JÄRFÄLLA

Kommunövergripande helhetsplan för parkerings-platser i kommunen, inklusive infartsparkeringar

Ten 2019/356

Innehåll

SAMMANFATTNING 3

1 UPPDRAG 3

2 AVGRÄNSNING 3

3 SYFTE 4

4 BAKGRUND 4
4.1 Kommunen expanderar 4
4.2 Trender inom parkering 5

5 FÖRUTSÄTTNINGAR I JÄRFÄLLA 5
5.1 Biltäthet 6
5.2 Parkering 7
5.2.1 Allmän platsmark i Järfälla kommun 7
5.2.2 Kvartersmark i Järfälla kommun 7
5.3 Kommunala planeringsdokument 8
5.3.1 Översiktsplan 8
5.3.2 Parkeringsnormen 8
5.3.3 Gångplan 9
5.3.4 Cykelplan 10
5.4 Framtida mobilitet 10

6 NULÄGESBESKRIVNING 11
6.1 Infartsparkering 11
6.1.1 Analys infartsparkering 13
6.2 Datumparkering 15
6.2.1 Analys datumparkering 16
6.3 Avgiftsbelagd parkering 16
6.3.1 Analys avgiftsparkering 18
6.4 Parkeringsplatser med möjlighet till laddning av elbil 19
6.4.1 Analys elbilsplatser 19
6.5 Idrottsanläggningar 20
6.5.1 Analys idrottsanläggningar 20
6.6 Centrumparkering Jakobsberg 20
6.6.1 Analys centrumparkering Jakobsberg 21
6.7 Mobility management 21
6.7.1 MMiB - Modern mobilitet i Barkarbystaden 22
6.7.2 Parkeringsnorm i Järfälla kommun 22
6.7.3 Analys parkeringsnorm 23
6.7.4 Mobilitetshus 23
6.7.5 Analys Mobility management 24
6.7.6 Gångplan och Cykelplan 25

7 ÅTGÄRDSFÖRSLAG 25
7.1 Trafikstrategi 25
7.2 Avgiftsreglering 26

7.3 Fortsatt arbete med Mobility management 26
7.4 Anlägga ny infartsparkering 27
7.5 Fasa ut datumparkering 27
7.6 Parkering med möjlighet för laddningsstolpar 27
7.7 Revidering av parkeringsnorm 28
7.8 Utvärdera parkeringssituationen i privata garage inom avgiftszonen 28

SAMMANFATTNING

I den expansionstakt Järfälla kommun befinner sig i och förväntas befinna sig i under en tid framöver, där nya stadsdelar växer fram och andra förtätats, är det troligt att efterfrågan på tillgängliga parkeringsplatser kommer att öka. När invånarna i kommunen ökar kommer sannolikt även antalet fordon att öka.

Mark kan anses som en värdefull resurs och det är viktigt att samsas om utrymmet. Målet bör vara att i alla markanvändning nyttja transportinfrastrukturen på ett effektivt sätt.

Att ta fram en kommunövergripande helhetsplan för parkering i kommunen, inklusive infartsparkeringen, är ett komplext arbete där flera olika faktorer spelar en viktig roll. Bygg- och miljöförvaltningen har genomfört en utredning i syfte att beskriva dagens parkeringssituation. Utredningen har kartlagt antalet befintliga kommunägda parkeringsplatser samt hur dessa regleras av rådande lagar, normer och styrdokument. I utredningen lyfter förvaltningen fram förslag på åtgärder, både på kort och lång sikt. Vid infartparkringarna i Jakobsberg samt Kallhäll kommer det bland annat att tillkomma cirka 50 - 60 nya platser på respektive infartsparkering. Vidare föreslås en revidering av parkeringsnormen i syfte att återspegla Järfälla som både den täta staden och de stora villaområdena med låg exploateringsgrad samt underlätta omställningen till ett hållbart samhälle. Att fortsätta arbetet med mobilitetsåtgärder och införa dem kommunövergripande är även något som förvaltningen föreslår.

Ovanstående åtgärder är några av de förslag som nämns i utredningen, men då frågan om parkeringen berör ett stort område med flera olika faktorer finns det även ett behov av att ta fram en trafikstrategi. Tillsammans med övriga styrande dokument bidrar trafikstrategin till att utveckla kommunen i en mer hållbar riktning. Trafikstrategin bör ses som ett övergripande styrdokument för transportsystemetet och kan visa hur kommunen mest effektivt kan utveckla transportsystemet och markanvändning i samband med övrig fysisk planering.

1 UPPDRAG

I samband med att Mål och budget 2019-2021 för Järfälla kommun[1] antogs av kommunfullmäktige gavs tekniska nämnden i uppdrag att ta fram en kommunövergripande helhetsplan för parkeringsplatser i kommunen, inklusive infartsparkeringar.

2 AVGRÄNSNING

Utredningen syftar i första hand att hantera parkering på allmän platsmark i Järfälla kommun och kommunens fastighetsmark. Därmed föreslås inga åtgärder som rör privata fastighetsägares mark.

[1] Antagen av kommunfullmäktige 2018-12-17, Kst 2018/448 § 218

3 SYFTE

Under 2017 antogs kommunens parkeringsnorm som reglerar hur bil- och cykelparkering ska planeras vid ny- eller ombyggnation. För det befintliga beståndet av parkering finns det för närvarande inget övergripande och styrande dokument. Helhetsplan för parkering i Järfälla syftar därmed till att identifiera hur kommunen bör hantera det befintliga parkeringsbeståndet i Järfälla kommun. Planen mynnar ut i ett antal åtgärdsförslag som på kort och lång sikt syftar till att påverka och förbättra parkeringssituationen i hela kommunen.

Utredningen har utgått från de tre hållbarhetsaspekterna ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet.

4 BAKGRUND

4.1 Kommunen expanderar

Järfälla kommun är på väg att utvecklas till en regional stadskärna i norra Stockholm. Stora bostads- och infrastrukturplaner ger Järfälla viktiga förutsättningar för att växa. Kommunen ska växa med kvalitet och säkerställa att förutsättningarna för att växa är långsiktigt hållbara. I takt med att kommunen förtätas ökar andelen invånare som belastar transportsystemet. Befolkningen prognostiseras öka från dagens 79 000 invånare till cirka 118 000 invånare år 2030, detta leder till ett ökat antal resor i kommunen. Den kraftiga expansionen kommer därmed att ställa höga krav på hur vi reser. Mark är en värdefull resurs och det är viktigt att samsas om utrymmet samt nyttja transportinfrastrukturen på ett effektivt sätt.

Hur trafiken flyter påverkas av trafiksystemets utformning, som i sin tur styr valet av färdmedel. Det kommer därför vara viktigt att planera så att valet av hållbara färdmedel ska vara enkelt. Fler invånare ute i trafiken ställer högre krav på vägarnas framkomlighet, där trimningsåtgärder i vägnätet kommer att vara aktuella till en viss gräns, när rusningstoppen är nådd är det dock inte är möjligt att bygga bort trafikproblem så som köer och trafikstockningar. Fler fordon i rörelse ställer dessutom större krav på tillgängliga parkeringar. Om fler väljer bilen som färdmedel ökar belastningen på vägnätet och efterfrågan på parkering. Transportinfrastrukturen bör möjliggöra att fler kan välja olika färdmedel för att fördela trafiken och på så sätt skapa ett effektivare användande av infrastrukturen. Investeringar i, och noggrann planering av, trafikinfrastrukturen är därmed en av de åtgärder som tillsammans med andra investeringar i gång- och cykelnätet bidrar till ett bättre trafiksystem.

Det enda långsiktiga som kan öka kapaciteten i transportnätet och samtidigt öka tillgängligheten är att använda våra ytor effektivare. Att öka tillgången till hållbara transportmedel som kollektiv-, cykel- och gångtrafik samtidigt som vi styr efterfrågan på våra vägar och allmänna ytor (t.ex. parkering). Det behövs flera olika typer av åtgärder och en långsiktig ambition för ett hållbart transportsystem.

4.2 Trender inom parkering

I takt med en fortsatt urbanisering och förtätning ökar efterfrågan på parkering på gatumark och i parkeringshus. Det blir särskilt tydligt när tidigare parkeringsytor används för andra ändamål t.ex. cykelfält eller bredare gångbanor.

Inom transport talas det mycket om autonomi, el som drivlina och digitalisering. I framtiden kan det vara möjligt att fordonen själva åker och parkerar på en ledig parkeringsplats, antingen i närheten eller på ytor som inte är lika attraktiva för stadsmiljön. Då inga förare behövs för att parkera fordonen så kan parkeringsplatser undantas från tillgänglighetskrav och därmed bli kompaktare både på höjden och sett till ytan. Det är dock viktigt att poängtera att detta ligger långt fram i tiden. Digitaliseringen kan även vara ett bra hjälpmedel vid parkering. I första hand kan det handla om att erbjuda smidiga betallösningar till kunderna. Det digitala kan också användas för att redovisa och tala om för bilen eller föraren vart det finns lediga parkeringar. Detta förekommer redan, bland annat i Göteborg som länge har redovisat lediga parkeringsplatser digitalt.

