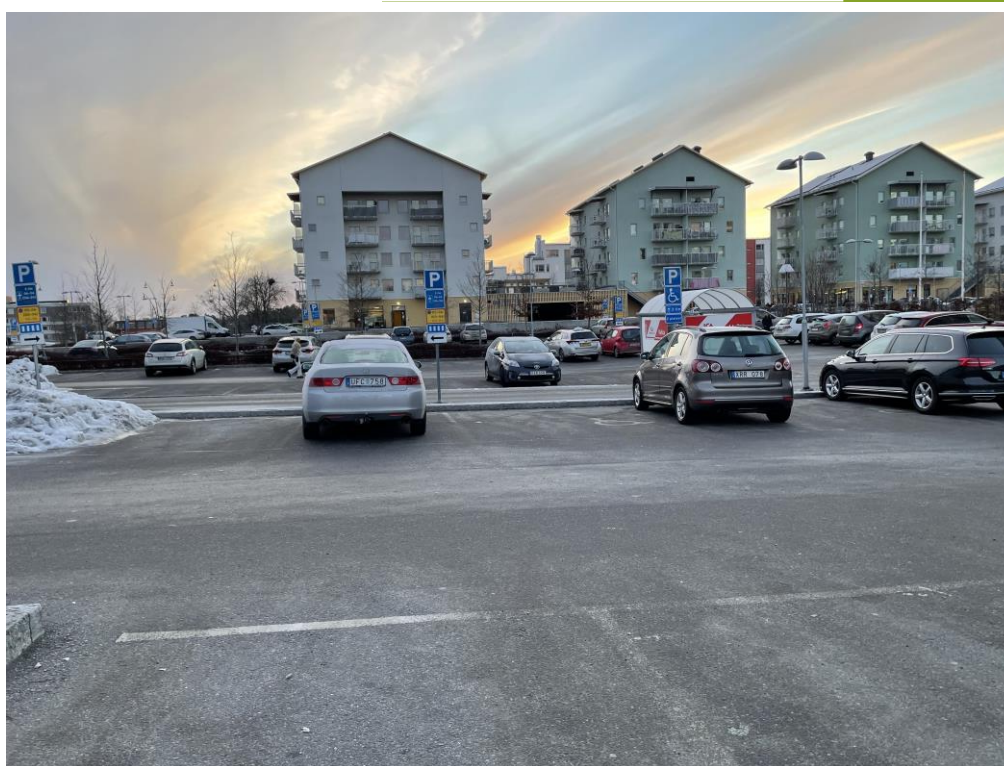


Parkeringsutredning Valsta centrum, Sigtuna kommun



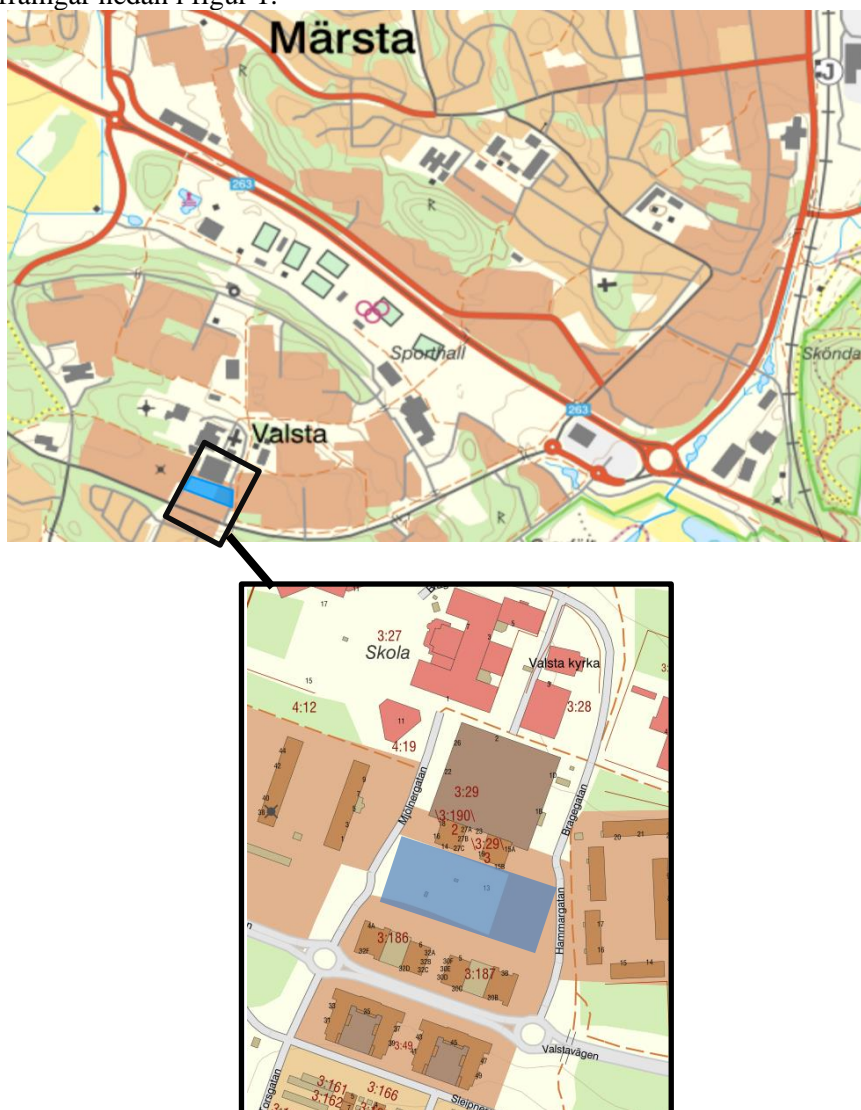
Innehållsförteckning

1	INLEDNING	2
1.1	BAKGRUND.....	2
1.2	SYFTE OCH MÅL	3
1.3	AVGRÄNSNINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	3
2	NULÄGESBESKRIVNING.....	3
2.1	BAKGRUND OCH NULÄGE	3
2.2	PARKERING I OMRÅDET IDAG.....	5
2.2.1	Bilparkering	5
2.2.2	Cykelparkering	7
2.3	GÅNG-, CYKEL- OCH KOLLEKTIVTRAFIK.....	8
3	BEHOVSANALYS VID UTVECKLING	10
3.1	EXPLOATERINGSFÖRSLAG	10
3.2	BEHOVSANALYS	10
3.2.1	Bilparkering	10
3.2.2	Cykelparkering	12
3.2.3	Lastning och lossning.....	12
3.3	GÅNG-, CYKEL- OCH KOLLEKTIVTRAFIK.....	12
4	REDOVISNING AV PARKERINGSLÖSNING	13
4.1	BILPARKERING.....	13
4.2	CYKELPARKERING	14
5	SAMMANFATTNING	14
6	REFERENSER	15

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Inom del av fastigheten Sigtuna Valsta 3:50 planerar Sigtuna kommun för ett kultur- och aktivitetscenter (KAC). Aktuell del är belägen i Valsta centrum. I dagsläget utgörs aktuell del av berg, lekplats, torg och parkering. Lokalisering framgår nedan i figur 1.



Figur 1. Aktuell del av fastigheten markerad i blått

I kommunens översiktsplan antagen år 2022 är området utpekad för mångfunktionell bebyggelse och centrum. I april 2022 beslutade kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott om planuppdrag KAC. Sigtuna

