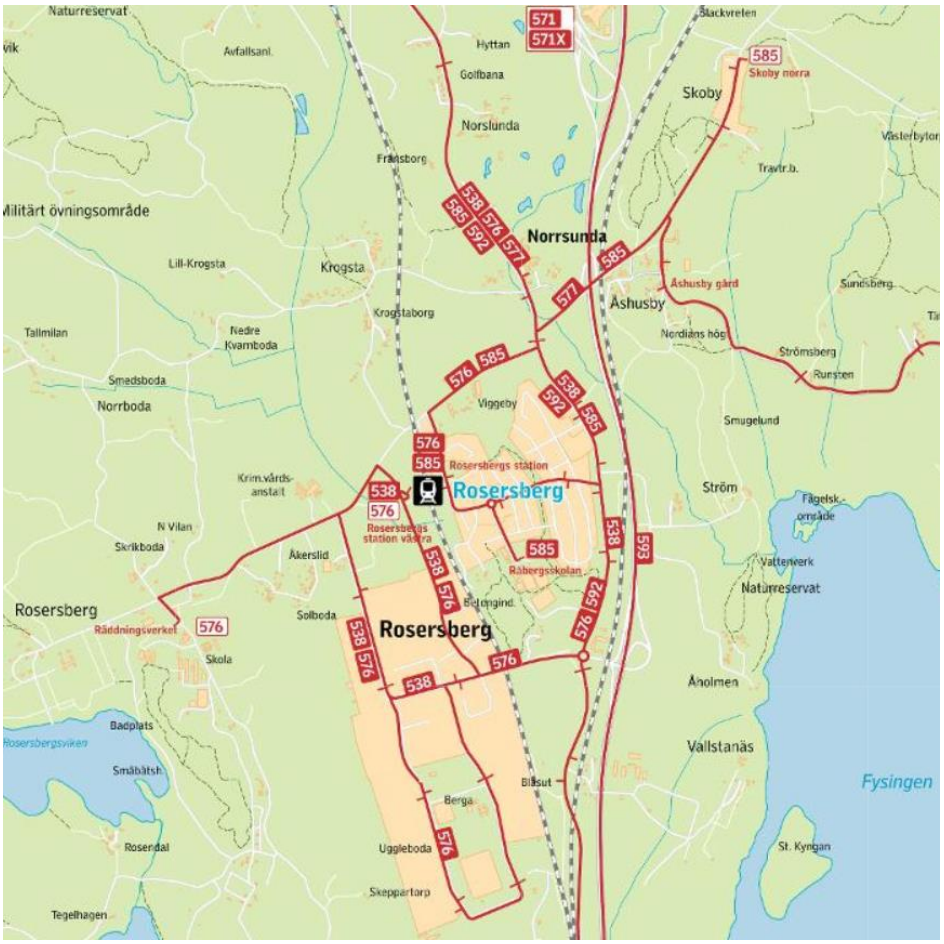
Figur 4. Biltrafik på omgivande vägnät. Trafikflöden (ÅDT).

Trafiken på Norrsundavägen är 6200 f/d (ÅDT). Kommunen har låtit mäta trafiken på Metallvägen. Nära kopplingen mot E4 är årsdygnstrafiken 1900 f/d med en stor andel tung trafik (23%). När plankorsningen på Slottsvägen stängdes minskade trafiken vid mätpunkten från 2 400 f/d till cirka 500 f/d.

2.5 KOLLEKTIVTRAFIK

Området försörjs idag genom pendeltåg och busslinjer som utgår från Märsta busstation. Busslinjerna 538 och 576 passerar genom området och gör det möjligt att nå arbetsplatser vid Räddningsverket och i logistik- och verksamhetsområdet i söder. Busslinjerna fyller en funktion som matning till och från pendeltåget vid Rosersbergs station.

Tack vare pendeltågsförbindelsen går det att nå ett stort antal arbetsplatser också utanför kommunen i Uppsala och Storstockholm. Resor till Uppsala och Arlanda kräver dock tågbyte i Upplands Väsby eller Märsta. Restider till Kista eller Uppsala är 30 – 45 minuter. Arlanda nås även med buss ifrån Märsta. Restiden är drygt 20 minuter. Arbetsplatser i Brista nås med buss inom en halvtimme.



Figur 5. Busslinjer i området (SL, 2019).

2.6 CYKELTRAFIK

Sigtuna kommun har en cykelplan från 2014. De övergripande målen är att öka cyklandet under hela året, att förbättra trafiksäkerheten och att framkomligheten för cyklar ska förbättras.