Många kommuner tillämpar ett mer flexibelt parkeringstal än vad som var brukligt tidigare. Idag är det vanligt att kommuner bedömer parkeringstalet för en specifik fastighet utifrån dess möjlighet till att erbjuda alternativa transportsätt och hur pass lätt det anses vara att leva utan att äga en bil. Ett koncept som börjar ersätta parkeringsnorm är ”mobilitetsnorm”, det används bland annat i Sundbyberg. Där är det inte tillgången till parkeringsplatser som är centralt utan möjligheten till ett flexibelt resande.

En trend inom planering är att parkeringens centrala roll ifrågasätts. Det är inte längre en självklarhet att tillgången till parkering ska vara överflödig, utan dagens planering utgår gärna ifrån att behovet kommer att minska, att efterfrågan på mobilitetstjänster och andra färdsätt kommer att leda till att vi inte längre behöver ha parkering längs med varje ledig yta i staden. Parkering används som ett verktyg i resan mot att förändra hur vi väljer att resa.

Det börjar bli mer och mer accepterat att betala för sin parkering, inom tät bebyggelse är det mer regel än undantag. Även kostnaden i garage tillämpas på ett sådant sätt att den ska återspegla den faktiska kostnaden för att anlägga dessa parkeringsplatser. Just kostnaden för parkering används ofta inom planering för att styra efterfrågan av parkeringsplatser och även som ett styrmedel för att påverka hur folk väljer att resa. Ju dyrare totalkostnaden (slitage, bensin och parkeringskostnad) för en resa med bil blir, desto större är sannolikheten att folk väljer att resa mer hållbart.

En annan uppkommande trend är att anlägga laddningsstolpar för elbilar på allmän platsmark. I närområdet är det främst Stockholm, men även Uppsala som är proaktiva i sitt arbete. Juridiskt finns det dock ett par hinder kring vad som gäller och hur rådande reglering för parkering kan användas.

5 FÖRUTSÄTTNINGAR I JÄRFÄLLA

Parkeringstillgången är ett styrmedel som anses påverka hur vi väljer att resa mellan två platser. I ambitionen att uppnå ett mer hållbart transportsystem och minska bilre-

sandet är det viktigt att på kort sikt påverka användningen av bilen snarare än själva bilinnehavet. På lång sikt kan det minska det upplevda behovet av att äga en bil och därmed minska biltätheten.

Nedan listas några förutsättningar som kan anses vara viktiga att ha med vid utvärderingen av eventuella åtgärder.

5.1 Biltäthet

Biltäthet presenteras årligen av SCB (Statistiska centralbyrån) som en del av rapporten om fordonsbeståndet i landet, traditionellt sett räknas biltäthet i antal bilar per 1000 invånare. Dock har benämningen ”fysiska personers bilar per 1 000 invånare” tillkommit de senaste två åren. Med skillnaden går det bland annat att fånga upp kommuner där stora andelar leasingbilar förekommer.

Biltätheten i Järfälla, avseende personbilar i trafik, var 375 personbilar per 1 000 invånare år 2018 (Trafikanalys, 2019). Det kan jämföras med snittet i Stockholms län som var 398 personbilar per 1 000 invånare. Sett till antalet bilar skrivna på fysiska personer är siffran något lägre, 322 bilar per 1 000 invånare i Järfälla, att jämföra med 269 bilar per 1 000 invånare som snitt i Stockholms län. För en jämförelse mellan kommuner inom Stockholms län se Tabell 1.

Danderyd, Sollentuna, Stockholm och framförallt Solna har en betydligt lägre andel av bilar som är skrivna på fysiska personer än resterande kommuner i tabellen nedan. Därför är det inte brukligt att jämföra biltäthet i absoluta belopp för Järfälla kommun med dessa kommuner. Biltätheten inom Järfälla kommun är låg om jämfört med övriga kommuner i tabellen.

Tabell 1 Bilinnehav bland utvalda kommuner inom Stockholms län, år 2018

Kommun	Totalt antal bilar per 1 000 invånare	Fysiska personers bilar per 1 000 invånare
Upplands Väsby	403	343
Vallentuna	473	399
Österåker	460	385
Järfälla	375	322
Upplands-Bro	416	359
Täby	427	355
Danderyd	528	338
Sollentuna	463	313
Stockholm	370	195
Sundbyberg	318	226
Solna	504	221
Norrtälje	530	431
Stockholms län	398	269
Sverige	477	376

I Tabell 2 nedan visas bilinnehavets utveckling de senaste tio åren. Sett över hela perioden har bilinnehavet ökat i Sverige med cirka två procentenheter, ökningen är något lägre i Stockholms län (en procentenhet), i Järfälla kommun har bilinnehavet

dock minskat de senaste två åren till en nivå som är lägre än 2009. Det kan anses rimligt då kommunen genomgår en kraftig förtätning samt bygger en ny tät stad med lägre parkeringsnorm än tidigare. Det är dock för tidigt att säga om det är en nedåtgående trend, men även länet och hela landet ser ut att ha lägre bilinnehav det senaste året.

Tabell 2 Bilinnehav de senaste tio åren, per 1 000 invånare

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Järfälla	382	383	383	380	381	387	388	391	381	375
Stockholms län	393	390	392	391	390	393	398	402	404	398
Sverige	461	461	464	466	467	471	475	478	480	477

5.2 Parkering

Av trafikförordningen (1998:1276), TrF, framgår vilka allmänna trafikregler som gäller i hela landet. Regler enligt trafikförordningen anges normalt inte genom vägmärken utan det förutsätts att varje enskild trafikant känner till dem. De allmänna parkeringsreglerna kan sammanfattas med att det inte är tillåtet att stanna eller parkera så att fara uppstår eller så att det hindrar eller stör andra.

Lagstiftningen för parkering ser olika ut beroende på om det är allmän platsmark (gatumark) eller kvartersmark (tomtmark).

5.2.1 Allmän platsmark i Järfälla kommun

Allmän platsmark eller gatumark är gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Markens ändamål anges i detaljplan eller områdesbestämmelse. För parkering på allmän plats anges markens ändamål som exempelvis gata/väg och parkering föreskrivs med lokal trafikföreskrift (LTF) eller trafikförordningen. Det är parkeringsytor som avser att användas primärt för korta ärenden, av nyttotrafik och för lastning och lossning. Tidigare har möjligheten funnits för att tillåta boende att parkera på allmän platsmark, inom kommande expansion och förtätning finns inte det utrymmet. I kommande stadsbyggnadsprojekt behöver parkering för boende lösas på kvartersmark.

Exempel på parkering på allmän platsmark i kommunen är datumparkering (kommunövergripande) och avgiftsbelagd parkering i Barkarbystaden och Söderdalen.

5.2.2 Kvartersmark i Järfälla kommun

Kvartersmark eller tomtmark definieras enligt plan- och bygglagen som ”mark som enligt detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde”, till exempel kan ändamålet vara parkering. Primära användningen för parkering på kvartersmark är boendeparkering eller parkering för privata intressen. Parkering på kvartersmark kan ägas av antingen kommunen eller privata aktörer.

Exempel på stora parkeringar inom kvartersmark i kommunen är samfälligheter, Citycons parkering i Jakobsbergs centrum, parkeringen vid Barkarby handelsområde och kommunala parkeringar vid stora idrottsanläggningar.

Vad det gäller parkering finns det en tydlig skillnad mellan kvartersmark och allmän platsmark. På allmän platsmark får kommunen inte hyra ut mark, till exempelvis reserverade parkeringsplatser, utan marken ska vara tillgänglig för allmänt nyttjande. Det enda undantaget som är tillåtet enligt trafikförordningen är platser för rörelsehindrade och beskickningsfordon.

5.3 Kommunala planeringsdokument

Nedan listas hur parkering nämns och påverkas av rådande översiktsplan, parkeringsnorm, gångplan och cykelplan.[2]

5.3.1 Översiktsplan

Parkering nämns i Järfälla kommuns översiktsplan i följande avsnitt:

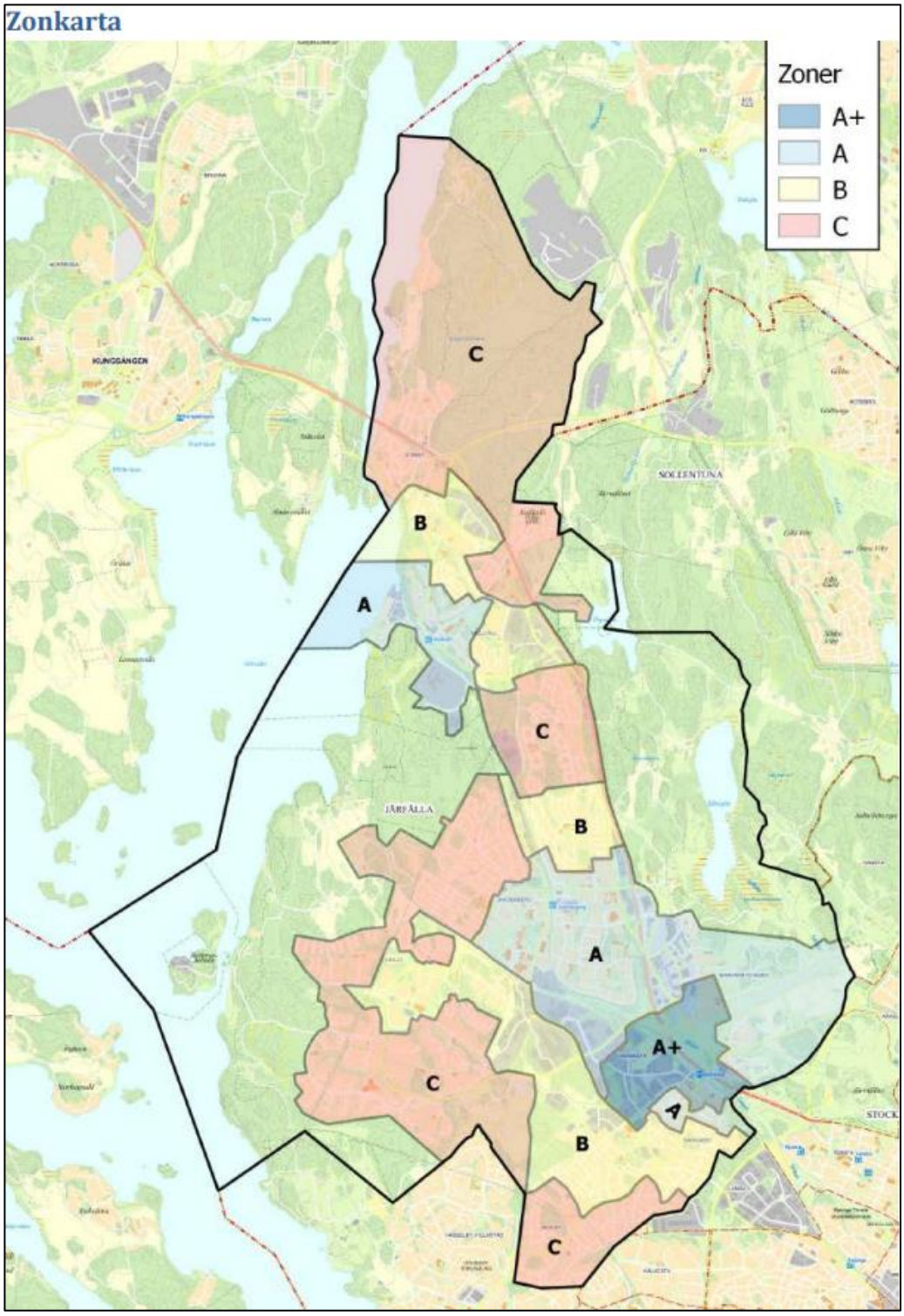
- Vägledning för den regionala stadskärnan
  - ”Samordning och samutnyttjande av parkeringar ska eftersträvas”.
- Stadsbild och bebyggelse
  - Parkering nämns i underrubrikerna ”Verksamhetsområden”, ”Centrummiljöer” och ”Bebyggelsemiljöer”. I samtliga fall beskrivs de stora parkeringsytorna som dominerande inslag med ett negativt inslag.
- Trafik
  - I avsnittet nämns endast infartsparkeringen: ”Omfattande infartsparkering finns vid samtliga pendeltågsstationer. På grund av de centrala lägena används de även som boende- och besöksparkering.”.

5.3.2 Parkeringsnormen

Parkeringsnormen är kommunens regelverk för hur bil- och cykelparkering ska planeras vid ny- eller ombyggnation. Parkeringsnormen används initialt som vägledning vid detaljplanering och som krav vid bygglovsgivning. Parkeringsnormen reglerar minimiantalet av parkeringsplatser per lägenhet.

Den aktuella parkeringsnormen för Järfälla kommun antogs av kommunfullmäktige 2017.[3] Kommunen använder sig av ett differentierat parkeringstal baserat på närhet till pendeltåg, stombuss, framtida tunnelbana och service. En sammanvägning av dessa värden resulterade i zonkartan nedan, Figur 1. Inom zonerna A+ och A är det möjligt att få en reduktion av parkeringstalet om åtgärder redovisas som avser att underlätta och uppmuntra ett hållbart resande med kollektiv-, cykel- och gångtrafik.

[2] Samtliga antagna av kommunfullmäktige
[3] Ny parkeringsnorm Dnr Kst 2016/577, 2017-02-13 § 8



Figur 1. Zonkarta från Parkeringsnorm 2017-02-13

5.3.3 Gångplan

Järfällas gångplan antogs av kommunfullmäktige våren 2018. Gångplanens mål är att Järfälla ska vara en av Stockholmsregionens gångvänligaste kommuner år 2030. Detta mäts via ett antal indikatorer. Bland annat ska andelen huvudresor (start till målpunkt) som dagligen genomförs till fots öka från 2015 års nivå 16 procent till 34 procent år 2030. För att nå dit planeras flera olika åtgärder, så som nya gånglänkar i

befintlig miljö, hastighetssäkrade korsningspunkter och tillfälliga utformningar av gaturummet. Det är också troligt att andelen fotgängare ökar när bostäder fortsätter byggas i kommunens expansionsområden, då täta städer motiverar gång i större utsträckning.

5.3.4 Cykelplan

Tidigare antagen Handlingsplan för cykeltrafik[4] har reviderats och våren 2018 antogs Cykelplan för Järfälla 2018-2030[5] av kommunfullmäktige. Cykelplanen har som mål att år 2030 ska 20 procent av alla arbetsresor genomföras med cykel. 2015 låg nivån på 5 procent. Den regionala cykelplanen har som mål att 20 procent av arbetsresorna i Stockholms län ska göras md cykel år 2030.[6] En utbyggnad av god infrastruktur är den viktigaste parametern för att uppnå målet. Cykelplanen pekar ut kommunens huvudcykelnät med visionen att allt ska vara färdigställt till 2030.

5.4 Framtida mobilitet

Sverige har som mål att minska utsläppen från transportsektorn med 70 procent till 2030 jämfört med år 2010. Utsläppen behöver därmed minska med 8 procent per år under de närmaste 11 åren. 2017 minskade utsläppen med 2 procent. För att nå målen räcker det inte med en omställning av drivmedel[7]. Hållbara färdmedel behöver användas i större utsträckning än idag. I den omställningen är parkering ett av flera styrmedel.

Delningsekonomi spås bli större och är något som både den privata marknaden och det allmänna försöker främja. Till exempel växer medlemskapet i bilpooler stadigt. Inom ramen för parkeringsnormen kan en byggherre få en reduktion av parkeringstalet, om denne åtar sig att genomföra mobilitetsfrämjande åtgärder. En åtgärd kan vara att inhysa en bilpool tillgänglig för fastighetens boende.

I kommunen finns det ett uppdrag om att identifierar en lämplig plats för ett mobilitetshus i Barkarby. I ett mobilitetshus ingår ”normalt sett” bilpool, cykelpool, lastcyklar och andra resetjänster tillgängliga för allmänheten. Idén i sig är inte ny utan finns redan idag i ett par städer i Sverige.

Attraktiva och kostnadseffektiva delade tjänster kan ge ökad tillgänglighet till grupper som annars har begränsade möjligheter att resa. Delningen kan leda till färre fordon, men det är inte säkert att resandet kommer minska. I en framtid där delade tjänster och självkörande fordon är norm har troligtvis behovet av ytor för parkering minskat. Om befintliga parkeringsytor (större parkeringsplatser och parkeringsgarage) inte fyller samma funktion längre fram, kan ytorna användas till något annat.

---

[4] Antagen 2014-09-01 av kommunfullmäktige, Kst 2013/545 § 100
5 Antagen 2018-04-23 av kommunfullmäktige, Kst 2018/47 § 45
[6] https://www.trafikverket.se/contentassets/82bcf581e8384f01864fad34c66f71e2/regional-cykelplan-stockholm.pdf
[7] Trender i transportsystemet, Trafikverkets omvärldsanalys 2018