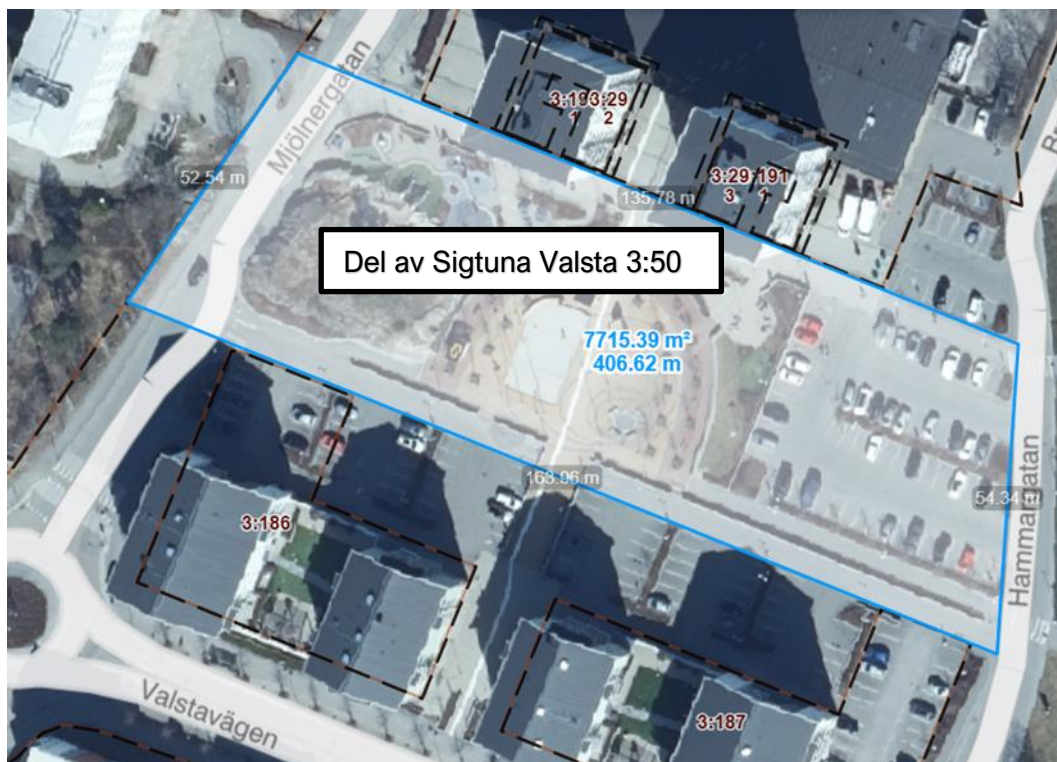
kommun har beslutat om inriktning utifrån en arkitektävling där en skissutformning finns på KAC:et.

1.2 SYFTE OCH MÅL

Syftet med parkeringsutredningen är att den ska utgöra ett underlag vid detaljplaneläggning samt utgöra underlag inför beslut och utformning av detaljplan för området som utgörs av del av fastigheten Sigtuna Valsta 3:50. Målet för Sigtuna kommun är att inom detta område detaljplanera för KAC.

1.3 AVGRÄNSNINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Parkeringsutredningen omfattar del av fastigheten Sigtuna Valsta 3:50 enligt nedan samt närliggande parkeringar på Mjölnergatan och direkt söder om området.



Figur 2. Ungefärlig utbredning av utredningsområdet för planuppdraget gällande fastigheten Sigtuna Valsta 3:50.

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.1 BAKGRUND OCH NULÄGE

I området finns idag en gällande detaljplan (Detaljplan för Valsta centrumförnyelse omfattande fastigheterna Valsta 3:29 och 4:19 samt del av fastigheterna Valsta 3:50 och 4:12 i Märsta) som antogs av kommunfullmäktige

2012-09-06 samt vann laga kraft 2012-10-12. Genomförandetiden på planen var 5 år från lagakraftdatum. Nedanstående illustration redovisar nuläget avseende gång samt gång- och cykelstråk samt var det är allmän platsmark/kvartersmark som ingått i denna parkeringsutredning. Jämfört med när detaljplanen genomfördes har det förändringar skett främst kring att en stor torgyta skapats och parkeringar har tagits bort framför entrén till Valsta centrum.



Figur 3. Stråk för oskyddade trafikanter (orange) samt fördelning av allmän platsmark (grönt) och kvartersmark (blått).