Rosersberg och Märsta är sammanlänkade genom det regionala cykelnätet.

Figur 6. Planer för cykelvägnät.

Trafikverket har byggt ut cykelvägen längs Norrsundavägen söder om Slottsvägen. Sigtuna kommun ansvarar för att knyta det övergripande cykelvägnätet i Rosersberg till det regionala stråket.

Eftersom Trafikverket planerar att bygga en ny väg och bro över järnvägen så är det tänkbart att också Slottsvägen kommer att ingå i det regionala cykelvägnätet. Alternativt blir kommunen väghållare för Slottsvägen och Metallvägen blir statlig väg. Diskussioner om väghållarskap har påbörjats.

3 PLANFÖRSLAGET

Planprogrammet omfattar drygt 2000 bostäder, dels genom fastighetsutveckling öster om stationen och dels genom att bebygga marken väster om stationen där kommunen delvis är markägare. Planförslaget utgår från att Slottsvägen passerar på bro över järnvägen.

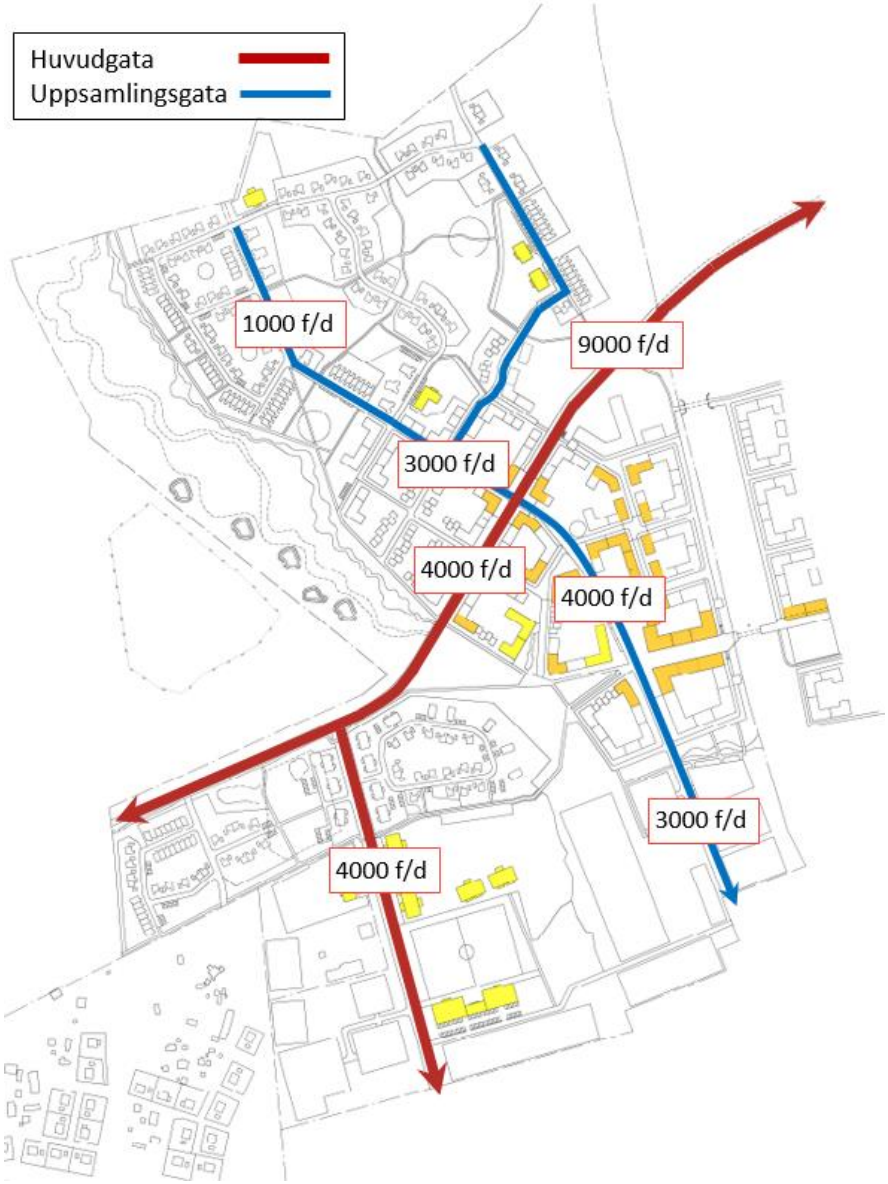
Närmast stationen är exploateringsgraden hög men är lägre längre norrut och närmare Rosersbergsbäcken. I Figur 7 visas indelningen i karaktärsområden.