6 NULÄGESBESKRIVNING

6.1 Infartsparkering

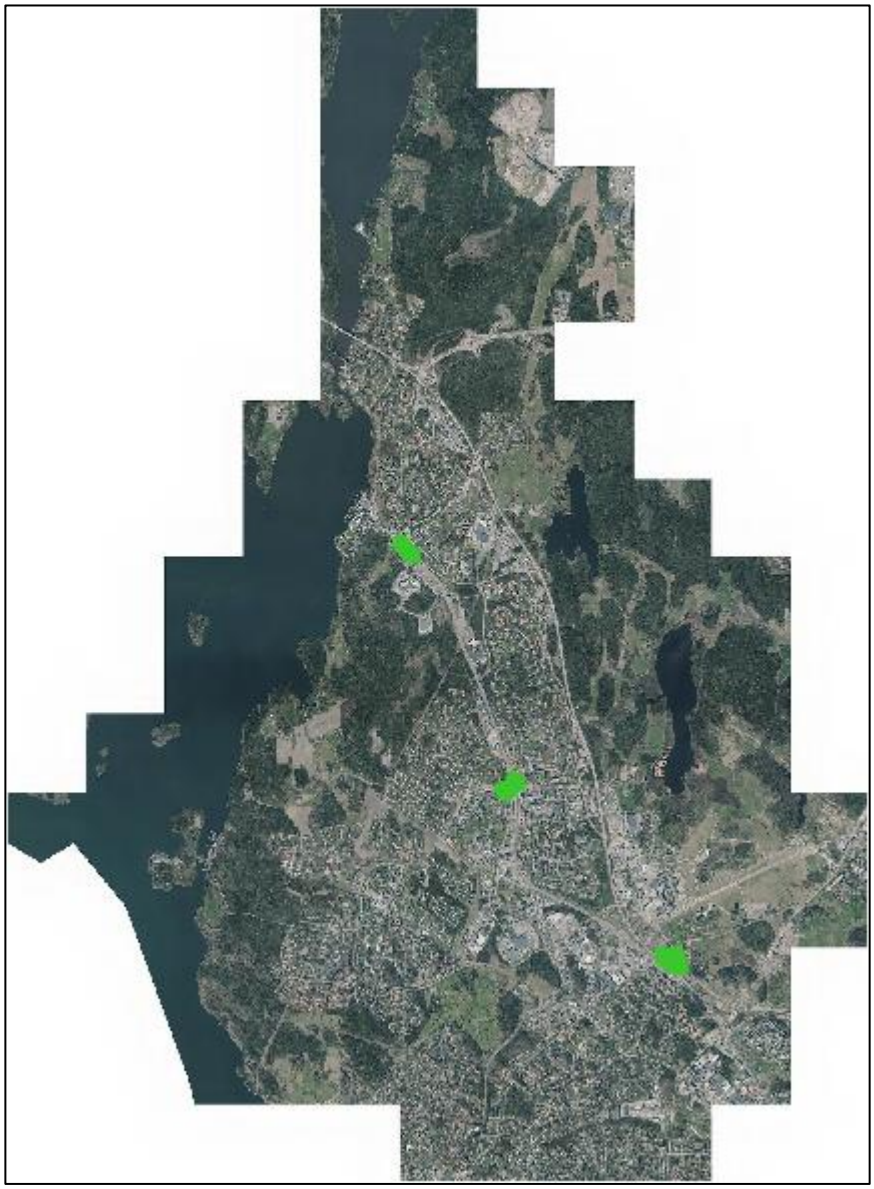
Infartsparkering för bil anläggs i närheten av hållplatser för kollektivtrafik så att bilister på ett smidigt sätt ska kunna genomföra en kombinationsresa – där medborgaren tar bilen från hemmet och lämnar den vid hållplatsen för att fortsätta resan med kollektivtrafik. Anläggandet av infartsparkeringar syftar till att erbjuda ett mer flexibelt resande – bilen behövs inte för att köra ända fram till målpunkten. Infartsparkering kan också lokaliseras i utkanten av centrala stadsdelar för att minska antalet fordonsrörelser i centrum. I det senare fallet lokaliseras parkeringen så att det är möjligt att gå, cykla eller åka kollektivt till alla större målpunkter.

Infartsparkeringar är även ett bra komplement till kollektivtrafiken för att samla upp resenärer från ytterområden där underlaget för kollektivtrafik och därmed turtätheten är bristande. Numera förses infartsparkeringar för bil även allt oftare med cykelparkeringar för att uppmuntra resenärer till att använda cykel istället för bil när anslutningsresorna är korta.

Idag finns det total fem ytor för infartsparkeringar i kommunen, varav tre av dem ligger i närheten av Jakobsberg station. De två andra ligger vid Kallhälls station respektive Barkarby station.

Infartsparkeringarna i Kallhäll och Jakobsberg regleras med nattförbud. Detta är nödvändigt för att parkeringsytorna inte ska användas för andra ändamål än infartsparkering. Vid Barkarby station tillåts parkering under natten.

Infartsparkeringarnas lokalisering i kommunen visas i Figur 2 nedan.



Figur 2 Infartsparkeringar i Järfälla kommun i grönt

Den totala kapaciteten vid dessa infartsparkeringar är cirka 931 plaster. Antalet p-platser per infartsparkering:

- Jakobsberg öster om järnvägen: 126 platser, 8 MC-platser
- Jakobsberg väster om järnvägen: 160 platser
- Jakobsberg tillfällig (plats för ersättningstrafik): 60 platser
- Kallhäll: 179 platser
- Barkarby: 386 platser

Utöver dessa platser finns det planer på att utöka infartsparkeringen i Jakobsberg temporärt med ytterligare cirka 50-60 platser på fastigheten Jakobsberg 14:1. Det är viktigt att lyfta fram att detta endast är temporärt och att denna yta kommer att försvinna när fastigheten får ett annat användningsområde. Infartsparkeringen i Kallhäll kommer att kompletteras med ytterligare cirka 60-70 platser och fler cykelparkeringar på västra sidan om spåren.

Infartsparkeringarna i kommunen har inventerats tidigare, resultatet från dessa jämförs med dagens inventering i. Antalet har varierat över tid, dagens siffror är i storleksordningen med 2004.

Tabell 3 Antal parkeringsplatser på infartsparkeringar i Järfälla 2004, 2010[8] och 2019

År	2004	2010	2019
Barkarby	307	456	386
Jakobsberg	345	503	366
Kallhäll	195	281	179
Totalt	847	1 240	931

Under våren 2019 har ett antal platsbesök gjorts under vardagsmorgnar för att få en tydligare bild av hur väl infartsparkeringarna i kommunen nyttjas, se Tabell 4.

Tabell 4 Belastningsgrad under förmiddagen

Belastningsgrad	>95%
Barkarby	08:15 - 08:45
Jakobsberg	07:50
Kallhäll	07:40 - 07:50

6.1.1 Analys infartsparkering

Infartsparkeringar möjliggör för människor som inte bor nära kollektivtrafiken att parkera stationsnära och fortsätta sin resa kollektivt. Idag finns det en större efterfrågan än tillgång vilket resulterar i att parkeringarna är fullbelagda tidigt på dygnet. Infartsparkeringarna i Jakobsberg och Kallhäll kommer utökas med runt 50-70 platser vardera i närtid, därefter finns det reglerat i detaljplanerna att ingen ytterligare expansionen får förekomma. Det ligger därför i tiden att se över rådande reglering av dessa ytor för att på så sätt effektivisera användandet.

Där efterfrågan är stor kan det vara aktuellt att införa en avgift för att minska sannolikheten för att andra än pendlare parkerar där. En stor del av kommunens innevånare bor inom två kilometer från närmaste pendeltågsstation. Bilresor inom detta avstånd kan ofta ersättas med kollektivtrafik, gång eller cykel. Att ta ut en avgift för att reglera efterfrågan medför att priset för en kombinationsresa (inklusive parkering) blir dyrare. Resenärer med kortare avstånd (och därmed lägre upplevd reskostnad) motiveras att resa med andra färdmedel. De med en längre restid (och därmed högre upplevd reskostnad) påverkas inte lika mycket av en förändring av kostnaden. Begreppet kallas ”generaliserad kostnad” och är en sammanvägning av restid och reskostnad.

Ett alternativ vore att se över om dagens reglering kan ersättas av någon variant som gynnar resande som avser att resa vidare med pendeltåg eller busstrafik. Något som testats i andra kommuner är att endast resande med giltigt SL-kort har tillgång till

[8] Framtaget dokument ”Parkeringsplatser för bilar infartsparkering i Järfälla 2013”

parkeringen. Denna reglering är dock inte möjlig på allmän platsmark utan förutsätter att parkeringen ligger på fastighetsmark, vilket inte är fallet inom kommunen.

Det är dock viktigt att komma ihåg att möjligheten att infartsparkera endast marginellt påverkar det totala kollektiva resandet i kommunen, men ökar nöjdheten för de som nyttjar parkeringen dagligen.

Under den utförda inventeringen 2019 observerades att en del av de fordon som använder infartsparkeringen inte har för avsikt att resa vidare med pendeltåget. Detta skulle kunna förklaras genom att infartsparkeringen används för arbetspendling till målpunkter nära infartsparkeringarna eller liknande ändamål. Det är särskilt tydligt i Jakobsberg där infartsparkeringen konkurrerar med boende, besökande, arbetande och kunder till centrum.

Att anlägga ny infartsparkering bör ske med eftertanke och med hänsyn till vilken effekt det faktiskt ger. Många gånger kan det finnas mer effektiva åtgärder för att öka kollektivtrafikresorna.

Hur skulle exempelvis 100 nya infartsparkeringsplatser som tar cirka 2 500 kvadratmeter (25x100 meter) mark påverka resandet från Jakobsbergs pendeltågsstation?

Räkneexempel:

Antag att alla bilar som använder parkeringens 100 platser används av pendlare och att det reser i snitt 1,1 personer med varje bil och omsättningen på platserna antas till 1,2 bil per plats och dag då majoriteten av fordonen står hela dagen. Antalet personer som använder parkeringen och reser med pendeltåget blir då 132 personer (100*1,1*1,2).

Under 2017 hade Jakobsbergs pendeltågsstation cirka 10 800 påstigande under ett dygn. Ökningen från exemplet med den nya parkeringen som tar upp 2 500 kvadratmeter mark är således endast 1,2 procent. Detta är med förutsättningarna att alla platser används av pendlare och att alla som använder parkeringen är nya (tillkommande) kollektivresenärer. Ingen av dessa två antaganden är speciellt troliga vilket sänker effektiviteten av nya infartsparkeringar.

