

ROSERSBERG, SIGTUNA KOMMUN

PARKERING I PLANPROCESSEN

2019-09-06



ROSERSBERG, SIGTUNA KOMMUN

Parkering i planprocessen

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

DATUM
2019-09-06

ÄNDRINGSDATUM

Granskad av
Karin Hassner

Godkänd av
Anders Markstedt

INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
1.1	SYFTE	4
1.2	OMFATTNING	5
1.3	DEFINITIONER	6
2	FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR PARKERING I ROSERSBERG	7
3	PROGRAMSKEDE	8
3.1	PARKERING PÅ ALLMÅN PLATS	8
3.1.1	Gatuparkering	8
3.1.2	Infartsparkering	8
3.1.3	Angöring	9
3.2	PARKERING PÅ KVARTERSMARK	9
3.2.1	Parkering under eller över mark	9
3.2.2	Gemensamhetsanläggningar för parkering och/eller parkering inom egen fastighet	10
3.2.3	Närhet till parkering	10
3.2.4	Parkering för rörelsehindrade	11
3.2.5	Parkering för offentlig verksamhet	11
3.3	PARKERINGSTAL FÖR BOENDE I ROSERSBERG	11
3.4	GATUPARKERING	11
4	DETALJPLAN	13
4.1	PARKERINGSTAL I ROSERSBERG	13
4.2	ALLMÅN PLATSMARK	13
4.2.1	Parkeringsberäkning	13
4.2.2	Parkeringsreserv	13
4.3	KVARTERSMARK	14
4.3.1	Parkeringsberäkning i planskedet	14
4.3.2	Parkeringsberäkning vid markanvisning	15
4.4	PARKERING OCH ANGÖRING VID SKOLOR OCH FÖRSKOLOR	16
4.4.1	Parkering vid skola	16
4.4.2	Parkering vid förskolor	16
4.4.3	Angöring för leveranser vid skolor och förskolor	16
5	BYGGLOV	17
5.1.1	Parkeringsberäkning vid bygglov	17
6	FRAMTIDSSÄKRING	18
7	REFERENSER	19
	BILAGOR	20

1 INLEDNING

Planprogrammet för Rosersberg omfattar drygt 2 000 bostäder, dels genom fastighetsutveckling öster om Rosersbergs pendeltågsstation och dels genom att utveckla den obebyggda marken väster om stationen där kommunen delvis är markägare. Planförslaget utgår från Sigtuna kommuns vision om en ”Grön stad med närhet och plats för fler”.

Programmet medger en tätare bebyggelse närmast stationen och utrymme för radhus och friliggande villor längre ut. En skola och idrottsplats samt ett vatten- och grönstråk ingår i planen.

Ur ett hållbarhetsperspektiv ger en tätare bebyggelse ett bättre utnyttjande av resurser. Det ger även bättre förutsättningar att använda hållbara transportsätt och att kunna utnyttja fördelarna i den framtida delningsekonomin. Genom att planera för olika typer av bebyggelse möter man behov i olika åldrar och familjesituation. Att kunna flytta inom området när boendebehovet förändras bidrar på sikt till social hållbarhet.

En tät bebyggelse utan parkeringshus innebär att parkering förläggs under mark inom kvarteren. Tomtens storlek och form bestämmer då hur många parkeringsplatser som kan byggas och kommunens parkeringstal avgör därför exploaterings storlek oavsett om planbestämmelserna tillåter högre hushöjder. Parkeringstalen har därför stor ekonomisk betydelse.

Projektet Rosersberg bör i det fortsatta arbetet ta fram parkeringstal för bebyggelsen och tydliggöra vilka handlingar relaterat till parkering och mobilitetsåtgärder som behöver tas fram i olika plan- och bygglovsskeden. Det minskar osäkerheten för de som planerar att bygga och minskar risken för att det uppstår konflikter i bygglovsprocessen.

1.1 SYFTE

Projektet Rosersberg kommer att planeras och byggas under en lång tid. Syftet med denna rapport är att tidigt lyfta fram parkeringsfrågorna för att underlätta ställningstaganden under olika skeden i planeringsprocessen.

I denna rapport beskrivs vad som bör behandlas i olika skeden och till vilken detaljeringsnivå.

Bebyggelsen varierar inom området. De olika karaktärsområdena som de presenteras i planprogrammet visas i Figur 1 nedan.



Figur 1. Plan över karaktärsområden i utvecklingsområdet Rosersberg.

1.2 OMFATTNING

Dokumentet omfattar en rapport med tre bilagor. I rapporten beskrivs hur parkeringsfrågor kommer att hanteras inom projekt Rosersberg. Där redovisas också rekommendationer för programskedet. Utvecklingsområdet Rosersberg och projektet för dess utbyggnad benämns fortsättningsvis Rosersberg.

I bilaga 1 redovisas hur parkeringsbehovet beräknats i programskedet. I bilaga 2 beskrivs mobilitetsåtgärder och vilka som kan vara tillämpliga i Rosersberg. I bilaga 3 presenteras ett utkast till parkeringstal och hantering av mobilitetsåtgärder i Rosersberg.

1.3 DEFINITIONER

I tabellen nedan ges beskrivningar av de begrepp som används i denna rapport.

Tabell 1. Begreppsförklaring.

Begrepp	Förklaring / Beskrivning
Parkeringstal (P-tal)	Kommunens förtydligande av PBL:s krav att fastighetsägaren i skälig utsträckning ska ordna för parkering, lastning och lossning inom fastighetens eller dess närhet. (PBL 4 kap 13§).
Mobilitetsåtgärd	En åtgärd som syftar till att uppmuntra användningen av färdmedel som inte är bil och/eller minskar bilinnehavet.
Mobilitetsrabatt	En reduktion av parkeringstal i proportion till insatsen av mobilitetsåtgärder.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR PARKERING I ROSERSBERG

Inom Rosersberg planeras för cirka 2 000 bostäder i form av småhus och flerbostadshus. Denna bostadsproduktion är delvis på kommunal mark och delvis på privat mark.

Visionen för Rosersberg är en *"grön stad med närhet och plats för alla"*. Västra Rosersberg integreras med den befintliga bebyggelsen öster om järnvägen och ger underlag för bättre service.

Flera av de inriktningsmål som tagits fram för att förverkliga visionen berör trafik och parkering. Det handlar om tillgänglighet, trafiksäkerhet och hälsopåverkan, se Tabell 2.

Tabell 2. Tillämpning av visionen i Rosersberg.

Mål i visionen	Tillämpning i Rosersberg
En grön stad	Blandat och lagom tätt Grön omställning Närmare naturen
Närhet	Närhet till allt Utgå från stationen Ett Rosersberg
Plats för fler	Trygghet grundar förändring Utveckla idyllen Skapa mötesplatser

Kommunen antog 2010 en trafikstrategi med en vision för 2030. Den övergripande strategin är att skapa en långsiktigt hållbar trafik- och bebyggelsemiljö och hållbara resvanor. En kommuntäckande parkeringspolicy som gäller parkering på allmän och enskild mark bör enligt denna strategi arbetas fram. Denna ska syfta till god service för bilberoende och samtidigt verka för minskad bilanvändning.

Inriktningsmål för parkering i Rosersberg är att nära stationen används marken maximalt och parkering läggs i huvudsak under mark eller i parkeringshus. I småhusområden läggs parkeringen på markytan.