Figur 7. Olika karaktärsområden i planen.

4 TRAFIKSYSTEMET

4.1 GATUSTRUKTUR

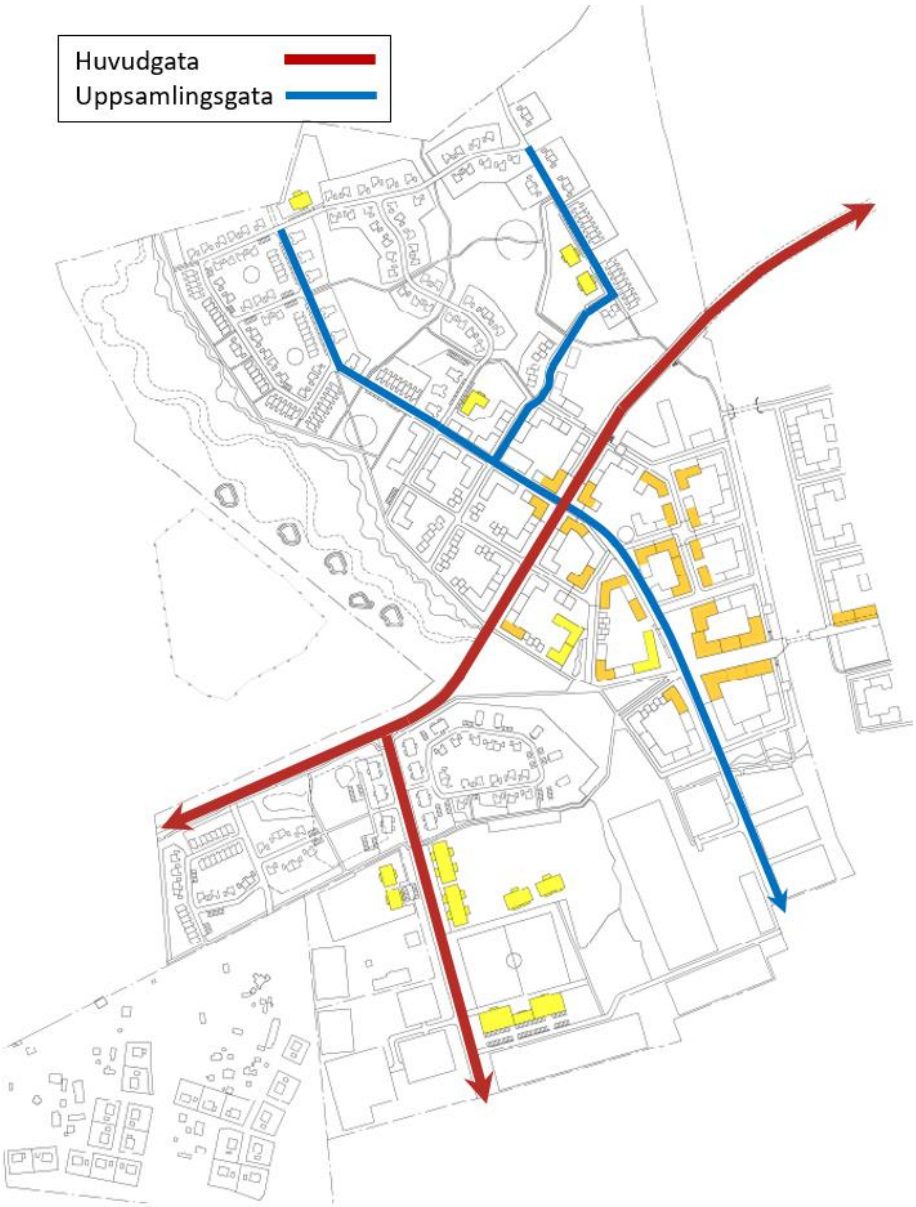
Som underlag till gatustrukturen och klassificering av en gatuhierarki gjordes en bedömning av motorfordonflöden, som redovisas i figuren nedan. En trafikalstring på fem/tre bilturer per hus/lägenhet antogs, och fördelades tillsammans med befintlig trafik på trafiknätet. Drygt 50 000 m^2 verksamheter antas attrahera cirka 2 000 motorfordonsrörelser.



Figur 8. Bedömda trafikflöden i västra Rosersberg.