6.1.1.1 Kallhäll

I Kallhäll har utbyggnationen av Mälarbanan samt förtätning i Kallhäll centrum bidragit till att tidigare (tillfälliga och permanenta) antal platser har minskat. Från inventeringen under 2019 går det utläsa att parkeringen är fullbelagd redan innan klockan 07:50. Då förväntad arbetspendling pågår mellan 07:00-09:00 är efterfrågan på parkering här avsevärt större än tillgången. Parkeringen i Kallhäll kommer att utvidgas under vintern 2020 med 60-70 parkeringsplatser på västra sidan om järnvägen.

6.1.1.2 Jakobsberg

Antalet infartsparkeringar i Jakobsberg har varierat över tid, vilket är rimligt när orsaken undersöks. Under byggnationen av Mälarbanan har det under perioder varit möjligt att nyttja ytterligare ytor, utöver det som varit planlagt, som infartsparkering.

Utifrån ovanstående bakgrund blir det missvisade att jämföra antalet parkeringsplatser för år 2010. Under 2019 tillkommer ytterligare cirka 50-60 parkeringsplatser i och med ett hyresavtal mellan Järfälla kommun och Trafikverket. Parkeringen har vid inventering våren 2019 varit fullbelagd innan klockan 07:50, det tyder på att efterfrågan är betydligt större än tillgången.

6.1.1.3 Barkarby

Antalet infartsparkeringar har minskat sedan 2010, det är svårt att avgöra varför, då tidigare inventering inte visar vilka ytor som faktiskt har räknats. I gengäld har den tillfälliga ytan mellan Barkarbybron och Barkarbystaden blivit permanent vilket har lett till en ökning sedan 2004. Under perioder har även en stor yta längs med Enköpingsvägen använts som infartsparkering, men det var endast för att ersätta andra parkeringsplatser under utbyggnaden av Mälarbanan.

Parkeringen vid Barkarby station används också som gästparkering för det närliggande hotellet.

Under inventeringen har det framgått att infartsparkeringen i Barkarby är full runt 08:15. Det kan anses som rimligt då de flesta personer troligtvis påbörjar sin arbetsdag innan klockan 09:00, vilket innebär att pendlare bör parkera runt denna tid för att hinna ta ett anslutande pendeltåg till arbetsplatsen.

6.2 Datumparkering

Inom kommunen råder datumparkeringsregeln generellt på samtliga, allmänna, gator om ingen annan reglering skyltats upp. För att upplysa besökande till kommunen om denna regel sitter skyltar vid kommungränsen, se Figur 3.

Figur 3. Skyltning för datumregeln i Järfälla kommun

Datumparkering gäller för vägar där kommunen är väghållare och inget annat har angivits. Dessa parkeringar fungerar enligt nedan:

- På vägsida med jämna adressnummer är det under dygn med jämnt datum förbjudet att parkera alla dagar kl. 00:00-15:00
- På vägsida med udda adressnummer är det under dygn med udda datum förbjudet att parkera alla dagar kl. 00:00-15:00

I kommunen är det främst villagator som regleras med datumparkering. Om bilen ska parkeras på kvällen bör bilisten vara uppmärksam på vilket datum och vilken sida av vägen som förbudet gäller på efter midnatt.

6.2.1 Analys datumparkering

En nackdel med datumparkering är att regleringen kan verka otydlig och svår att förstå. Datumparkering aviseras med områdesmärken som kan ha skyltats långt innan det att bilisten ska parkera, i Järfälla skyltas datumregeln vid kommungränsen. Det kan också vara svårt att veta vad som gäller på vägar där adressnumren är svåra att urskilja. Dessutom finns det en risk att datumparkeringar försämrar framkomligheten för snöröjning och större fordon på kvällar, då det är tillåtet att stå på båda sidor om vägen.

På villagator som ligger i direkt anslutning till målpunkter, exempelvis pendeltågsstationer och arbetsplatser, kan datumparkeringen, i den bemärkelsen att det går att stå på ena sidan om vägen, medföra att dessa gator används för andra avsikter än kortvarig parkering, exempelvis arbets- och infartsparkering. Detta är särskilt vanligt om övriga parkeringsplatser närmast dessa områden är avgiftsbelagda och därmed ”puttar ut” parkerande fordon i omkringliggande områden.

Datumparkering är en äldre reglering som kräver relativt små medel för att införas (skyltning vid kommungräns). Det pågår en debatt inom rättsväsendet angående denna typ av reglering då dess skyltning kan anses otydlig och missvisande.

Det vore därför lämpligt att se över denna reglering inom Järfälla kommun. Ett alternativ skulle kunna vara att införa lokal parkeringsreglering på gatorna i kommunen. Då ges en möjlighet att anpassa regleringen efter området.

6.3 Avgiftsbelagd parkering

Reglering med avgifter är ett sätt att minska belastningen i vissa områden och på en viss typ av parkering. Det handlar i grunden om att styra efterfrågan efter utbudet. Varför en avgift införs kan variera beroende på vilken typ av miljö det rör sig om och vem som äger marken. Ett skäl är att säkerställa att det finns tillgänglig parkering när den behövs. En generell regel säger att mellan 85-95 procent beläggningsgrad är målet då parkeringen nyttjas enligt ändamålet, men att det samtidigt finns tillgängliga parkeringsplatser.

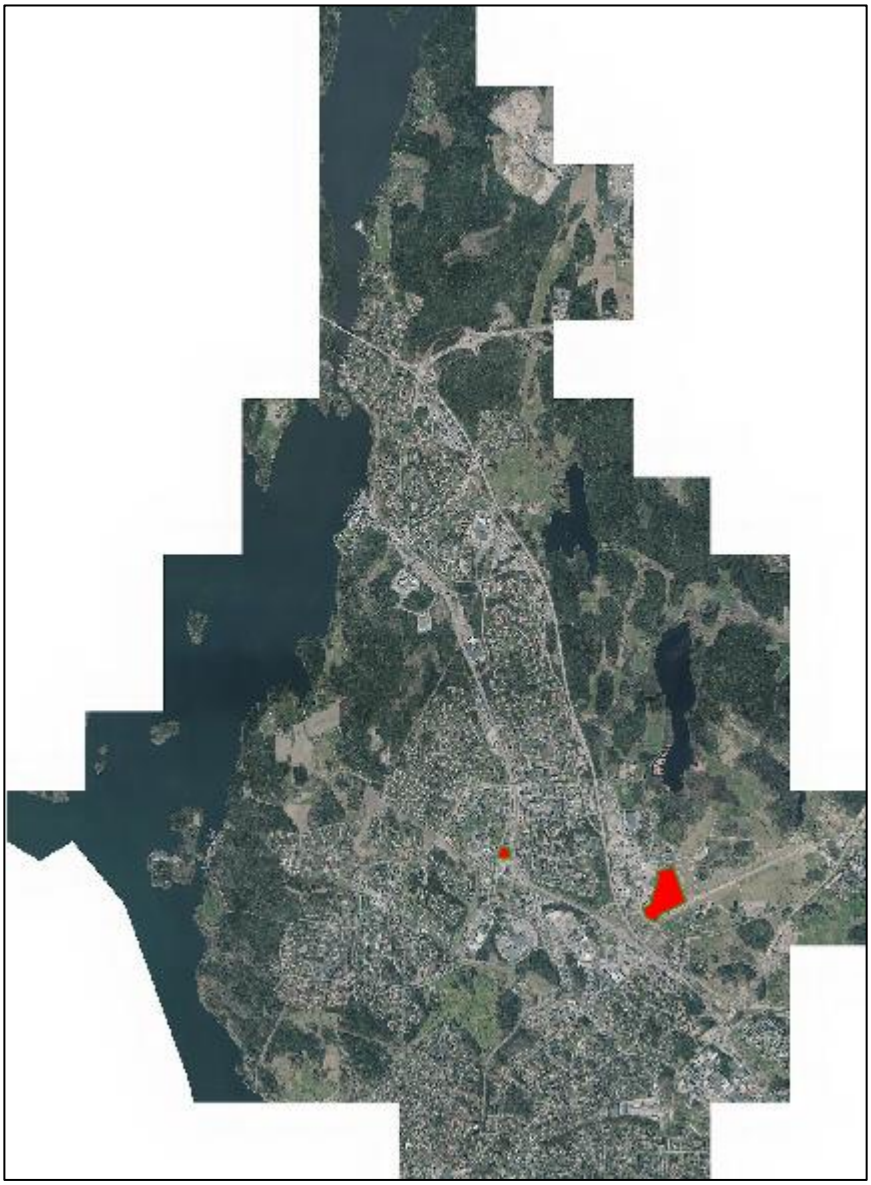
Inom kommunen tas det ut en avgift för att parkera på allmän platsmark inom två områden; Barkarbystaden och Söderdalen, se Figur 4. Båda områdena ligger inom parkeringszon A eller A+, vilket innebär att det är nära till pendeltåg, stombuss eller

framtida tunnelbana. För att säkerställa att det går att utföra drift- och underhållsarbeten är det nödvändigt med parkeringsförbud under vissa tider och dagar även i områden med avgift. Med fördel ska parkeringsförbudet synkroniseras inom området så att tillgången på parkering inte påverkas nämnvärt.