På aktuellt område finns idag Valsta centrum som har öppettider kl. 8–21. I centrumet finns mötesplats, matbutiker, restauranger, fik, vårdcentral och sällanköpsaffärer. Flest besökare befinner sig på centrumet vardagseftermiddagar kl. 15–18 enligt statistik från Google.

Det finns parkeringsplatser på både allmän platsmark och kvartersmark. Sigtuna kommun är markägare även där det är kvartersmark.

2.2 PARKERING I OMRÅDET IDAG

2.2.1 Bilparkering

Parkeringsplatserna runt Valsta centrum har räknats vid platsbesök 7 december 2022 respektive 31 januari 2023. I Figur 4 är parkeringsplatserna indelade i 3 st zoner. I gul zon längs med Hammargatan finns 71 parkeringsplatser inom allmän platsmark och av dessa är 3 st parkeringsplatser för rörelsehindrade. I röd zon längs med bostadshusen vid Valstavägen finns 50 parkeringsplatser inom kvartersmark, varav 2 st är parkeringsplatser för rörelsehindrade. I orange zon längs med Mjölnergatan finns 13 parkeringsplatser varav 1 är parkeringsplats för rörelsehindrade.



Figur 4. Fördelning bilparkering i markplan idag

För parkeringsplatserna finns lokala trafikföreskrifter som reglerar max p-tid till 2 timmar mellan 06–24. 00-06 är parkering förbjuden. Aktuella lokala trafikföreskrifter är 0191 2018:00079, 0191 2016:00237 och 0191 2015-00115. Det finns även lokala trafikföreskrifter för parkeringsplatserna för rörelsehindrade, 0191 2019:00071, 0191 2019:00073 och 0191 2019:00063. På dessa platser är parkering tillåten högst 3 timmar.

Det finns ett garage under ICA i Valsta centrum som det idag står förhyrda platser på. Gällande att nyttja eller utöka befintliga parkeringar i garaget har detta studerats. Lösningen föreslås dock att avfärdas dels på grund av att det är oklart vilka förutsättningar som finns (det går inte att bekräfta informationen från gällande detaljplan). Enligt uppgift från Sigtuna kommun finns det inte längre en förbindelse mellan garaget och Valsta centrum. Lektus har undersökt detta genom att begära ut bygglovshandlingar, men det saknas information kring hur befintlig parkering är disponerad och eventuella utökningsmöjligheter. Det finns heller inte några handlingar kring förändringar av förbindelsen mellan garaget och Valsta centrum. Garaget kan dessutom eventuellt upplevas som otryggt jämfört med en markparkering. Med ovanstående så går inte denna utredning vidare med detta alternativ.

Av de förhyrda parkeringsplatserna strax norr om gul zon är 5 st till personal på ICA.

Tisdagen den 31 januari 2023 gjordes en beläggningsräkning för maxtimmen vilken antas vara mellan klockan 16–17 (vardag). Antagandet bygger på information från kommunen samt när beläggningsens rörelsemönster genererar det största parkeringsbehovet.

I gul zon enligt Figur 4 var beläggningsen 36% på parkeringarna och 33% på handikapparkering. Inom röd zon var beläggningsen 23% på parkering och 0% på handikapparkering. Inom orange zon var beläggningsen på parkeringarna 56% och på handikapparkeringen 0%.

2.2.2 Cykelparkering

Vid platsbesök den 7 december 2022 noterades 40 cykelparkeringar fördelade enligt nedan. Vid platsbesöken noterades att det är låg nyttjandegrad på befintliga cykelparkeringar samt har kommunen också bekräftat att detta stämmer över tid.



Figur 5. Fördelning av cykelparkeringar idag

2.3 GÅNG-, CYKEL- OCH KOLLEKTIVTRAFIK

På Valstavägen strax söder om Valsta centrum finns busshållplatser i båda riktningar. I västlig riktning går 5 linjer och i östlig riktning går 3 linjer. Det är flera avgångar i timmen på varje linje. Från hållplatserna är det ca 120 meter till torget där KAC planeras placeras.