I syfte att minska bilanvändningen säkerställs att flertalet av förflyttningar inom området lätt kan göras till fots eller med cykel. Det ska också vara möjligt att bo i Rosersberg utan att ha tillgång till bil. I de centrala delarna nära stationen där det är dyrt att anlägga parkering ska byggherrarna kunna erbjudas lägre parkeringstal mot att de genomför och bekostar mobilitetsåtgärder.

3 PROGRAMSKEDE

I programskedet fastställs vissa principer för parkeringen. Speciellt viktigt är kopplingen till markbehov. Vidare redovisas hur man avser att behandla parkeringsfrågorna i de olika planeringsskedena. Viktiga frågor i Rosersberg är:

- Gatuparkering
- Infartsparkering
- Gemensamhetsanläggningar för parkering och/eller parkering inom egen fastighet
- Parkering under eller över mark
- Närhet till parkering
- Parkeringstal
- Parkering för offentlig verksamhet

I detta avsnitt redovisas möjliga principer samt förslag på vad som bör gälla i Rosersberg.

3.1 PARKERING PÅ ALLMÄN PLATS

Kommuner är huvudman för allmän plats och har möjlighet att anordna parkering på gata och torg som är allmän plats eller i garage under allmän platsmark.

3.1.1 Gatuparkering

Det finns för- och nackdelar med gatuparkering, se avsnitt 3.4. I Rosersberg föreslås att gatuparkering inte tillåts på huvudgator och på uppsamlingsgator. Motivet är att på dessa gator ska många funktioner samsas, inte minst angöring och busstrafik och gatuparkering försvårar detta. Vid förskolor görs undantag för att möjliggöra hämtning och lämning av barn samt lastning och lossning av leveranser. Fickor för angöring anordnas för lastning och lossning till lokaler.

På lokalgator kan gatuparkering minska hastigheten men innebär också ökad risk för cykelolyckor. På lokalgator ordnas därför besöksparkering företrädesvis samlad på kvartersmark.

3.1.2 Infartsparkering

Idag finns infartsparkering/pendlarparkering för bil både öster och väster om pendeltågsstationen. Med utbyggnaden väster om stationen ökar behovet av parkeringsplatser för resande. I planen markeras ett område för pendelparkering. Eftersom bebyggelsen ligger på lagom gång- och cykelavstånd, upp till fem minuter, behövs ett relativt litet tillskott av platser. Initialt skapas 20 extra platser med möjlighet till utökning.

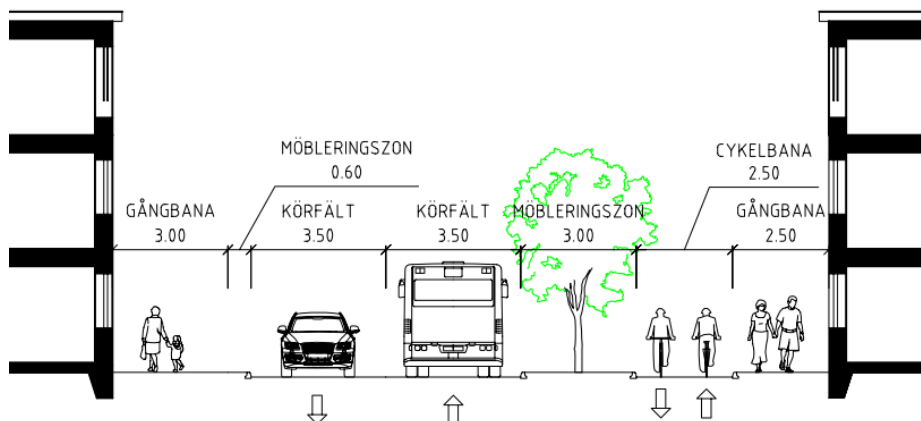
På allmän platsmark ordnas också med cykelparkering vid viktiga målpunkter. Cykelparkering kan vid behov anordnas i möbleringsytan mellan körbana och gång/cykelbana. Cirka 10 - 30 platser per kvarter föreslås. Kring torgen finns viktiga målpunkter och där skapas utrymme för cykelparkering.

Beräkningar pekar mot ett behov av cirka 70 cykelplatser på vardera sidan om gång- och cykeltunneln under järnvägen. Dessa utrustas med väderskydd i likhet med de 25-tal platser som idag finns på västra sidan. På den östra sidan finns redan ett 70-tal platser varav cirka hälften under tak. För anordnande av cykelparkering har Trafikförvaltningen tagit fram riktlinjer. Cykelparkering anordnas enligt dessa anvisningar vid relevanta busshållplatser.

3.1.3 Angöring

Angöringsfickor anläggs vid de allmänna gatorna. En kombinerad möblerings- och angöringszon anläggs.

Kommunen kan bestämma att en parkeringsficka ska utgöra lastplats. Behovet kan uppkomma längs kvarter som tillåter verksamheter.



Figur 2. Angöringsfickor på allmän plats anläggs i möbleringszon.

3.2 PARKERING PÅ KVARTERSMARK

Enligt Plan- och bygglagen (PBL) har fastighetsägaren en skyldighet att se till att det finns parkering och platser för lossning och lastning i erforderlig utsträckning på den egna tomten eller i dess närhet (PBL 8 kap 9§ 4.)

I samband med ansökan om bygglov prövar kommunen om byggherren uppfyller kraven enligt PBL. Kraven omfattar parkering för bil men även enligt Boverket krav på cykelparkering. För Rosersbergs småhusbebyggelse är tomterna tillräckligt stora för att medge markparkering. Där bebyggelsen är tätare med flerfamiljshus får parkeringstalen betydelse som en viktig kostnadsfaktor.

3.2.1 Parkering under eller över mark

Innan parkeringen prövas i bygglovet så har parkeringen behandlats genom hela planeringsprocessen i planprogram, detaljplan och markanvisnings- eller exploateringsavtal. Det är viktigt att parkeringsmöjligheterna bevakas genom hela planerings- och byggprocessen.

Teoretiskt kan byggherren redovisa en lösning som inte innehåller tillräckligt antal parkeringsplatser och därför inte beviljas bygglov. Det kan resultera i en fördyrande omprojektering och att projektets lönsamhet påverkas. Därför är det viktigt att det redan av planen och i inbjudan till markanvisningstävling framgår vilka krav som förväntas avseende utrymmen för parkering.

Den redovisade tätheten närmast järnvägsstationen förutsätter att parkering kan anordnas under kvarteren. Dessa parkeringsplatser blir i storleksordningen 10 – 15 gånger dyrare än parkeringsplatser ovan mark. Kommunens ansvar är att se till att kvartersformer, gatuhöjder och byggnaders lokalisering och plangenomförande bidrar till att dessa kostnader kan hållas nere. Fastighetsägare som n har ett ansvar att se till att kostnaderna för parkeringen inte läggs över på boende som inte äger bil.

3.2.2 Gemensamhetsanläggningar för parkering och/eller parkering inom egen fastighet

Olika delområden i Rosersberg har olika förutsättningar att anordna parkering. De geotekniska undersökningarna visar på varierande lerdjup med sämst förutsättningar närmast ån. Det innebär att det för vissa fastigheter blir dyrt att lägga parkering under husen. En lösning kan då vara gemensamhetsanläggningar för parkering.

För de områden som illustreras i programmet har en kontroll gjorts att det med föreslagna hushöjder och byggnadsarea går att anordna parkering på tomten. Frågetecken finns då kring de geotekniska förhållandena. Möjligheterna att anlägga en gemensam parkeringsanläggning där marken är lämpligast bör därför finnas kvar till dess tillräcklig kunskap finns om bergläge, gatunivåer och lerdjup. En parkeringsanläggning för boende kan också samordnas med pendlarparkeringen förutsatt att gångavstånden inte blir för långa.