På huvudgatan Slottsvägen kan flödena uppgå till 9 000 fordon per dygn och på Metallvägen bedöms det ligga på 4 000 fordon per dygn. Uppsamlingsgatan Tallbacksgatan bedöms nå upp till 4 000 fordon närmast Slottsvägen, men minska till 1 000 fordon per dygn i områden med mestadels småhusbebyggelse. Förutsättningen är att Tallbacksgatan ges en koppling till Metallvägen söder om idrottsplatsen.

I Figur 9 visas föreslagen uppdelning mellan gatutyperna huvudgata och uppsamlingsgata i västra Rosersberg. Av figuren framgår att Slottsvägen och Metallvägen är tänkta huvudgator och att Tallbacksgatan ska fungera som uppsamlingsgata i nord-sydlig riktning. Huvudgator är utformade för transport och rörelse mellan olika delar i Rosersberg. Uppsamlingsgatornas funktion är att samla upp trafik från lokalgator och leda trafiken vidare till huvudgatorna.



Figur 9. Skiss över bilstråk genom västra Rosersberg.

Korsningen Slottsvägen och Tallbacksgatan kommer att bli en trafikintensiv miljö med bil, buss och andra tunga transporter samtidigt som betydande gång- och cykelflöden passerar. I det fortsatta arbetet klargörs en mer exakt utformning av platsen och regleringsform för korsningen.

I arbetet med detaljplan kommer stor vikt att läggas vid utformning av Metallvägen, med hänsyn till trafikmiljön runt skolan. Lämning av barn med bil kan hänvisas till samnyttjad parkering vid idrottsanläggning. Angöring till skolan och förskolan för lastfordon lokaliseras, utformas och regleras så att det inte uppstår konflikter med gående. Detta behöver göras i framtagandet av detaljplanen. Exakt utformning av hela trafikmiljön utreds i det fortsatta planarbetet.

Figur 10. Skiss över cykelstråk genom västra Rosersberg. Röda punkter utgör kollektivtrafikhållplatser.

Cykelnätet sträcker sig dels som cykelbanor längs huvudgator och uppsamlingsgator, dels som friliggande cykelvägar i främst parkmiljö. På det sättet skapas parallella stråk såväl längs bilvägar som i parkmiljö för att möta olika efterfrågan på vad som upplevs som en trygg trafikmiljö. Cykelnätet och gångnätet kopplar ihop pendeltågsstationen och övriga kollektivtrafikhållplatser med alla bostadsområden, och knyter därmed även ihop norra och södra delarna av västra Rosersberg.

Såväl den planerade bron som befintlig gång- och cykeltunnel binder samman västra och östra Rosersberg. Planeringen av det nya området ska ta hänsyn till möjligheten att i en framtid bygga en gång- och cykeltunnel som medger entré till den norra delen av plattformen. Det ska också vara möjligt att i en framtid höja standarden på den befintliga gång- och cykeltunneln.

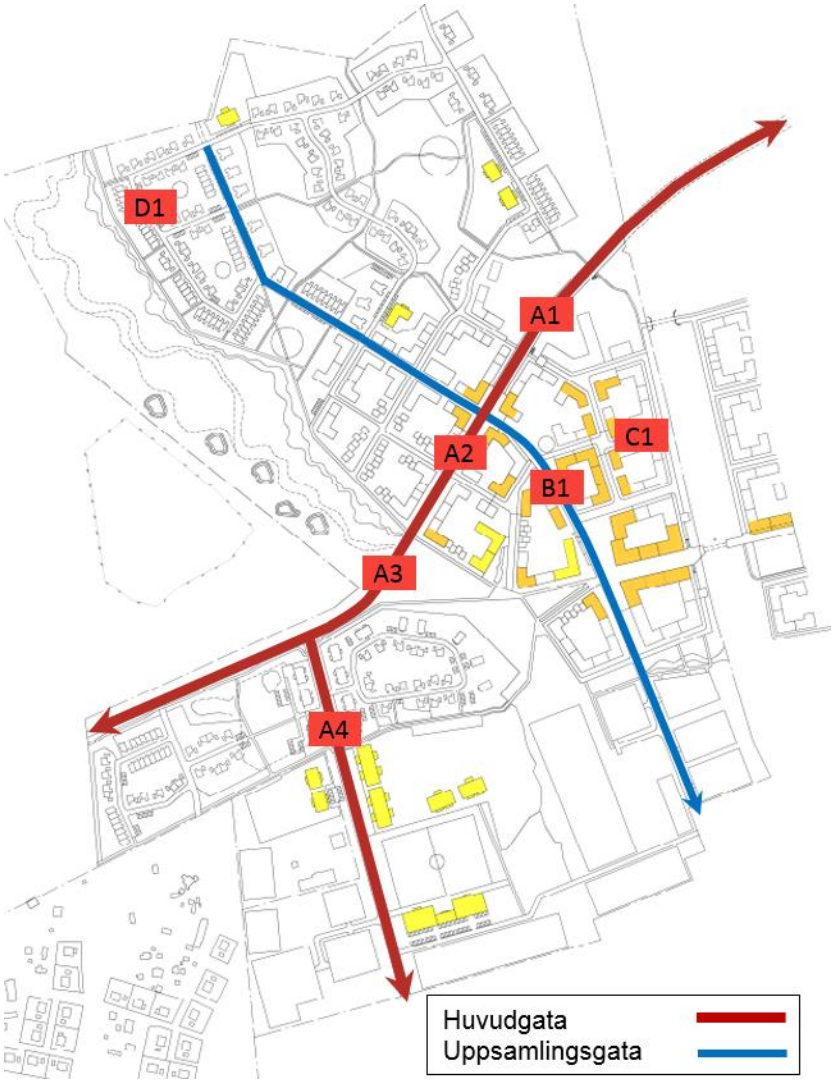
En utgångspunkt är även att gång- och cykelnätet ska sträcka sig till samtliga skolor och förskolor i området. En kritisk punkt är hur den bilfria nord-sydliga kopplingen utmed Rosersbergsbäcken, norr om Slottsvägen, korsar Slottsvägen. En trafiksäker lösning utreds i det vidare planarbetet som säkerställer att barn i tidig ålder själva kan ta sig till och från skolan.