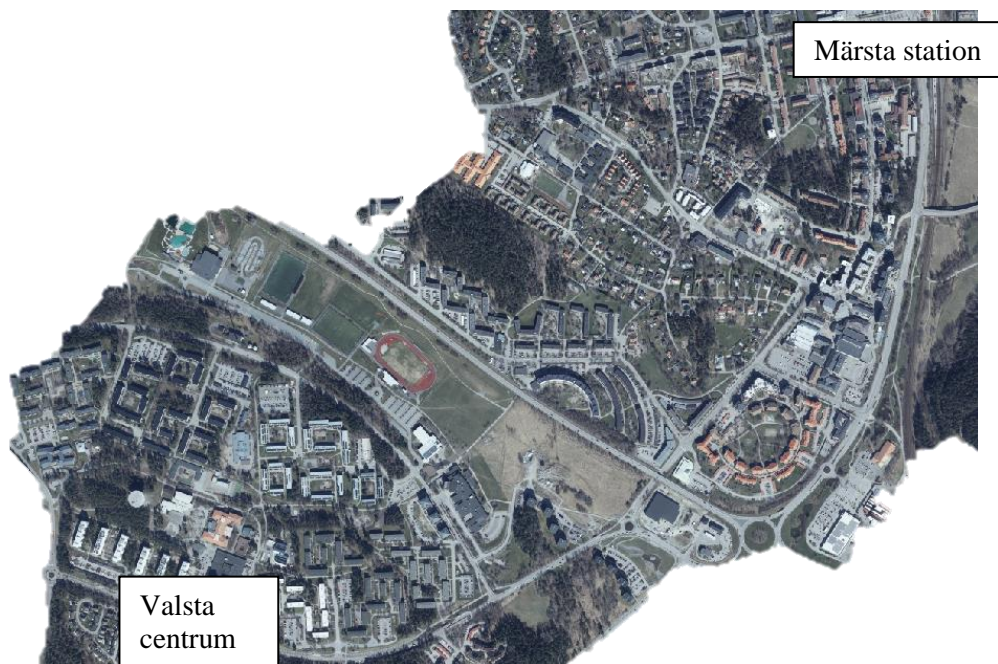
Buss mellan Valsta centrum och Märsta station tar 12 min. Det är idag många som åker kollektivt med buss vilket Sigtuna kommun bekräftat och detta har även noterats på platsbesöken. Det sätts in extrabussar på de tiderna som belastningen är extra hög för att matcha efterfrågan och öka tillgängligheten.



Figur 6. Hållplatslägen (HPL) vid Valsta centrum

I området finns ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät som är separerat från motorfordonstrafik. Mellan Valsta centrum och Märsta station är det cirka 3 km.

In till Valsta centrum finns det två huvudstråk för gående och cyklister, ett från söder och ett från öster. I 2.1 ovan finns stråken för gång och cykel i området illustrerade.



Figur 7. Översiktskarta Märsta

3 BEHOVSANALYS VID UTVECKLING

3.1 EXPLOATERINGSFÖRSLAG

Byggnaden är tänkt att ha en BTA om cirka 2000 m². Byggnaden är tänkt att innehålla följande funktioner:

- Bibliotek
- Café
- Kök för tillagning och beredning
- Kontaktcenter
- Möteslokaler och samtalsrum
- Black box
- Mediastudios
- Lokaler för dans och musik
- Hantverksverkstad
- Kommersiella ytor
- Lekland
- E-sport
- Klättercenter

Utformning och var byggnaden på aktuell del av fastigheten hamnar finns det förslag på. I det förslaget ingår borttagande av del av markparkeringarna i väster inom allmän platsmark.