Parkering under gator har ibland använts för att kunna öka exploateringsgraden men bedöms inte vara aktuellt i Rosersberg.

Parkering under Trafikverkets planerade bro kräver Trafikverkets medgivande och måste baseras på en riskanalys.

3.2.3 Närhet till parkering

Eftersom Plan- och bygglagen kräver att parkering anordnas på den egna tomten eller *i dess närhet* så bör man också i programmet ta hänsyn till hur stort upptagningsområde en parkeringsanläggning kan antas ha. Ett gångavstånd på 400 meter kan då vara utgångspunkt för bedömning av tillräcklig närhet. I de flesta fall är detaljplanen mindre och dimensionerande är då att parkeringsbehovet måste uppfyllas inom planen enligt dom i miljööverdomstolen¹.

¹ . [MÖD 2013-12-05 mål nr P 1584-13](#)

3.2.4 Parkering för rörelsehindrade

Parkeringsplatser för rörelsehindrade regleras av Boverkets byggregler (BBR). Plats för angöring och parkeringsplats för rörelsehindrade ska ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetsplatser och bostadshus. Där parkering anordnas under husen uppfylls kraven.

3.2.5 Parkering för offentlig verksamhet

I planen ingår en skola, förskolor och en idrottsanläggning. Parkering anordnas inom fastigheten. Flera förskolor ligger i kvarter och utgör då hyresgäster. Det åligger då fastighetsägaren att tillgodose behovet i parkeringsgaraget.

3.3 PARKERINGSTAL FÖR BOENDE I ROSERSBERG

En översiktlig bedömning har gjorts utgående från förväntat bilinnehav. Beräkningarna redovisas i bilaga 1. För småhusområden med gemensamma parkeringsytor föreslås 1,5 platser per hus och 2,0 platser ifall parkeringen ordnas på den egna tomten. I flerfamiljshusen kommer parkeringstalen bero på lägenhetsstorlek men bedöms vara mellan 0,5 - 0,8 platser per lägenhet, besöksparkering ej inräknad. Flerfamiljshus med lägre exploatering och med markparkering kan ge upp till 1,0 i P-tal.

Parkeringstalen förutsätter att fastighetsägarna tillhandahåller mobilitetsåtgärder i enlighet med exploateringsavtal/markanvisningsavtal. Under planskedet, innan lägenhetsfördelning är gjord föreslås att parkeringstalet är 0,7 per 100 m² BTA.

De låga parkeringstalen förutsätter en hög cykelanvändning. Parkeringstal för cykel ställer krav på platser motsvarande en cykelplats per boende. En av platserna per lägenhet ska ha hög kvalitet.

Mobilitetsåtgärder beskrivs i bilaga 2.

Fokus i programskedet är på parkering för boende. Parkeringstal behövs även för privat och offentlig verksamhet men det är en jämförelsevis liten del av den totala bebyggelsen i området.

3.4 GATUPARKERING

Parkering skiljer sig från stannande av fordon eller angöring som innebär ett kortare uppehåll för att till exempel lasta och lossa eller hämta och lämna.

Enligt PBL ska parkering anordnas på tomtmark men det har blivit allt vanligare att planera för parkeringsplatser på gatumark och att medge att kvarterens behov av besöksparkering tillgodoses på allmän plats/gata.

En bidragande orsak är att rutnätsstaden tas som förebild när det kan byggas tätt och hållbart. Gatuparkering anses bidra till "stadsmässighet" och till ökad trygghet genom att det blir mer liv på gatan. För att uppnå stadsmässighet ger man också i planen möjlighet till lokaler i bottenvåningen och då kan lastning och lossning ske från gatan.

En starkt bidragande orsak är kostnad. Gatuparkering är den billigaste och minst utrymmeskrävande formen av parkering. Inga ytor behövs för att nå parkeringsplatsen vilket gör att hälften så mycket yta går åt jämfört med en markparkering. En bilplats längs gatan kostar cirka 15 000 kr vilket kan jämföras med en parkeringsplats under mark som kostar 30 gånger så mycket. Skillnaden är också att gatuparkeringen i de flesta fall bekostas och underhålls som gatumark av kommunen.

Mot gatuparkering framhålls att det minskar framkomlighet och ökar antalet olyckor med cykel. Mot bakgrund av det finns i litteraturen vissa rekommendationer kopplat till bland annat trafiksäkerhet. Linköpings kommun lät 2011 göra en genomgång av litteraturen om kantstensparkering och med stöd av den går det att dra vissa slutsatser.

- Konflikterna ökar med fordonsflödet. Gränsflöden som 4 000 f/d eller 1 500 f/d anges. Samtidigt är det inte ovanligt med huvudgator, 20 000 f/d med kantstensparkering.
- Kantstensparkering rekommenderas inte på gator med höga hastigheter. Även här finns olika policys men 40 – 50 km/tim kan ses som en övre gräns.
- Kantstensparkering bidrar till att bilarna kör långsammare (10-25%)
- Dubbelsidig parkering är trafiksäkrare än enkelsidig parkering.
- Vanligaste olyckorna i Sverige kopplat till kantstensparkering är cykelolyckor. Smala gator ökar riskerna, troligtvis för att cyklisterna då är närmare bilarna.
- I flera publikationer föreslås att kantstensparkering ordnas i grupper om cirka fem platser vardera.

För Rosersberg föreslås att kantstensparkering på gata undviks. I de fall de tillåts bör det vara under följande förutsättningar.

Huvudgata/upsamlingsgata givet

- Cykelbana med skyddsremsa
- Parkeringsfickor minst 30 meter x 3,0
- Dubbelsidig parkering
- Hastighet max 40 km/tim
- Tidsreglering

Lokalgata givet

- Körbana minst 7 meter
- Parkeringsfickor minst 20 meter x 2,0
- Hastighet max 30 km/tim
- Tidsreglering

Med cykelbana kan körbana minskas till 5,5 meter.

4 DETALJPLAN

4.1 PARKERINGSTAL I ROSERSBERG

I det fortsatta arbetet med planerna tas projektspecifika parkeringstal fram. Även om det är först i bygglovets som det prövas ifall byggherren uppfyller kravet på parkering måste det av planen framgå att det är möjligt att uppfylla kraven.

Flexibla parkeringstal innebär att byggherren kan ges lägre parkeringstal mot att denne erbjuder mobilitetsåtgärder, så kallad mobilitetsrabatt.

Erfarenheterna är att de ekonomiska incitamenten för att bygga färre parkeringsplatser är så starka att mobilitetsåtgärderna kan utgöra en del av markanvisningsavtalet.

Verifiering

Tabell med parkeringstal för bil och cykel. Mobilitetsåtgärder som ska uppfyllas enligt markanvisningsavtal.

4.2 ALLMÄN PLATSMARK

Parkering kan anordnas på gata och torg och under allmän platsmark i garage. På gator kan parkering anordnas vid kantsten. I Rosersberg planeras ett begränsat antal parkeringsfickor längs gatorna. Dessa platser är avsedda för besökande och transporter till handel och verksamheter i byggnadernas bottenplan och för besökande till allmän service, till exempel skolor och förskolor.

4.2.1 Parkeringsberäkning

På plankartan redovisas inte hur parkering ska anordnas på gator utan det återfinns i beskrivningen där det framgår av redovisade gatusektioner och av illustrationsplan.