Den grusade cykelvägen genom det centrala parkstråket i den norra delen av området ger en lugn och bilfri miljö för gång- och cykeltrafik till och från bostad och förskolor.

På lokalgator bedöms biltrafikflödet vara så litet att cykeltrafik kan ske i blandtrafik.

4.2 TYPSEKTIONER

I följande figur är sju typsektioner utplacerade för att få en övergripande bild av vilka gatubredder som behövs kopplat till funktion och karaktärsområde.



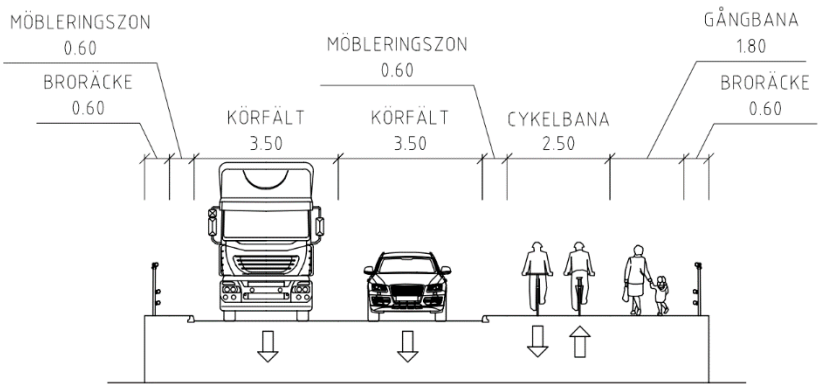
Figur 11. Placering av typsektioner i västra Rosersberg.

Gatubredd mätt mellan kantstenar kommer att variera längs gatorna beroende vilka funktioner som ska inrymmas. Till exempel ökar gatubredden vid korsningar. Typsektionerna syftar till att beskriva de olika trafikmiljöer som föreslås inom västra Rosersberg. På grund av Slottsvägens olika karaktärer finns tre olika typsektioner återgivna (A1, A2 och A3). Tallbacksgatan (B1) skiftar karaktär när den går från ett lågexploaterat till ett mer högexploaterat område. Metallvägen (A4) är tänkt att hålla samma standard längs hela sträckningen. Typsektionen C1 är för lokalgator i tät- och blandad bebyggelse i de centrala delarna av västra Rosersberg. Typsektion D1 är för gles småhusbebyggelse i utkanten av området.

I utrymmet för gatumöblering kan en mängd olika funktioner ingå, såsom plantering, dagvattenhantering, kantstensparkering, angöring och hållplatser. Utformning med materialval och bredder för olika trafikslag bör ske i samråd med driftansvariga på kommunen.

Arbetet med gatusektioner kommer att fortgå genom planprocessen för att säkerställa säkra, trygga, funktionella och attraktiva gaturum.