3.2 BEHOVSANALYS

3.2.1 Bilparkering

Till följd av planerade åtgärder behöver efterfrågan på cykel- och bilparkering analyseras för att klargöra omfattningen kring parkeringsbehovet i framtiden. I följande kapitel redovisas de antaganden och utgångspunkter som ligger till grund för beräkningar av parkeringsefterfrågan och för resonemanget kring framtida behov av parkeringsplatser återfinns i efterkommande kapitel.

Om dessa antaganden och utgångspunkter förändras är det nödvändigt att samtidigt uppdatera resultatet som beskrivs i denna rapport. Denna rapport bygger på antagandet att volymerna som ska byggas motsvarar de förutsättningar som finns beskrivna i 3.1. En förutsättning enligt beskriven verksamhet är att det inte ska vara någon dagligvaruhandel som är aktuell. Om detta skulle förändras finns det anledning att se över nedanstående. Om förutsättningarna ändras, exempelvis hur mycket BTA som ska byggas eller om parkeringstalen förändras, påverkas antalet parkeringsplatser som behöver tillkomma. Exempelvis kräver högre parkeringstal för bil att fler bilplatser byggs, vilket kan minska byggbar yta för annat ändamål.

Sigtuna kommun verkar för att det ska bli attraktivt att resa med hållbara transportmedel och att behovet av bilresor ska minska. Bland annat är satsningar på cykelparkeringar något som kan göra bilresorna färre enligt *Översiktsplan*

2022. För att möjliggöra förtätning och skapa goda förutsättningar för att resa till fots, med cykel eller med kollektivtrafik innebär det oftast i praktiken att parkeringstalen för bil behöver minskas samtidigt som parkeringstalen för cykel behöver öka. Detta helt i enlighet med målet i *Översiktsplan 2022*.

I Sigtuna kommun har bilinnehavet under en 10-årsperiod beräknat per 1000 invånare i Sigtuna kommun minskat med cirka 5% baserat på ägande 2007 – 2018 enligt *SCB/Trafikanalys*. Under motsvarande period har även det skett en minskning i Stockholms län, men dock bara med lite mer än 1% enligt *SCB/Trafikanalys*. Det är svårt med nyare statistik eftersom pandemin trädde in och förändrade resmönster och resvanor vilket då kan leda till vilseledande förändringar. Om trenden ska fortsätta är det viktigt att kommande exploateringar möjliggör för målsättningen enligt ovan dvs försöka minska parkeringar för bilar.

Gällande bilinnehavet i aktuellt område och transport till område har information från Sigtuna kommun inhämtats vilket redogör för att det är lågt bilanvändande och innehav av bil. Detta har kunnat bekräftas genom att studera maxtimmen för parkeringarna.

Sigtuna kommun har inte utpekade riktlinjer för parkering kring hur många bilplatser respektive cykelplatser som krävs. Det saknas också en gällande trafikstrategi. Utgångspunkten för behovsanalysen grundar sig därför på tidigare detaljplans parkeringskvot, information från Sigtuna kommun och faktiska förhållanden på plats. Fastställda parkeringstal för bilar på andra platser i landet har Lektus kommit fram till inte är applicerbara då förhållandena på platsen är unika med lågt bilinnehav samt få som nyttjar bil för transport till området.

I gällande detaljplan är utgångspunkten en parkeringskvot för 1000 m² BTA innebär att det krävs 15 parkeringsplatser. Detta innebär att enligt exploateringsförslaget krävs 30 parkeringsplatser för planerad verksamhet. Efter detaljplanens genomförandetid har dock förändringar skett på platsen som gjort att denna kvot minskat. Motsvarande de parkeringar som finns idag har de reducerats med jämfört med de parkeringar som presenterades i detaljplanen. Idag är det cirka 60% av den kvot som var i tidigare detaljplan vilket då innebär att parkeringskvoten skulle kunna vara mellan 18–30 parkeringsplatser. Omsättningen på parkeringen ökar med de gällande trafikföreskrifterna med begränsning till 2 timmar vilket motsvarar den lägre kvoten på 18 platser.