Verifiering

Som underlag till planen ska finnas en trafikutredning som beskriver användningen av allmän plats. Den ska redovisa hur parkeringen anordnas för bil och för cykel och hur lastplatser och busshållplatser kan åstadkommas.

Till grund för gatans utformning finns en systemhandling som säkerställer att det finns utrymme för trafik, ledningar, växtbäddar och fördröjningsmagasin. Framkomligheten för räddningstjänsten, transporter, angöring för rörelsehindrade och erforderlig sikt i korsningar kontrolleras.

4.2.2 Parkeringsreserv

Kommunen har planansvaret för att parkering anordnas i den omfattning som erfordras. Byggs det för få parkeringsplatser riskeras klagomål från invånarna och otillåten parkering. Det är därför användbart att kunna ha markytor i reserv som ifall behov uppstår kan upplåtas för parkering. I Rosersberg kan till exempel ytor som ur risksynpunkt inte kan bebyggas vara markreserv.

Verifiering

Markreservat anges i planen.

4.3 KVARTERSMARK

4.3.1 Parkeringsberäkning i planskedet

I planskedet görs en avstämning av parkeringsbehov och utrymmet i planen för parkering. Med utgångspunkt från vad planen tillåter i bruttoyta (BTA) för bostäder och verksamheter görs en bedömning av antalet standardlägenheter (100 BTA) och antalet villor eller radhus. Med hjälp av parkeringstalen räknas behovet ut. Behovet är dels för boende och anställda dels för besöksparering.

Vidare görs en analys av ytor som är planlagda för parkering. Stora sammanlagda ytor kan man räkna med cirka 25 m² per parkeringsplats. Med parkering under husen blir det ofta ineffektiva geometrier samt att det fordras ytor för ramper, pelare och hisschakt. Därför finns ett spann på 30–50 m² per plats.

För cykelparkering går man till väga på motsvarande sätt. Ambitionen i Rosersberg är att stimulera till aktiv mobilitet så cykelparkering ska ha hög kvalitet. Cykelparkering tar plats, dock inte lika mycket plats som bilparkeringen. Med ambitionerna i Rosersberg behövs cirka 5 - 10 m² cykelparkering per 100 BTA.

Genom att jämföra behovet med tillgängliga platser får planeraren kunskap om möjligheterna att förverkliga planen.

Som tumregel kan man säga att cirka hälften av exploateringen i BTA behövs för parkering för bil och cykel. Om parkeringen ska anordnas inom kvarteret innebär det till exempel fyra våningshus om halva fastigheten får bebyggas². Ifall 70% av fastigheten får bebyggas innebär det tre våningsbebyggelse.

Vill man i planen få in mer bebyggelse finns ett begränsat antal möjligheter.

- Tillåta besöksparkering på allmän platsmark
- Planera parkering i gemensamhetsanläggning
- Arbeta med lägre parkeringstal, till exempel i utbyte mot mobilitetsåtgärder
- Tillåta cykelparkering på gård
- Tillåta flera garageplan

Även om planen har balans mellan parkeringsbehov och parkeringsytor kan det uppstå problem att matcha utbud och efterfrågan.

² Exempel tomt 2 000 m², byggnadsyta 1 000 m², BTA 4 000 m². Parkeringstal mix radhus, lägenheter inklusive besök är 1,0. 40 parkeringsplatser är 1 600 m², cykelparkering 10% är 400 m². Summa 2 000 m² dvs. ett helt källarplan.

En del kan vara att det för varje enskild fastighet finns en variation, några har överskott, andra har underskott. Detta uppstår om man inte har en perfekt rutnätsplan med lika stora kvarter. I verkligheten skapas fastigheterna från ett gatunät samt uppdelningen i kvartersmark och allmän platsmark. Obalansen kan lösas på flera sätt.

- Flera fastigheter läggs samman för markanvisningen.
- Allmän platsmark görs tredimensionell för att tillåta kvartersmark med parkering under allmän plats eller tunnel som förbinder garage i olika kvarter.
- Avtal mellan fastighetsägare.
- Tredimensionell fastighetsbildning med parkeringsplanen som samfällighet.

En osäkerhet finns i att parkeringsbehovet också beror på hur lägenhetsfördelningen ser ut. Många små lägenheter ger fler hushåll och ett större bilinnehav. Stora familjer i små lägenheter ställer högre krav på cykelplatser.

I Rosersberg är förutsättningarna olika mellan olika kvarter med varierade storlek, form och geotekniska förhållanden. Det är i programskedet inte säkerställt att alla kvarter kan uppfylla parkeringsnormen.

4.3.2 Parkeringsberäkning vid markanvisning

Markanvisning innebär inte ett löfte från kommunen att det går att bebygga fastigheten med den byggnadsvolym som redovisas i planen. Denna är bara en övre gräns. Övriga faktorer kan vara krav på variation i hushöjd, förgårdsmark, geotekniska förhållanden och krav på att parkering ska anordnas på kvartersmark. Följande bör vara med i inbjudan:

- En uppskattning av hur många parkeringsplatser som är möjliga att anordna på fastigheten.
- De parkeringstal som gäller för olika lägenhetsstorlekar.
- Krav på mobilitetsåtgärder.
- Vilken redovisning som krävs vid bygglov för att visa att kraven enligt PBL uppfylls.

Verifiering

Inom varje detaljplan redovisas för varje kvarter en skiss med parkeringsplatser inritade. Redovisningen ingår som underlag i markanvisningen. Parkeringstalen ska användas för att verifiera att behovet tillgodoses.

4.4 PARKERING OCH ANGÖRING VID SKOLOR OCH FÖRSKOLOR

I detaljplanen ska frågor kring skolfastigheten lösas. Parkeringsytor konkurrerar där med barnens behov av utrymmen för lek och vistelse. Vidare måste leveranser, sophämtning med flera transporter lösas så att det inte uppstår trafiksäkerhetsproblem. I planskedet ska därför flera frågor utredas och presenteras. I programskedet har arbetet påbörjats vilket redovisas här.

4.4.1 Parkering vid skola

För skolan på Metallvägen föreslås en parkering vid idrottsområdet, där det är möjligt att samnyttja parkeringsplatsen. Föräldrar som följer med barnen ges möjlighet att parkera där. Vid parkeringsplatsens östra yta föreslås en avlämningszon för barn som kommer med bil eller med skolbuss. Det ger barnen ett bilfritt stråk till skolan längs en allé, som de tryggt kan nå skolan längs med. Färdtjänst med möjlighet till vändning och räddningsfordon ska också kunna nå skolbyggnaden. Det är viktigt med utformning av miljön vid den här platsen, att den upplevs såväl lugn som trafiksäker. Det är av stor betydelse att trafikplaneraren koordinera vidare utformning av den här platsen tillsammans med landskapsarkitekter.

4.4.2 Parkering vid förskolor

Ytor för cykelparkering nära skolingången uppmuntrar att barn hämtas och lämnas med cykel. I närheten av förskolan ordnas också gatuparkering för att hämta och lämna barn och för leveranser.

En möjlighet att minska antalet bilar vid förskolan är att organisera så kallade vandrande skolbussar eller att skjutsa barn i cykelbussar med plats för upp till tolv barn. Det går dock inte att förutsätta i planen att det anordnas.

4.4.3 Angöring för leveranser vid skolor och förskolor

Skolor och förskolor behöver tillräckligt utrymme för angöring varutransporter. Lastning och lossning ska kunna genomföras med hänsyn till arbetsmiljön för transportarbetarna och så att det inte uppstår konflikter med gång- och cykeltrafik. Framförallt ska backningsrörelser inte utföras där barn och övriga kan uppehålla sig.