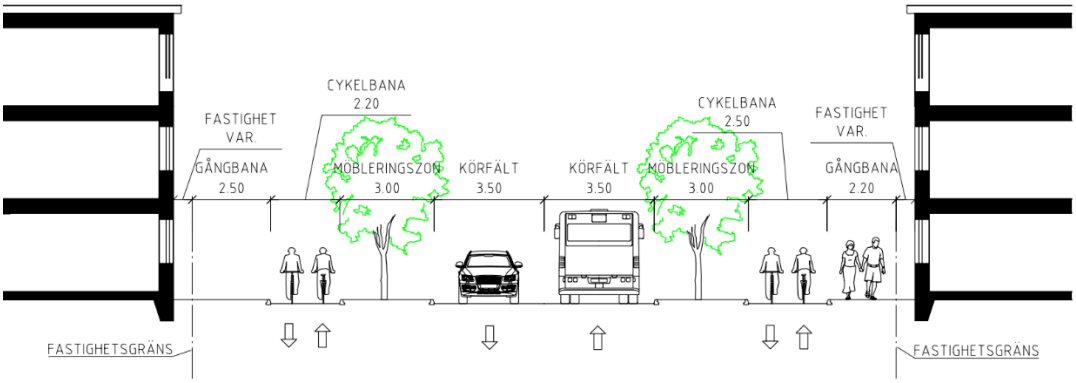
4.2.1 Sektion A1 Bro 13 m



Figur 12. Illustration av sektion A1.

Med de bedömda framtida trafikflödena på Slottsvägen är det tillräckligt med ett körfält i vardera riktningen. Två tunga fordon ska kunna mötas. Trafikmiljön gör att bron inte används i stor utsträckning av gångtrafik, utan gångtrafiken kommer söka sig mot genare gångtunnlar under järnvägsspåret. För cykeltrafik kommer bron vara en naturlig koppling till det regionala cykelstråket mot bl.a. Märsta. För att kopplingen till det regionala cykelnätet ska fungera behöver en cykelväg anläggas längs Slottsvägen öster om järnvägen fram till Norrsundavägen. Kommunen bevakar dessa frågor i samrådet om vägplanen.

4.2.2 Sektion A2 Slottsvägen 25 m

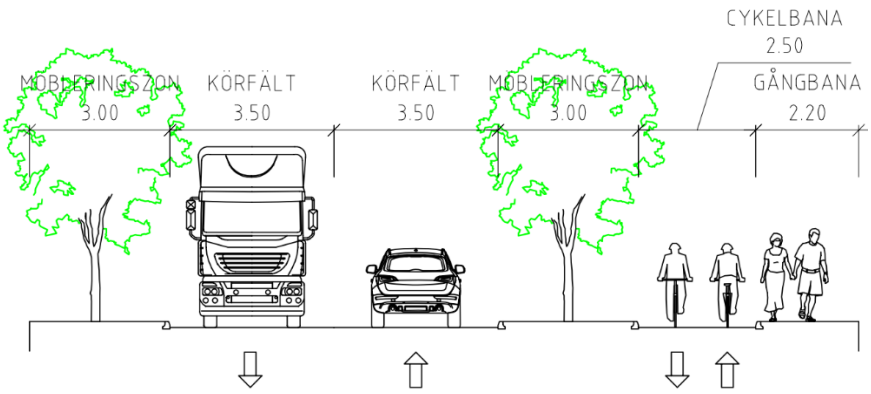


Figur 13. Illustration av sektion A2.

Cykelflödet på Slottsvägen vid tät bebyggelse bedöms vara så pass högt att dubbelriktade cykelbanor behöver anläggas på båda sidor om vägen.

I möbleringszon ska plats för plantering och angöring ordnas. Även cykelparkering kan vara aktuell. Busshållplatser ordnas vid torgbildningen där Slottsvägen korsar Tallbacksgatan. Husplaceringarna måste då anpassas.