Det är skäligt att anta att parkeringar kan minskas då detta skett efter att detaljplanens giltighetstid passerat. Enligt uppgifter från kommunen är det inte något som påverkat situationen i området vilket också bekräftar genom att studera maxtimmen. Det är också i linje med statistiken ovan kring bilanvändande. Det är därför rimligt att det skulle gå att anta samma utveckling över tid och minska parkeringskvoten så att den planerade exploatering får motsvarande kvot som idag gäller för verksamheten på plats. Om parkeringskvoten ska vara i det lägre spannet är det viktigt att säkerställa att det likt idag sker en lokal trafikföreskrift på tid dvs 2 timmar eftersom det då leder till samutnyttjande av parkeringarna (och att parkeringskvoten kan sänkas).

3.2.2 Cykelparkering

Sigtuna kommuns cykelplan identifierar den viktiga aspekten med cykelparkering inom cykelinfrastrukturen eftersom varje cykelresa börjar och slutar med en parkerad cykel. Enligt planen ska Sigtuna kommunen utveckla en cykelparkeringsnorm, men någon sådan finns ännu inte framtagen. Syftet är främst att det ska kunna användas vid detaljplaner och bygglovsgivning för att visa att cykelparkeringen går att lösa inom den egna fastigheten enligt PBL.

Vidare belyses att det som är avgörande för om en cykelparkering kommer att användas eller inte är lokaliseringen vilket betyder att avståndet till målpunkten bör inte överstiga mer än 25 meter (Parkering i storstad, 2011).

En annan viktig faktor när det gäller cykelparkeringar är val av cykelställ, i detta skede är det därför viktigt att avsätta en tillräckligt stor yta för att möjliggöra bra möjligheter för detta. Det kan vara alltifrån platsen mellan ställen, med möjlighet till ramlåsning och till att det är väderskyddade platser. Det senare kommer innebära att större plats behövs tas i anspråk.

Gällande beräkning av cykelplatser har aktuell detaljplan illustrerat plats för 80 cykelparkeringar. Med stöd från vad som är uttalat i *Översiktsplan 2022* och cykelplan görs en bedömning att det behövs cirka 40 cykelplatser. Detta grundas på två olika perspektiv, dels att andelen cykelparkeringar ska vara fler än i gällande detaljplan (kopplat till BTA) för att motverka bilresande samt i jämförelse med det spann som råder som underlag till andra detaljplaner i landet där spannet på cykelparkeringar kan variera från 10-45 cykelplatser per 1000 m² BTA.

3.2.3 Lastning och lossning

Den planerade verksamheten har också behov av lastning och lossning för dels leveranser av varor, livsmedel mm samt hämtning och lämning av personer vilket behövs beaktas i kommande detaljplan då detta kommer generera både fordonsrörelser samt krav på utrymmen.

3.3 GÅNG-, CYKEL- OCH KOLLEKTIVTRAFIK

För att minska beroendet av bil och därmed antalet parkeringsplatser är en lösning även att öka turtätheten på de bussar som trafikerar vid Valsta centrum. Även längre bussar för att kunna få plats med fler resenärer. Detta kan kräva att busshållplatslägena förlängs.

Det är viktigt att gång- och cykeltrafik fortsatt prioriteras vid utveckling av närområden för att möjliggöra enkelhet att ta sig fram till fots och med cykel.