Därför föreslås en utformning vid skolan med en "baksida" i anslutning till matsal dit leveranser kan ske. Vid en sådan baksida ska det ej finnas direkt ingång till skolan, utan endast via en längre omväg kan skolan nås. Exakt utformning behöver koordineras mellan trafikplanerare arkitekter och landskapsarkitekter, så att en trafiksäker miljö utan konflikter skapas.

Vid förskolor i kvartersstaden som alla kommer ha en mindre ytmässig utformning jämfört med skolan, kommer det inte finnas utrymme att separera leveranser och lämning/hämtning av barn. Leveranserna sker där vid kantsten men bör kunna separeras i tid.

Verifiering

Av trafikutredningen ska framgå behovet av parkering och angöring samt lösningar för transporter. Placering av platser redovisas på ritning över skolfastigheten med omgivande gator.

5 BYGGLOV

5.1 PARKERINGSBERÄKNING VID BYGGLOV

Vid bygglov finns en lägenhetsfördelning att tillgå. Vidare finns arkitekturritningar som visar hur olika plan i byggnaden nyttjas och hur gården disponeras.

Verifiering

Byggherren redovisar följande:

- Illustrationsritningar inklusive plan över garage med hisschakt, pelare, ramper, installationsutrymmen och parkeringsplatser.
- En landskapsplan som visar platser för cykelparkering.

En parkerings- och mobilitetsplan som visar:

- En sammanställning i tabellform över lägenheter och parkeringsbehov.
- En redogörelse för hur man avser att genomföra mobilitetsåtgärder som kan reducera behovet av parkeringsplatser på fastigheten.
- Eventuella avtal som redovisar hur man tillgodoser parkeringsbehovet på annan fastighet.

Åtaganden i form av mobilitetsåtgärder verifieras. Det kan ske i samband med ansökan för bygglov med startbesked eller slutbesked.

6 FRAMTIDSSÄKRING

Rosersberg kommer att byggas ut under många år. Hur ekonomin utvecklas och hur tekniska lösningar och affärsmodeller för bildelning och automatiserad körning ser ut i framtiden kommer att påverka bilnehavet. Om tjugo år är det andra invånare än de som först flyttade in som bor i Rosersberg. Därför behöver det finnas en beredskap för att under utbyggnaden ompröva parkeringspolicyn.

Det kan finnas skäl som gör att man både sänker och höjer kraven. Om några år kommer det att finnas bättre kunskap om effekterna av mobilitetsåtgärder. Det är också tydligare vilka som efterfrågar boende i Rosersberg och oklarheter kring försörjningen med kollektivtrafik kan ha undanröjts. Finns det en brist på parkering så finns möjligheter att ordna parkering på mark som kommunen förfogar över.

Det kan också finnas skäl till att fundera över hur de underjordiska garagen skulle kunna omvandlas och få andra funktioner ifall bilnehavet i framtiden sjunker. Det kan till exempel innebära en anpassad takhöjd.

7 REFERENSER

Järfälla kommun (2016) *Planbeskrivning, Del av fastigheten Jakobsberg 11:15*. Antagandehandling 2016-03-17.

MoveByBike (2019) *Cykelbussen - priser & fakta*. Hämtad 2019-08-20
<http://www.movebybike.se/sv/Boka/cykelbussen-pris-fakta>

Stockholms stad (2015) Samlat underlag om parkering, bilaga 4.

Sundbybergs stad (2017), Mobilitetsprogram för Sundbybergs stad

Tyréns AB (2010) *Kantstensparkering – hur trafiksäkert är det?* Slutrapport till Trafikverkets Skyltfond. December 2010.

Trafikförvaltningen SLL (2015) *Resvanor i Stockholms län 2015 – Per kommun*. Tillgänglig via: <https://www.sll.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/su/resvaneundersokningen/resvanor-per-kommun-i-stockholms-lan-2015.pdf>

UmeEcoRide (2019) *Skolskjuts*. Hämtad 2019-08-20
<https://www.umeecoride.se/skolskjuts/>

VTI (2011) *Kantstensparkering och trafiksäkerhet*. VTI PM 2011-08-26m, Susanne Gustafsson.

BILAGOR

Bilaga 1 – Bedömning av parkeringsefterfrågan i Västra Rosersberg

Bilaga 2 – Mobilitetsåtgärder

BILAGA 1 – BEDÖMNING AV PARKERINGSEFTERFRÅGAN I VÄSTRA ROSERSBERG

ANTAL BOSTÄDER OCH BTA

Tabell B.1 visar uppskattningar från Sigtuna kommun över den planerade bebyggelsens storlek och antal.

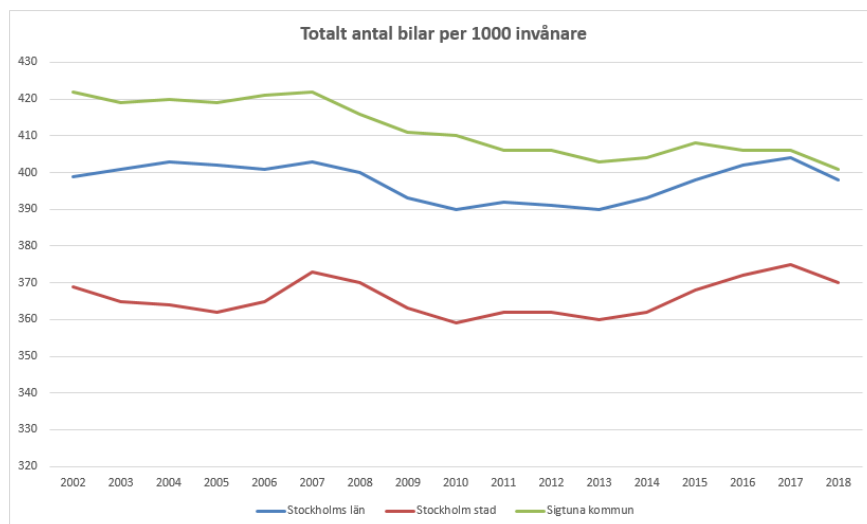
Tabell B.1. Typ av bebyggelse, antal och storlek.

Typ av bebyggelse	Antal bostäder	Antal BTA (m ²)
Flerbostadshus	1 900	190 000
Småhus	260	42 500
Totalt	2 160	232 500

Utifrån genomsnittlig boendetäthet bedöms antalet invånare öka med 4 000 personer i den nya bebyggelsen.

BILINNEHAV I SIGTUNA KOMMUN

Bilnehavet i Sigtuna kommun (401 bilar/1 000 invånare) ligger nära snittet för hela länet i dagsläget (398 bilar/1 000 invånare), men till skillnad från hela länet har det över en längre period sjunkit konstant från ett högre bilägande. I dagsläget ligger det i jämförbar nivå med snittet för hela länet.



Figur B1. Totalt antal bilar i Sigtuna kommun (SCB 2018).

I Sigtuna kommun som helhet är det 30% av hushållen som inte äger en bil (SLL 2002). Som ett ytterligare mer nyligen jämförelsevärde finns det statistik för bilägande i närliggande Knivsta kommun, där tätorten Knivsta har en snarlik gles bebyggelse, en tågstation samt är i hög grad bilberoende, precis som Rosersberg. Sett till andelen hushåll är det i Knivsta kommun 35% som saknar tillgång till egen bil och i tätorten Knivsta stiger andelen till 41%. (SCB 2015).