Bebyggelsen inom båda dessa områden är tät med en tydlig kvartersstruktur. Parkeringsgarage anläggs inom respektive fastighet och kommunens parkeringsnorm ska följas.

Under dagtid och helger är tillgången på markparkering inom Barkarbystaden och Söderdalen som har belagts med avgift inom kommunen god, vilket möjliggör för angöring för den nyttotrafik som behöver gatuutrymmet dagtid. Detta utrymme är centralt för att den tätbebyggda staden ska fungera och bör vara en grund till att avgift är att föredra.

Under kvällarna råder en högre beläggning än under dagen vilket indikerar att parkering på allmän mark används som boendeparkering. Under ett par kvällar i augusti 2019 har beläggningsgraden för parkeringsplatser på kommunal mark observerats. Beläggningsgraden uppgick till 65 procent vid observationstillfällena.



Figur 4. Områden i vilka det tas ut en avgift för allmän parkering

6.3.1 Analys avgiftsparkering

Beläggningsgraden i Barkarbystaden indikerar att det finns tillräckligt med parkeringsplatser i Barkarbystaden för att täcka det totala behovet, det är dock möjligt att enstaka gator kan vara fulla.

Nästa steg bör vara att undersöka beläggningsgraden i fastigheternas garage. Från respektive beläggningsgraden går det sedan att utvärdera situationen. Potentiella problem i ett område med avgift kan vara att det är billigare att stå på gatan än i garagen eller att det parkeringstal som använts vid byggnation inte uppfyller det faktiska behovet. Ambitionen bör vara att boendeparkering sker inom fastigheten.

Avgiften bör fastställas så att en månads parkering på allmän plats är dyrare än att hyra en parkeringsplats på privat mark. Detta kan motivera olika taxor i olika geografiska områden.

Om målet i första hand är att motivera arbetspendlare att byta färdmedel men bibehålla god tillgänglighet och attraktivitet för inköp och besök i centrum, kan avgiften anpassas därefter. Konstanta timpriser utan tidsrabatter eller till och med ökande timpriser med ökande parkeringstid gör parkeringsplatsen mer attraktiv och tillgänglig för inköpsbesökare och mindre attraktiv för arbetspendlare.

6.4 Parkeringsplatser med möjlighet till laddning av elbil

Parkeringsplatser som avses användas av elbilar utreddes av kommunen under 2018[9]. Detta dokument hänvisar främst till den utredningen och följande text är i stor utsträckning hämtad från den.

Järfälla kommun erbjuder fyra laddningsstolpar på två olika ställen där man kan parkera och ladda sin el-bil i högst tre timmar, parkeringsavgift tillkommer. Två av laddningsstolparna finns vid Stora torget och ytterligare två vid infartsparkeringen på Slöjdvägen i Jakobsberg. Utöver det finns ett antal privata laddningsstolpar som allmänhet kan nyttja, bland annat vid bensinstationer, köpcentrum och hotell. Då det är många olika aktörer som äger infrastrukturen för laddningsstolpar finns det många tjänster som avser att samordna dessa, webbsidan uppladdning.nu är en av dessa.

Kommunen har beslutat att upprätta ytterligare stolpar vid Korpralsvägen, dessa kommer att anläggas under 2020.

Det finns en mängd olika typer av laddningsstolpar, dessa fördelas ofta inom tre huvudtyper: ”normal laddningsstolpe”, ”semisnabb laddningsstolpe” och ”snabbladdare”. De olika typerna är av olika effekt och lämpar sig därför vid olika tillfällen likväl som kostnaden och kraven på infrastrukturen för elektricitet skiljer sig åt. Normala stolpar lämpar sig där man står en längre tid, likt vid bostad, arbete eller infartsparkering. Semisnabba laddningsstolpar lämpar sig där fordonet antas stå någon timme, likt köpcentrum eller idrottsplatser. Snabbladdare lämpar sig för kortare ärenden likt snabbmatställen eller bensinmackar.

6.4.1 Analys elbilsplatser

I Trafiklagstiftningen finns platser för laddning reglerade både vad avser anordnande och innebörd när det gäller allmän platsmark/gatumark. Det bör förtydligas att anordnandet i viss mån strider mot intentionerna i andra författningar om hur allmän platsmark ska användas. Mot den bakgrunden kan det vara säkrast att anordna platser för laddning på kvartersmark/tomtmark där en betydligt friare ordning gäller.

På den allmänna platsmarken som kommunen äger får annan operatör än kommunen sälja el till den taxa som de finner är rimligt. Däremot får inte kommunen avvara specifika platser för just elbilar. Alla bilar behöver ha tillgång till dessa platser enligt lag. Att sätta upp stolpar i egen regi och drift är med andra ord inte möjligt. Stolparna kommer inte kunna användas av enbart elfordon vilken gör det till en ineffektiv investering. Kommunen kan dock skriva på ett markupplåtelseavtal eller nyttjanderättsavtal med en elleverantör och på detta sätt göra det möjligt för extern part att driva och underhålla stolparna och ta betalt för elektriciteten.

[9] Utredning kring laddstolpars placering i Järfälla, Ten 2015/549-3

När det kommer till kvartersmark finns det möjlighet att avsätta parkeringsplatser som enbart får nyttjas av elbilar. Elen ska dock inte ingå i parkeringsavgiften eftersom det frångår kommunallagen och gynnar enskild, alltså gynnar de som har elbil framför de som kör på traditionella bränslen. Med andra ord bör det vara en taxa för parkeringen och en taxa för elen. Med tydliga instruktioner på parkeringsautomaten borde detta inte vara några problem. Hur man ska göra med parkeringsformen oavsett om det blir på kvartersmark eller allmänplatsmark behöver utredas vidare.

En debatt som uppstått i samband med eldriften är huruvida kommunen ska vara drivande i etableringen av denna infrastruktur eller om infrastrukturen ska lämnas åt det kommersiella likt andra drivmedel. Enligt tidigare utredning ska kommunen uppmuntra andra aktörer till etablering men inte själv stå för ytterligare stolpar i närtid.

Sammanfattningsvis bör stolparna placeras på kvartersmark och det är lämpligare om de kommersiella krafterna ser till att etablera infrastrukturen. Om kommunen vill underlätta omställningen till fossilfria transporter kan det vara aktuellt att underlätta för detta.

6.5 Idrottsanläggningar

Inom kommunen finns det flertalet stora idrottsanläggningar som sköts av kommunen. Då anläggningarna ska vara tillgängliga för alla finns det i regel större parkeringsytor i direkt anslutning till dessa. Parkeringarna ligger ofta på kvartersmark även om det är i kommunens regi.

Parkeringsytorna intill dessa anläggningar ska användas av besökare till verksamheten och inte för andra intressen, därför anpassas parkeringens reglering för att efterspegla detta. Ofta regleras dessa parkeringsplatser så att det är tillåtet att stå endast 4h och inte över natten.

Parkeringsbehovet vid denna typ av anläggningar varierar ofta kraftigt under året och veckan, där helger ofta är det tillfälle då efterfrågan av parkering är som störst.

Exempel på denna typ av parkering, men med olika reglering, är Strömvallen, Bolindervallens parkering och Järfälla idrottsområde.

6.5.1 Analys idrottsanläggningar

Efterfrågan av parkering till kommunens idrottsanläggningar varierar mycket under året liksom veckan. Det är därför inte rimligt att tillgodose de största topparna då ytan riskerar att bli underutnyttjar resterande tid. För att nyttja parkeringarna så bra som möjligt är det viktigt att få till en god omsättning av platserna även under högsäsong. Någon form av reglering bör därför införas, likt den vid Järfälla ishall (4h parkering).

6.6 Centrumparkering Jakobsberg

I Barkarby centrum, Viksjö centrum och Kallhäll centrum finns det allmänna parkeringsplatser som är till för att besökare av dessa ska kunna använda. Jakobsbergs

centrum skiljer sig från detta då det inte finns någon större parkeringsyta i kommunens ägo.

I Jakobsberg centrum äger kommunen relativt få ytor utöver gator, torg och parker. Kommun har 15 parkeringsplatser längs med Ynglingavägen och ytterligare 15 parkeringsplatser på Adilsvägen. kommunen äger även fastigheten Jakobsberg 11:8, där det så kallade Väpnargaraget ligger. Garaget ägs dock inte av kommunen utan tillhör Ridderviks Fastigheter AB som i sin tur samarbetar med Citycon. Kommun äger och förvaltar infartsparkeringen både på västra och östra sidan om järnvägen.

Citycon är en av de större fastighetsägarna i Jakobsbergs centrum, de äger den centralt placerade gallerian och Jakobsberg 11:15 vilket är två parkeringsytor (vid Drabantvägen och söder om Riddarparken). De två parkeringsytor innefattar runt 500 parkeringsplatser. Till detta tillkommer även Väpnargaraget som totalt innefattar ytterligare runt 450 parkeringsplatser. Riksbyggen har ägt stora parkeringsytor söder om Citycons fastighet med runt 350 parkeringsplatser. En ny detaljplan som antogs 2016 möjliggör bostäder på denna yta, vilket Riksbyggen håller på att genomföra.