4 REDOVISNING AV PARKERINGSLÖSNING

4.1 BILPARKERING

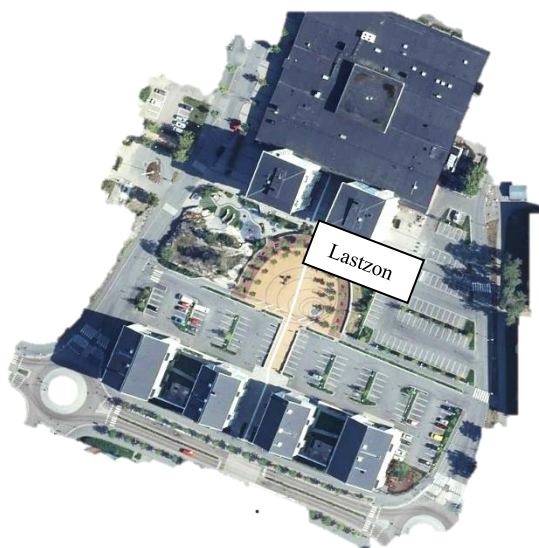
Fortsatt arbete baseras på att 18 parkeringsplatser framöver kommer upptas av besökare och personal till KAC, förmodligen främst parkeringen längs Hammargatan respektive parkeringarna vid bostäderna parallellt med Valstavägen.

Längs Hammargatan fanns under förmodad maxtimme 44 lediga parkeringsplatser och längs med bostäderna fanns 37 lediga parkeringsplatser. Det fanns även lediga parkeringsplatser för rörelsehindrade.

De flesta aktiviteterna och service på KAC antas ha öppet vardagar dagtid. KAC antas delvis ha öppet på helgen. Mest tillkommande trafik till KAC kan räknas vara under vardagar och sammanfaller då med maxtimme till Valsta centrum.

Utifrån siffrorna från förmodad maxtimme antas de tillkommande bilar som blir med anledning av KAC kunna rymmas inom befintliga markparkeringar i området.

I förslaget som Sigtuna kommun fått gällande utformning från arkitekttävlingen för det nya KAC försvinner 15 parkeringsplatser och 1 handikapparkering. Befintliga förhållanden medger att befintlig markparkering inom allmän platsmark eller kommunens kvartersmark kan rymma tillkommande bilar till KAC vid Hammargatan och Valstavägen.



Figur 8. Förslag lastzon

Förslag är att lastzon finns mellan KAC och Valsta centrum för tung trafik ska interagera så lite som möjligt med övrig trafik. Lastnings- och lossningszonen ska

även kunna användas för hämtning och lämning av personer. Det är därför viktigt att denna zon placeras nära entrén till kommande byggnad.

Kommunen får ta lokala trafikföreskrifter gällande parkering på både allmän platsmark och kvartersmark. På kvartersmark krävs avstämning med markägare. De parkeringsplatser som hanteras i denna rapport ligger på kvartersmark där kommunen är markägare.

Ett förslag är att några av parkeringsplatserna nära KAC endast är för besökare respektive personal till KAC. Detta möjliggör godare tillgänglighet till KAC. Personalparkeringen ska inte vara begränsad till 2 timmar.

4.2 CYKELPARKERING

Lämpligt att cykelparkeringen utökas i anslutning till planerat KAC, lekplats och Valsta centrum för att kunna samutnyttja målpunkter. Cykelparkeringarna ska placeras i nära anslutning till entréerna och på öppen yta så att de upplevs trygga att använda oavsett tid på dygnet.

5 SAMMANFATTNING

Antal tillkommande bilar som ska parkera antas vara 18 st. Anledningen till att det lägre talet väljs är att KAC är i ett område där bilinnehavet är lågt och få som kör bil samt att lokala trafikföreskrifter likt idag tillämpas. Utifrån de observationer som gjorts på maxtimmen i området anses tillkommande bilar till KAC få plats på de befintliga markparkeringar som finns idag. Det kan både tillgodogöras inom allmän platsmark, kvartersmark eller en kombination kring dessa.

Cykelparkeringar föreslås utökas med 40 platser i anslutning till KAC, lekplats och Valsta centrum på öppna platser.

6 REFERENSER

https://www.sigtuna.se/download/18.6bc6276918093e0bdc53785a/1653491709831/oversiktsplan_2022.pdf

https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/ptal/

Parkering i storstad, 2011

SCB/Trafikanalys

Detaljplan för Valsta centrumförnyelse omfattande fastigheterna Valsta 3:29 och 4:19 samt del av fastigheterna Valsta 3:50 och 4:12 i Märsta, Sigtuna kommun, Stockholms län

Google, Populära tider