SLUTSATSER OM BILÄGANDE

Utifrån snittet för hela Sigtuna kommun skulle en schematisk uträkning indikera en parkeringsefterfrågan på ca 1600 boendeparkeringsplatser i hela utvecklingsområdet (401 bilar per 1 000 invånare x 4 000 nya invånare). Då detta även inkluderar befolkning i småhus som ordnar parkering på egen tomtmark ska dessa räknas bort från parkeringsefterfrågan i parkeringsanläggning. Stockholm stad räknar med 1,5 bil per hushåll boende i småhus (Stockholm Stad 2015). Det ger ett totalt antal bilägande bland de 220 småhusen i trädgårdsstad på 390 bilar, vilket ska dras av från boendeparkeringsefterfrågan.

Slutsatsen blir, med en schematisk uppskattning utifrån statistiska genomsnitt, så behöver ca 1 200 boendeparkeringar anordnas för bostäder i de områden som betecknas som kvartersstad, blandstad samt stad i park. Det motsvarar ett parkeringstal på 0,62 p-tal per bostad, borträknat boendeparkering i trädgårdsstad. Vilket kan sättas i relation till tidigare nämnt bilägande i tätorten Knivsta, där 41% av hushållen ej äger egen bil.

Det ska noteras att denna uträkning dels inte är platsspecifik för Rosersberg med hänsyn till lokala förutsättningar, och tar dels inte heller hänsyn till framtida förändringar som utökad tågtrafik eller mobilitetslösningar.

REFERENSER

SCB (2015) BilPak - Tabell 2

SCB (2018) Statistikdatabasen: Totalt antal bilar per 1000 invånare

SLL (2002) Hushållens bilinnehav – En kartläggning av hushållen i Stockholms län

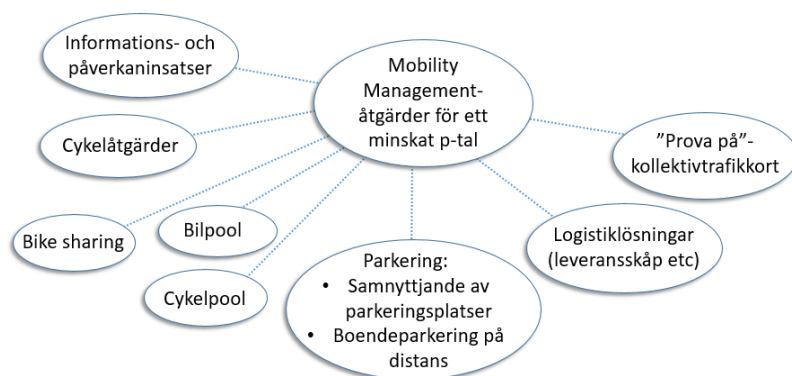
Stockholm stad (2015) Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering.

<https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1798187>

BILAGA 2 – MOBILITETSÅTGÄRDER

Mobilitetsåtgärder syftar till att erbjuda alternativ och göra det enklare att klara sin egen mobilitet utan att äga egen bil. En kombination av åtgärder som ökar kollektivtrafikens, gång och cykelns konkurrenskraft gentemot bilen och åtgärder som försvårar/fördyrar bilparkering, kan fungera som ett effektivt styrmedel för att minska bilägande och främja mer hållbara transportval. Det är oftast byggherrarna som står för finansieringen av mobilitetsåtgärderna som gensvar på att de bygger färre parkeringsplatser.

Figuren nedan visar vanliga teman som mobilitetsåtgärder innehåller. Några av dessa kommer att beskrivas mer ingående i följande underkapitel.



Figur B2. Exempel på mobilitetsåtgärder. Några av dessa beskrivs mer i följande delkapitel.

INFORMATION- OCH PÅVERKANINSATSER

Beteendepåverkande åtgärder används alltmer i trafikplaneringen med syftet att kunna påverka resbehov och färdmedelsval. Beteende och vanor inom transportområdet är faktorer som påverkar behovet av bilägande och behov av parkeringar.

Byggherren har möjlighet att kunna minska antalet parkeringsplatser genom olika informations- och påverkansinsatser som syftar till att uppmuntra till andra resealternativ än bilen. Vanligtvis kan dessa insatser delas in i fyra områden: informationskampanjer, kollektivtrafiksfrämjande, cykelfrämjande samt åtgärder som minskar behovet av att resa.

Informationsinsatserna bör vara återkommande årligen för att öka de boendes kännedom om infrastrukturen och de hållbara färdmedlen för att främja hållbart resande. I Sundbybergs stad är det stadens tjänstemän som anordnar de årliga kampanjerna, vilket underlättar för brf/förvaltare när byggherren har lämnat över ansvaret. (Sundbybergs stad 2017)

Byggherren kan exempelvis erbjuda en period av "prova på kollektivtrafik" i form av ett kostnadsfritt SL-kort för boende. I Sundbybergs stad tillämpas detta som riktlinjer i deras mobilitetsnorm, där byggherren erbjuder årskort till två vuxna i hushållet vid inflyttning (Sundbybergs stad 2017). På så vis uppmuntras hållbart resande framför enskilt bilresande och en vana av att resa kollektivt kan etableras redan från början. Se mer i följande tabell.

Tabell B2. Lista på temat informations- och påverkansinsatser. Åtgärder som riktar sig till boende är markerat i blått, grått som riktar sig till verksamma och vitt för åtgärder som riktar sig till både verksamma och boende

Kategori	Åtgärd
Informationskampanjer	Upprepad marknadsföring och information till boende och verksamma om samåkning, bilpool, cykling, kollektivtrafik och effekter av resande med olika färdmedel. Årlig kampanj minst 5 års tid. Det bör skrivas in i avtalet vid byggherrens överlämnande till brf/förvaltare av huset så att detta efterlevs.
	Marknadsföring och information om fastighetens och områdets möjligheter för hållbart resande innan/i samband med försäljning/uthyrning. Gäller vid alla försäljningar/uthyrningar under minst 5 års tid.
	Informations- och välkomstpaket för nyinflyttade om hållbart resande och boende. Gäller vid alla inflyttningar under minst 5 års tid. Informations- och välkomstpaket för nyinflyttade om hållbart resande och boende. Gäller vid alla inflyttningar under minst 5 års tid.
	I samband med inflyttning eller kort därefter kan de boende få praktiska genomgångar och introduktioner till fastighetens mobilitetsåtgärder, t.ex. i samband med en mobilitetskväll.
Uppmuntra till kollektivtrafiksresor	Minst en månads prova-på-kort för samtliga bostäder som ingår vid köp av lägenhet eller tecknande av hyreskontrakt. Gäller vid alla inflyttningar.
	Rabatterade/bidrag till kollektivtrafikkort.
	Uppmuntra inflyttande verksamheter att erbjuda sina anställda årskort för kollektivtrafiken via företaget.
Uppmuntra till cykeltrafik	Möjlighet till omklädning och dusch på arbetsplatsen.
	Cykelservice i bostadskvarteren/i området.
	Cykelpool med lådcyklar, cykelkärror m.m. Inrättas i fastigheten som kan bokas och användas av verksamma och boende.
	Cykelparkering inomhus med bra belysning och bra cykelställ som är säkra.
Uppmuntran till färre resor	Avtal för leveranser av varor tecknas långsiktigt.

LEVERANSSKÅP

I framtiden förutspås det att näthandeln blir mer utbredd än idag och varor fraktas hem till kunden på olika sätt och tider, vilket gör att behovet av att äga en bil kan minska. Detta ställer istället krav på leveransytor intill och i byggnaderna, samt entréer som har leveransskåp.