Totalt finns det runt 1 400 parkeringsplatser i centrum. Kommunens infartsparkering står för cirka 400, runt 950 parkeringsplatser ägs av Citycon och 350 parkeringsplatser av Riksbyggen. Av dessa 1 400 är bara runt 30 platser kommunala med ändamålet besöksparkering till centrum.

I kommunens nya centrum Veddesta och Barkarbystaden planeras det inte för någon form av allmän parkering utöver den parkering som ligger längs med kvarterens gator. I dessa exploateringsområden är det inte aktuellt att ta mark i anspråk för att anlägga traditionella parkeringsplatser. En tätare och tillgänglig stad gynnar gående och cykeltrafik vilket i sin tur bidrar till en levande och hållbar stad. Parkeringsbehovet ska lösas inom respektive fastighet, det gäller över besöksparkering.

6.6.1 Analys centrumparkering Jakobsberg

Traditionella centrum tillhandahåller ofta centralt belägen parkeringsyta i form av en stor asfalterad yta medan ny exploatering hänvisas till att lösa parkeringsbehovet inom egen fastighet.

Då stora delar av Jakobsberg centrum inte ägs av kommunen och att det inte är tidsenligt att anlägga nya parkeringsytor bör inte kommunen vidta någon åtgärd. I takt med att rådande fastighetsägare tillåts omvandla sina fastigheter kommer centrumet att ändra karaktär.

Kommun bör se till att nya bygglov och detaljplaner inom området anpassas efter rådande Parkeringsnorm. Under avsnittet Infartsparkering betonades dock vikten av att se över rådande reglering på dessa parkeringsytor så att de används för det önskade ändamålet, det vill säga infartsparkering för pendlare som reser vidare med kollektivtrafiken.

6.7 Mobility management

Mobility management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Det

är även ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet och ett komplement till mera traditionell trafikplanering.

Genom att uppmuntra till andra transportsätt än traditionell biltrafik bidrar Järfälla inte bara till en bättre kommun ur hälso- och miljösynpunkt, efterfrågan av parkering minskar också om färre väljer att resa med bil.

Kommunen arbetar aktivt med Mobility management i flera former, nedan beskrivs hur kommunen arbetar med projektet MMiB (Modern mobilitet i Barkarbystaden) samt antagen parkeringsnorm, gångplan och cykelplan. Detta används i verksamheten och bidrar till att uppmuntra och förändra medborgarnas resande.

6.7.1 MMiB - Modern mobilitet i Barkarbystaden

Barkarbystaden är det största utbyggnadsområdet i norra Europa just nu. Här byggs en levande stad med cirka 14 000 nya bostäder, 140 kvarter och 10 000 nya arbetsplatser. I Barkarbystaden kommer det att finnas bostäder, arbetsplatser, skolor, kultur och service. Barkarbystaden blir en stad med låg energiförbrukning och goda förutsättningar för en hållbar utveckling. Samtidigt innebär utvecklingen en unik möjlighet att integrera gång- cykel -, och kollektivtrafiken i stadsutvecklingen. En möjlighet att från början se till att infrastrukturen kopplar samman bostäder med kollektivtrafiken, arbetsplatser och behovet av god och fungerande tillgänglighet.

För att ta vara på den möjligheten har projektet MMiB (Modern Mobilitet i Barkarbystaden) skapats. Projektet är ett samarbete mellan Järfälla kommun, Nobina, Vinnova och Trafikförvaltningen. Det övergripande målet för projektet är att etablera hållbara mobilitetslösningar i samverkan. Lösningarna ska vara hållbara ur flera aspekter – ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet.

Med autonoma minibussar som integreras i den allmänna kollektivtrafiken och kompletterande mobilitetstjänster som tillgängliggörs genom en MaaS-tjänst (Mobility as a Service), samtidigt som kommunen gör en insats för att påverka medborgarnas resvanor, förväntas projektet bidra till att öka det hållbara resandet i Barkarbystaden. Mobility as a Service är ett begrepp som beskriver hur vi med hjälp av teknik kan effektivisera nyttjandet av offentliga och privata transportmedel och i förlängningen komma ifrån det privata ägandet av till exempel bil.

Projektet arbetar för att integrera flera olika mobilitetslösningar, med syfte att påverka det hållbara resandet. Därför är måltalen satta för att mäta sammanhängande effekter av alla åtgärder som ingår i projektet:

- Ökad andel hållbara resor inom Barkarbystaden
- Ökat resande med SL-trafiken inom Barkarbystaden
- Ökad kund- och medborgarnöjdhet med mobiliteten inom Barkarbystaden

6.7.2 Parkeringsnorm i Järfälla kommun

Parkeringsnormen för kommun finns för att säkerställa ett visst grundutbud av parkering vid exploatering och ombyggnad.

Kommunen har delats in i zoner som skapats utifrån närhet till kollektivtrafik och service samt bebyggelsens önskade täthet utifrån antagen översiktsplanen Järfälla – nu till 2030. De mer centrala zonerna har lägre krav på antalet bilparkeringsplatser än vad de yttre områdena har. Till varje zon finns även tillhörande parkeringstal för cykel.

Möjlighet till mer flexibla parkeringstal för bil erbjuds genom tillhandahållande av bilpoolsplatser inom fastigheten, samt om möjlighet finns för samnyttjande mellan olika verksamheter. I zonerna A+ och A erbjuds också möjligheten till fria parkeringstal. I det fallet krävs emellertid kraftfulla åtgärder inom områdena kollektivtrafik och cykel för att klara fastighetens mobilitetsbehov. En sådan åtgärd kan vara att inhysa en bilpool tillgänglig för fastighetens boende. Skillnaden mot ett biluthyrningsföretag är att bilpoolen kan tillhandahålla bilar nära användarna, som själva sköter bokning och hämtning av bilarna. En privatägd bil står still under en stor del av dygnet (cirka 95 procent), medan en bilpool används mer frekvent. Medlemskap i bilpool lämpar sig för den som kör 1 000 mil eller mindre per år.

6.7.3 Analys parkeringsnorm

En nackdel med befintlig parkeringsnorm är att det finns en otydlighet i hur stor reducering som kan ges för parkeringstalet. I parkeringsnormen finns följande formulering ”*Det är alltså tillåtet att bygga så mycket eller så lite antal bilplatser som önskas.*” Utan konkreta formuleringar för exakt vilka åtgärder som krävs för att tillämpa låga parkeringstal riskerar att leda till en underetablering av parkering vilket kan leda till frustration hos boende. Därför bör parkeringsnormen ses över i sin helhet och anpassas så att den uppmuntrar och underlättar omställningen till ett hållbart Järfälla.

En utvärdering baserad på utfall i nya stadsdelar saknas också. Därför skulle en större inventering av privata bilgarage vara nödvändig. Beläggningsgraden tillsammans med beläggningsgraden på allmänna parkeringar i närområdet skulle därefter fungera som en måttstock för hur ”väl” rådande parkeringsnorm efterlevs.

En nackdel som är svår att motverka i de stora utbyggnadsområden är att parkeringsnormen är baserad på att tunnelbanan är utbyggd, vilket den ännu inte är på flera år. Efterfrågan på parkering kan därför antas vara högre idag än det kommer att vara när tunnelbanan är utbyggd.

6.7.4 Mobilitetshus

Allt fler nya stadsdelar planerar för mobilitetshus, mobilitetshubbar eller mobilitetscenter istället för traditionella parkeringsgarage eller markparkeringar. Skillnaden mellan de olika koncepten är mest namnet. Samtliga har gemensamt att de erbjuder mer flexibilitet och många fler funktioner än ett traditionellt parkeringsgarage.

Vanliga exempel på funktioner är:

- Cykelboxar eller låsta områden för cykelparkering
- Möjlighet till att ladda fordon, både bil, cykel och mc
- Bil- och cykelpooler
- Möjlighet för tvätt och service av fordon

- Sopsortering/ÅVC
- Hämta paket i särskilda utlämningsboxar

I dagsläget finns mobilitetshus bland annat i Vallastaden i Linköping, Slottsbacken i Stockholm, Lerum, Köln och München. Detaljplanearbete för att uppföra mobilitetshus pågår bland annat i Ulleråker och Rosendal i Uppsala samt Limhamn i Malmö. De befintliga mobilitetshusen har fått ett positivt mottagande av allmänheten på grund av utbudet, att de förenklar möjligheten att åka kollektivt samt skapar en ökad trygghet. Då husen innehåller flera funktioner har det blivit mer liv och rörelse i och kring husen än vad som är vanligt vid ett traditionellt parkeringshus, en miljö som annars kan upplevas som otrygg.

En lärdom från befintliga mobilitetshus är att det inte räcker med att bara utveckla en app. Information om mobilitetshuset, dess funktioner samt användning behöver kommuniceras brett i flera olika medier och över tid.

Det är viktigt att i tidigt skede etablera samarbete med aktörer på mobilitetsområdet som är intresserade. Dessa aktörer kan fungera som tjänsteutvecklare, det kan vara svårt för en kommun, fastighetsbolag, parkeringsbolag eller liknande att bedöma vilka tjänster som är hållbara på sikt. Därför ska aktörerna tillhandahålla flexibla lokaler och ytor för att göra mobilitetstjänsterna möjliga idag samtidigt som det är möjligt att utveckla tjänsten över tid.