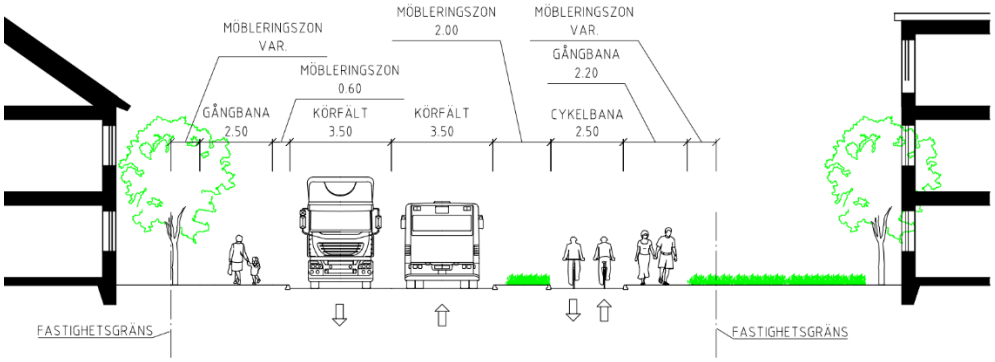
4.2.3 Sektion A3 Slottsvägen 18 m



Figur 14. Illustration av sektion A3.

För koppling till övrigt cykelnät bör cykelstråket placeras på Slottsvägens södra sida.

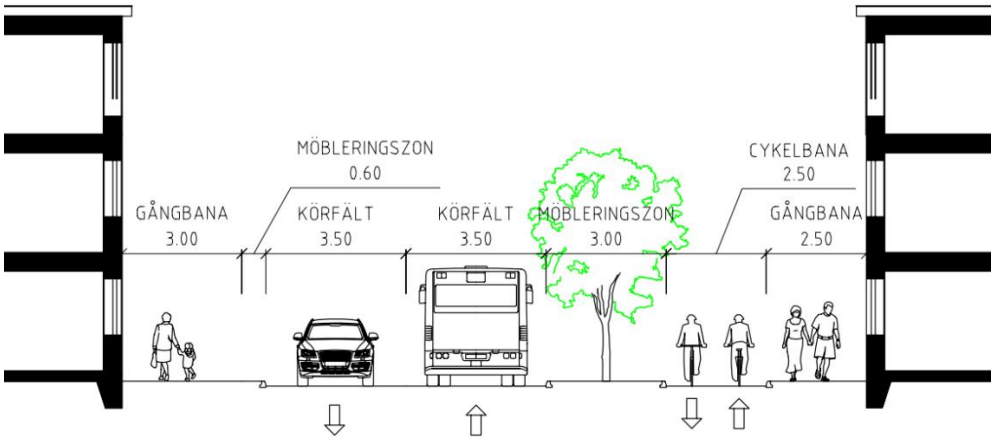
4.2.4 Sektion A4 Metallvägen 17 m



Figur 15. Illustration av sektion A4.

För en trygg skolväg till fots bör gångbana och cykelbana separeras i såväl höjdled som med olika materialval. Separationen motiveras av att de två trafikslagen rör sig i olika hastigheter. Den ger även barnen en enkel och tydlig trafikmiljö att navigera i.

4.2.5 Sektion B1 Tallbacksgatan 18,5 m

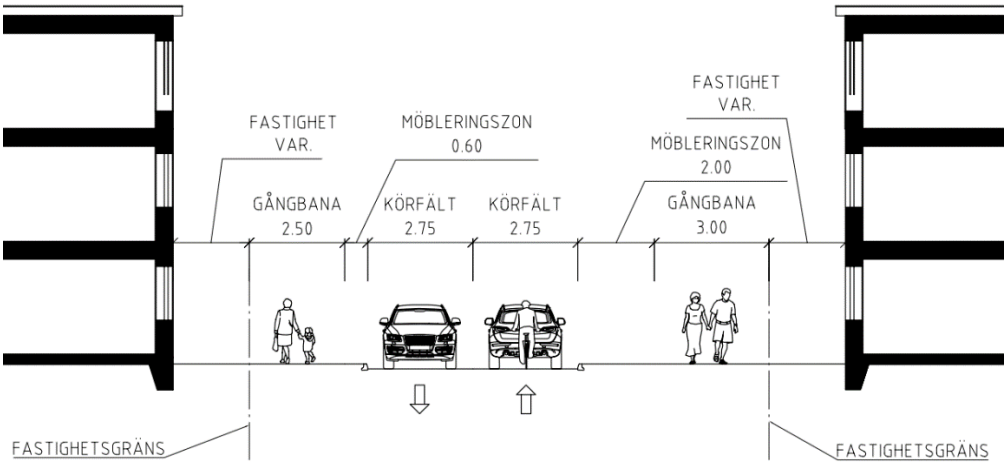


Figur 16. Illustration av sektion B1.

Kantstensparkering undviks på Tallbacksgatan, för att få en lugnare trafikmiljö. Trafiken leds istället till parkeringsanläggningar.

Kortare angöring för lastning och lossning samt på- och avstigning anordnas i ytan för möblering. För koppling till övrigt cykelnät samt pendeltågen bör cykelstråket placeras på Tallbacksgatans östra sida.