Ett vardagsliv där bilen inte används kan uppmuntras om leveransskåp som kan ta emot varor med hemkörning etableras vid entréerna. Även kyllda leveransskåp bör finnas som alternativ för att kunna ta emot matkassar.

CYKELÅTGÄRDER

Cykelpool

Cykelpool bestående av både elassisterade cyklar och standardcyklar underlättar vardagslivet för de som inte har tillgång till bil. Till bostadsrättsföreningen kan byggherren även köpa in ett serviceavtal som fungerar som en jour. Vid problem med de bokningsbara cyklarna kan medlemmarna ringa en reparatör som kommer till föreningen för reparation/annan service. Detta ingår då i lägenhetsavgifterna och inga extra avgifter krävs av de boende.

Kvalitet på cykelparkering

Det är möjligt att cykelpendla till flera av de närbelägna verksamhetsområdena. Det är då viktigt att cykeln kan förvaras säkert och lättillgängligt. En cykel per lägenhet ska därför kunna erbjudas plats i välutrustade cykelrum av hög kvalitet.

Smidig in- och utpassage är av stor betydelse för hur cykelrummen uppfattas och används. Ett exempel är automatisk dörröppning. Om automatisk dörröppning inte är genomförbart bör dörrarna ha höga tillgänglighetskrav, de får till exempel inte vara för tunga. Vidare bör cykelrummen ha direkt utgång i plan till gata, för att undvika branta ramper att dra cykeln uppför.

Färg- och ljussättning bör anpassas så att cykelrummen inte bara blir användarvänliga och praktiska utan också visuellt tilltalande och moderna. Färgsättning och material får stor inverkan på hur cykelrummen uppfattas. Utgångspunkten bör vara att det av designen ska framgå att cykelrummen är prioriterade och att boende i fastigheten uppmanas att cykla. Designen ska visa att cykelrummen är ett utrymme att vistas i, inte enbart förvaringsrum likt källarförråd. Exempel är ljusa färgval samt stora, halvtransparenta fönster som släpper in ljus och ger en ökad trygghetskänsla för de som nyttjar cykelrummen.

Cykelservice

I husets cykelgarage anordnas en mindre arbetsyta med tillhörande cykelverktyg, för enklare service och skötsel av cyklarna eller byte av punktering. En spolplats för cyklar ger ytterligare kvalitéer som underlättar skötsel.

Mobil cykelservice innebär att en cykelreparatör regelbundet underhåller och lagar cyklar på plats i fastigheten. Fastighetsägaren handlar upp servicen som en tjänst. Syftet är att minska antalet oanvändbara cyklar som tar plats och inte bidrar till ökat klimatsmart resande. Åtgärden förbättrar även trafiksäkerheten när bromsar och kedjor får regelbunden service och tillsyn. Åtgärden bör genomföras varje vår inför att cykelsäsongen drar igång. För att öka andelen vintercyklister är det även lämpligt med ett tillfälle på hösten för att erbjuda bl.a. byte till dubbdäck.

BILPOOL

Bilpooler kan minska behovet av att äga en egen bil. Byggherren kan erbjuda boende och verksamma ett bilpoolspaket och därmed minska antalet parkeringsplatser. Ett bilpoolspaket innebär att byggherren åtar sig följande:

1. Byggherren ska säkerställa att en bilpool kan etableras. Om byggherren dessutom kan visa att bilpoolsplatserna är tillgängliga inom nära gångavstånd kan en och samma bilpool etableras gemensamt för flera fastigheter i området.
2. Bilpoolen ska ha tillräckligt många platser/bilar för de boende och byggherren bör betala för ett medlemskap per hushåll i 5 år.
3. Säkerställa att parkeringsplatser med attraktivt läge är reserverade för bilpoolsbilar, dvs. de parkeringsplatser som är närmast in- och utfart eller närmast entrén till huset.
4. Synliggöra att bilar som ingår i bilpoolen är prioriterade, t.ex. genom att dessa platser får färgmarkerade rutor eller färgmarkerad gångväg till dessa. Tydliga hänvisningsskyltar till bilpoolen bör finnas.
5. Förse alla hushåll med information om bilpoolsmedlemskapet och fördelarna med bilpool i samband med försäljning eller uthyrning.

Ett exempel där detta har tillämpats är Västra Hamnen, Malmö, där ett avtal upprättades mellan kommunen och respektive fastighetsägare inom bostadskvarteret Fullriggaren. Avtalet innebär att parkeringsnormen sänktes mot att byggaktörerna införde en bilpool samt betalade medlemskapen i en bilpool för varje hushåll i fem år.

Trafikverket beräknar att en bilpoolsbil kan ersätta ca 5–7 privatägda bilar (Stockholm stad 2015). Järfälla kommun har liknande kompenstationstal använts, dvs. 1 poolbil per 5 parkeringsplatser. Detta har använts i ett område som ligger på avståndet 500–700 m från pendeltågsstationen. Inga bussar går förbi exploateringsområdet (Järfälla kommun 2016).

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



BILAGA 3 – UTKAST TILL PARKERINGSTAL OCH OMFATTNING AV MOBILITETSÅTGÄRDER

PARKERINGSTAL FÖR CYKEL I ROSERSBERG

Efter att ha jämfört parkeringstal för cykel i ett flertal mindre kommuner, har följande platsspecifika bedömning gjorts för parkeringstal för cykel i Rosersberg.

Tabell B1. Parkeringstal för cykel, inklusive besöksparkering

Typ	P-tal per 100 kvm BTA	P-tal per lärare / p-tal per elev
Flerbostadshus	3*	
Radhus	-	-
Småhus	-	-
Verksamheter	1,5	
Förskola		0,3 / 0,4
Skola		0,3 / 0,6

* Varav 1 cykelparkeringsplats av hög kvalitet

För bostäder har en omräkning gjorts som ungefär motsvarar en cykelplats per boende. En av platserna per lägenhet ska ha hög kvalitet.

Bedömningen är att få kommer cykla längre sträckor. Cykelresor kan vara en vanlig kombinationsresa till kollektivtrafiken, men även vid lämning av barn vid förskola och skola. Vid tidsjämförelser är det tydligt att elcykel till Märsta är ett fullgott alternativ till bil och kollektivtrafik. Då cyklar idag kan vara av högt värde är det viktigt att det finns cykelparkering av hög kvalitet, med en hög nivå av stöldsäkerhet och trygghet.

PARKERINGSTAL FÖR BIL I ROSERSBERG

Följande bedömning görs utifrån förväntat bilägande, resvaneundersökningar och bedömd effekt av mobilitetsåtgärder.

Tabell B2. Parkeringstal, inräknat såväl mobilitetsåtgärder som besöksparkering - motsvarande 0,1 bilplatser per bostad.

Typ	P-plats per bostad	P-plats per 1000 BTA
Flerbostadshus	0,65	-
Radhus	1,1	-
Småhus	2,1	-
Verksamheter	-	5
Förskola	-	6
Skola	-	5

Bedömningen av parkeringstal grundar sig i främst två aspekter. Dels närheten till kollektivtrafik och dels att de största arbetsplatserna i närområdet har oregelbundna arbetstider som kollektivtrafiken har svårt att möta.

Den framtida parkeringsefterfrågan i flerbostadshusen bedöms vara 0,55 bilparkeringsplatser per lägenhet. En förutsättning är föreslagna mobilitetsåtgärder som ingår i exploateringsavtalen. För såväl flerbostadshus, radhus som småhus behöver besöksparkering motsvarande 0,1 bilplatser per bostad anläggas.

Bedömningen görs utifrån det statistiska genomsnittet för bilägande idag i Sigtuna kommun, som visade att parkeringsefterfrågan då blir 0,63 parkeringsplatser per lägenhet. Det bör även jämföras med antalet bilfria hushåll i Sigtuna och Knivsta. I Sigtuna kommun är andelen bilfria hushåll 30% medan i Knivsta tätort, vars bebyggelse ligger i direkt anslutning till en järnvägsstation på samma sätt som Rosersberg gör, är andelen bilfria hushåll 40%.

Viktiga arbetsplatskoncentrationer nås med kollektivtrafik inom en halvtimme, såsom Arlanda, Brista och Rosersbergs logistikområde. Flera av arbetsgivarna i dessa områden har verksamheter som pågår utanför ordinarie arbetstider. Behovet av arbetspendling kan därför inte alltid tillgodoses av kollektivtrafiken.

Den förbättrade mobiliteten som de föreslagna mobilitetsåtgärderna innebär för de boende främst följande fördelar:

- Minskad efterfrågan på en andra bil i ett hushåll
- Starkt förbättrad mobilitet för bilfria hushåll
- Fler valmöjligheter

Mobilitetsåtgärderna är inte valbara. Det ges inte utrymme för fastighetsägare att bygga fler parkeringsplatser och därmed slippa genomföra mobilitetsåtgärderna.

Då många byggherrar saknar erfarenhet av arbete med mobilitetsåtgärder behöver de få enkla och tydliga riktlinjer för vad som behöver genomföras. Det underlättar även för genomförandet att samma åtgärder finns i ett större område, som möjliggör att serviceavtal av t.ex. bilpool och cykelpool förenklas. Även kommunens kvalitetsgranskning underlättas av att tillgång till likadana åtgärder ska finnas i alla fastigheter.

MOBILITETSÅTGÄRDER I ROSERSBERG

Följande mobilitetsåtgärder bedöms vara relevanta för Rosersberg.

- Leveransskåp
- Högre kvalitet på cykelparkering inkl. cykelservice
- Cykelpool – med elcykel och ellastcykel
- Bilpool
- Informationsinsatser och resecoachsamtal med boende

Rosersbergs placering med ett längre avstånd till större städer gör att det är av vikt att det finns enkel tillgång till hämtning av leveranser och paket. Genom att varje fastighet eller kvarter har nära tillgång till leveransskåp minskar behovet för boende att äga en egen bil för att handla såväl dagligvaror som annat från näthandeln.

För att cykel ska bli ett tidsmässigt effektivt alternativ till bilresor är cykelparkeringens utformning av stor vikt. Mest fördelaktigt är att anlägga cykelparkering i cykelrum i nära anslutning till entrén. De bör åtminstone vara väderskyddade och det ska vara möjligt att låsa cyklarna med ramlås. För att cyklar inte ska bli stående trasiga underlättar det även vardagen med tillgång till cykelverktyg och/eller mobil cykelverkstad som kommer till fastigheten en eller ett par gånger per år.

För boende som ej behöver egenägd bil till arbete/skola, är fritidsresor och inköpsresor ofta en orsak till efterfrågan på bil. Efterfrågan kan istället mötas av cykelpool med elcykel och ellastcykel samt bilpool.

För boende som har behov av en andra bil i ett hushåll, kan efterfrågan istället mötas med bilpool.

Resecoachsamtal är en metod som knyter ihop flera informationsmetoder. Resecoachen informerar de boende om de mobilitetsåtgärder som finns i fastigheten och hjälper även till praktiskt med att visa hur mobilitetsåtgärder fungerar samt ser över vardagens resebehov. Även kommunen bör inkluderas i informationsarbetet när de informerar byggherrar och allmänheten om utvecklingen av Rosersberg.

Följande tabell är en sammanställning över vem som är ansvarig för de olika mobilitetsåtgärderna, samt när de bör genomföras. En del av åtgärderna bör även kontrolleras av kommunen i samband med slutbesked så att avtalad kvalitet och krav uppfylls.

Tabell B3. Ansvar för olika mobilitetsåtgärder

Åtgärd	Ansvarig för genomförande	Tidpunkt	Kvalitetskontroll
<i>Informationsinsatser</i>	Byggherre / kommunen	Innan och i samband med inflyttning	
<i>Resecoachsamtal</i>	Byggherre	I samband med och efter inflyttning	
<i>Hög kvalitet på cykelparkering</i>	Byggherre	Klart vid inflyttning	Villkor för slutbesked
<i>Cykelservice</i>	Byggherre, leverantör	Klart vid inflyttning	Villkor för slutbesked
<i>Cykelpool</i>	Byggherre, leverantör	Klart vid inflyttning	Villkor för slutbesked
<i>Bilpool</i>	Byggherre, leverantör	Klart vid inflyttning	Villkor för slutbesked

En utförligare analys av mobilitetsåtgärdernas utformning samt placering kan göras när ett mer slutgiltigt beslut fattats av områdets utformning. Det behöver även klargöras och tydliggöras vem som ansvarar för anordnande av de olika mobilitetsåtgärderna, samt hur avtal ska utformas för att säkerställa under hur lång tid de ska pågå samt vilken kvalitet de ska uppnå.

JURIDISK GRUND FÖR MOBILITETSÅTGÄRDER

Följande text är en kort sammanställning av det juridiska läget för kommunala krav på mobilitetsåtgärder.

Enligt Plan- och Bygglagen (PBL) 4 kap 13§ får kommunen "i en detaljplan bestämma de krav som behövs för att ordna utrymme för parkering [...]".

Då PBL inte reglerar alla situationer får, enligt PBL 8 kap 9§, kommunen i skäligen utsträckning fatta beslut om parkering utifrån allmänna intressen som hälsa och säkerhet, trafikförsörjning, tillgänglighet, hänsyn till förebyggande av trafikolyckor och god trafikmiljö.

I PBL (1987) regleras parkering i 3 kap 15§ och i dess proposition förtydligas att det "ger kommunen möjlighet att ta initiativ till gemensamma lösningar för flera fastigheter" samt att detaljerna ska ha sin "utgångspunkt i första hand i sådana allmänna riktlinjer för parkering som kommunen antagit." (Källa: Prop. 1985/1986: 1 sid 519)

En annan viktig princip för kommunala beslut är likställighetsprincipen, men så länge likadana krav ställs på all nybyggnation är det ej lagstridigt.

Slutsatsen är att om kommunen har antagna riktlinjer för mobilitetsåtgärder finns det inget hinder för ett parkeringstal med krav på mobilitetsåtgärder, särskilt om det är fattat med grund till allmänna intressen som hälsa, trafiksäkerhet och god trafikmiljö. I en tätt bebyggd miljö som delar av västra Rosersberg planeras för, går det att argumentera för att en hög andel bilägande och -resande skulle påverka nämnda intressen negativt. Enligt förarbetena ska anvisningarna i första hand ha utgångspunkt i kommunens riktlinjer för parkering. Det kan därför finnas skäl att ta fram sådana kommunala strategier och riktlinjer i enlighet med trafikstrategin i översiktsplanen.

Stöd för detta finns redan i Sigtuna kommuns riktlinjer för markanvisning som bland annat innebär att det som byggs ska vara hållbart och anpassat till givna förutsättningar. Motsvarande riktlinjer saknas dock för exploateringsavtal.