4.2.6 Sektion C1 Lokalgata Tät 15 m

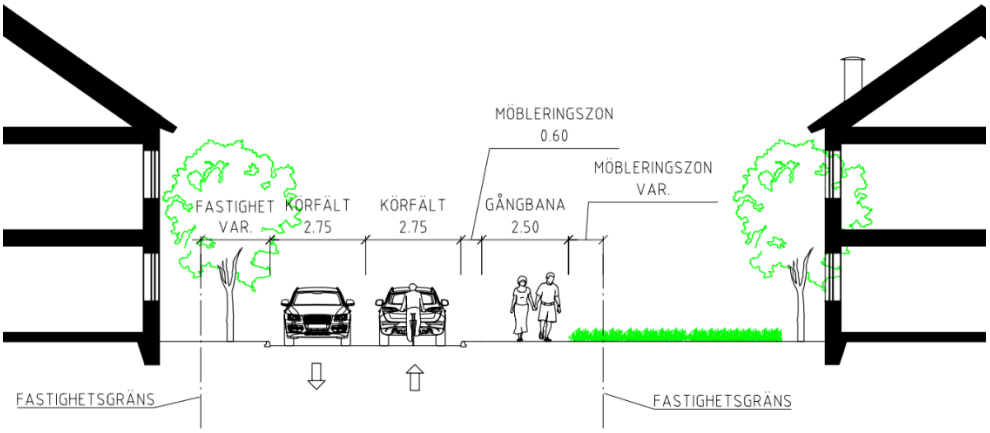


Figur 17. Illustration av sektion C1.

Körbanan görs 5,5 meter vilket gör att en personbil kan möta en sopbil. Det är möjligt för yngre att cykla på gångbanan vilket är tillåtet för barn upp till åtta år. Vuxna och skolbarn cyklar i blandtrafik. Gatuparkering undviks på lokalgator, för en lugnare trafikmiljö, och trafiken leds istället till parkeringsanläggningar. Kortare angöring för lastning och lämning anordnas i ytan för möblering.

Typsektionen är tänkt som riktlinje för tät och blandad bebyggelse.

4.2.7 Sektion D1 Lokalgata Gles 9 m



Figur 18. Illustration av sektion D1.

Gatuområdets omfattning beror på ifall avvattning löses med dike eller med brunnar. Boendeparkering sker på tomtmark och besöksparkering hänvisas istället till gemensamma parkeringsytor.

Typsektionen är tänkt som riktlinje för gles småhusbebyggelse.

4.3 HUVUDMANNASKAP

För Rosersberg planeras alla gator med flerfamiljshus vara allmän plats. Genom avtal med byggherrar kan det vara möjligt att samordna byggande och att få en för kommunen mindre framtung investeringsvolym. Enskilt huvudmannaskap kan vara en möjlighet ifall det visar sig mer lämpligt och kan motiveras.

Inom karaktärsområdet Hus, park och stadsvillor, se figur 7 där gatorna betjänar en grupp av hus kan gatan planläggas som kvartersmark.

4.4 TRAFIKSÄKERHET

Följande principer bidrar till hög trafiksäkerhet.

- Få anslutningar mot huvudvägnätet
- Låga hastigheter
- Separerade cykel- och gångvägar
- In- och utfarter till parkering läggs mot uppsamlingsgator
- Mobilitetsåtgärder för att begränsa bilanvändning

I arbetet med detaljplaner säkerställs att hastigheter är låga, siktmöjligheter är goda och att korsningar är trafiksäkra.

5 PARKERING

Planprogrammet bygger på att parkering anordnas under husen i de tättbebyggda områdena närmast stationen. Genom att i markanvisningsavtalen ställa kav på mobilitetsåtgärder bedöms parkeringstalen för dessa boenden kunna hållas i spannet 0,5 – 0,8 bilplatser per lägenhet, besöksparkering ej inräknad. Cykelparkering motsvarande en cykel per boende ordnas på kvartersmark.

För områden med markparkering inklusive småhus är spannet 1,0 till 2,0 bilplatser per bostad.

På allmän plats ordnas platser för besökande till mindre lokaler och offentlig service. Infartsparkeringen byggs ut med 20 bilplatser och 70 cykelplatser.

Även om det i planprogrammet inte redovisas någon mark för gemensam parkeringsanläggning så utesluter inte programmet att det i det fortsatta planarbetet utarbetas sådana förslag.

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com