Om mobilitetshuset byggs med privat parkering blir fastighetsägaren eller parkeringsbolaget en viktig aktör. I det fallet kan parkeringsköp användas som en del av finansieringen. Vidare finns det möjlighet att ansöka om extern finansiering genom EU-projekt, forskningsfinansiering, olika statliga och regionala investerings- och utvecklingsmedel.

Det är viktigt att kommande detaljplaner uppmuntrar till etablering av mobilitetshus då en optimal placering är där resor påbörjas eller avslutas, de uppenbara platserna är därmed vid kollektivtrafiknoder samt där folk bor. I kommunen pågår detaljplanearbete för Barkarby centrum, i den detaljplanen finns även ett mobilitetshus med. Även i detaljplanen för Barkarbystaden 4 möjliggörs utrymme för ett mobilitetshus.

Befintlig infartsparkering i Barkarby, på östra sidan om E18, kan anses som en lämplig plats för ett mobilitetshus. Utöver Barkarby är Kallhäll väl lämpat för ett mobilitetshus. Befintlig infartsparkering i Kallhäll är både stor nog och lämpligt placerad för att kunna betjäna både kollektivtrafiken och centrum. Kallhäll och Stäket är kuperade områden vilket minskar tillgängligheten för gående. Det är en relativt stor men utspridd befolkning vilket gör det svårt att skapa attraktiva bussförbindelser.

6.7.5 Analys Mobility management

Det finns ett behov av att se över vilka åtgärder som kan användas kommunövergripande för att uppmuntra samtliga trafikanter att resa mer hållbart. En stor del av kommunens invånare bor inom två km från pendeltågsstationerna. Autonoma fordon, konceptet ”MaaS” och en utbyggnation av gång- och cykelinfrastrukturen ses som lämpliga åtgärder för att underlätta en förflyttning från biltrafik till övriga trafikslag.

Vidare rekommenderas det att mobilitetshus möjliggörs i kommande detaljplaner och att ytterligare utredningar genomförs för att anamma och anpassa konceptet till behoven i Järfälla, både nu och i framtiden.

6.7.6 Gångplan och Cykelplan

Både Gångplanen och Cykelplanen är styrdokument som tagits fram relativt nyligen. De två dokumenten sätter standarden för gång- och cykelnät inom kommunen och ska användas vid både nybyggnation och som riktlinjer för ombyggnation av befintlig infrastruktur.

I båda planerna har en inventering av befintligt nät utförts och viktiga åtgärder för att stärka gång och cykel som trafikslag identifierats. Det finns även tydliga målsättningar som ska följas upp för att kommunen ska se att arbetet leder till de mål som antagits.

I takt med att gång- och cykeltrafik underlättas och blir mer etablerade som trafikslag är det troligt att efterfrågan på bilparkering kommer att minska, men kraven på cykelparkering att öka.

7 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

7.1 Trafikstrategi

I dagsläget saknar Järfälla samlade mål för hur framtidens infrastrukturutveckling i kommunen ska ske. Då expansionen är hög och många faktorer påverkar efterfrågan av kommunens transportsystem bör en trafikstrategi finnas som grund och vara vägledande i inriktningen för den framtida trafikplaneringen i kommunen. En sådan trafikstrategi kan bland annat innehåll vad som bör prioriteras i Järfälla kommun för att kunna hantera den kommande trafiksituationen och efterfrågan på parkering.

De antagna trafikreglerande planer som finns för Järfälla kommun är: Översiktsplanen (2014), Trafiknätsanalysen (2003), Gångplanen (2018) samt Cykelplanen (2018). Planerna täcker dock inte en utredning av dagens trafikförutsättningar i kommunen för alla trafikslag och ger ingen helhetsplan för trafiksituationen i kommunen.

På sikt finns det därför ett behov av att ta fram en trafikstrategi som tillsammans med övriga inriktningsdokument bidrar till att utveckla kommunen i mer hållbar riktning. Trafikstrategin bör visa hur kommunen kan utveckla trafiksystemet och påverkansåtgärder i samverkan med markanvändning och övrig fysik planering. Trafikstrategin kan ge kommunen en långsiktig, gemensam målbild för trafiksystemet. Ett stort antal av landets kommuner har tagit fram trafikstrategier, de upplever strategin som ett viktigt och vägledande verktyg för kommunens arbete med trafiksituationen.

En trafikstrategi bör styra huvuduppdraget som ska vara överordnat för kommunens trafikplanering. Dagens redan gällande gångplan samt cykelplan skulle därmed bli underordnade dokument som styr mot målen i den framtida trafikstrategin.

7.2 Avgiftsreglering

Att införa en avgift för att reglera efterfrågan kan anses som ett av de mest lämpade verktygen för att säkerställa att parkeringsytor inom kommunen används för det ändamålet som det är tänkt. En majoritet av parkeringsytorna på allmän mark är tänkt som besöks- och korttidsparkering. Därför bör en reglering anpassas så att långvarig parkering inte uppmuntras.

Inventeringen av kommunens infartsparkering under våren 2019 visar en väldigt hög beläggningsgrad. Att införa en avgift är ett potentiellt sätt att reglera efterfrågan av parkeringsplatser. Vid införandet av en avgift ökar kostnaden för varje resa som inkluderar parkering vid ytan. Det kan leda till ett nytt resandemönster, kanske kommer vissa resor att inte blir av, andra resor kommer kanske att ske annorlunda. Förhoppningsvis kommer fler att välja att resa med buss, cykel eller gå till pendeltågsstationen. Det finns även en grupp resenärer som eventuellt väljer att ta bilen hela vägen till destinationen, dock bör denna grupp vara liten då kostnaden för en resa parallellt med järnvägen ofta är dyrare i bil än vad prissättningen på infartsparkeringen är.

Avgift bör därför förslagsvis införas på kommunens infartsparkeringar i ett första steg. I ett andra steg bör allmän parkering inom zon A+ och zon A omfattas av avgiftsbelagd parkering för att reglera efterfrågan så att parkeringen används av besökare och för kortare ärenden. Det gäller även parkering på kommunens kvartersmark.

Det är viktigt att införandet av en avgift inte sker lokalt utan med eftertanke och i större områden, till exempel inom hela zon A, annars finns det en risk att fordon flyttas till ett närliggande område.

När kommunen förtätas och växer kommer det att finnas färre tillgängliga parkeringsplatser i och med fler innevånare och fler fordon. I centrumområden behöver korttidsparkering premieras för att kunna erbjuda plats åt fler besökare.

Målet är att de parkeringsplatser som är avsedda för att uträtta ärenden är tillgängliga för serviceanvändaren och inte används som långtids-och boendeparkering. En annan fördel med avgiftsbelagd parkering i centrumområdena är att det går att parkera längre än tidigare, i vissa fall så länge det behövs. I dag är det tidsbegränsad parkering i centrumområdena, med avgiftsparkering kan den begräsningen ofta tas bort eftersom att överutnyttjandet av parkeringsplatserna minskar med avgift.

Målet är att främja användandet av hållbara färdsätt samt göra kommunens centrum mer attraktiva och tjänsterna mer tillgängliga. Ett flertal områden i kommunen har hög nyttjandegrad på de allmänna parkeringarna kvällar och helger, medan hyresvärdar och bostadsrättsföreningar har vakanser i sina garage samt parkeringsplatser. Det tyder på att fordonsägare använder kommunens parkeringar som gratis boendeparkering.

7.3 Fortsatt arbete med Mobility management

Mobility management är en av de viktigaste pusselbitarna för att skapa en attraktiv och funktionell stadsmiljö där klimatsmarta färdsätt är naturliga inslag.

Att arbeta med Mobility management vid exploatering i projekt Barkarbystaden är viktigt för att trafiksituationen i kommunen ska hållas på en rimlig nivå i samband med expansionen. Det är också viktigt att se över möjligheterna att införa åtgärder i hela kommunen. Samtliga kommundelar tjänar på att Mobility management blir en del av vardagen och att kommuen ska fortsätta vara en attraktiv kommun att bo i.

Fokusområden för fortsatt arbete bör vara att förbereda för och genomföra anläggandet av mobilitetshus. Det är en nödvändig pusselbit för att möjliggöra en omställning mot ett mer hållbart resande.

7.4 Anlägga ny infartsparkering

I Jakobsberg kommer det att tillkomma cirka 60 parkeringsplatser tillfälligt med start sommaren 2019. Det är en utökning med cirka 15 procent och kan anses tillräckligt tills att vidare analys utförs.

För att kunna anlägga infartsparkering måste detaljplanen medge att så är tillåtet. Kommunen har i dagsläget bebyggt all möjlig yta med detta ändamål som infartsparkering. Rekommendationen är att inte ta ytterligare mark i anspråk då detta skulle resultera i att andra funktioner och kvalitéer i Järfälla går förlorade. En möjlighet är att utreda planändringar som tillåter parkeringsdäck ovanpå befintliga parkeringsytor alternativt att mobilitetshus byggs. Möjligheterna för att anlägga parkeringsdäck anses större i Barkarby och Kallhäll varpå detta bör utredas först.

7.5 Fasa ut datumparkering

Då datumparkeringen anses vara svår att förstå bör regleringen inom kommunen ses över och på sikt fasas ut. Då skyltning endast sker vid inträde i parkeringszonen (i Järfälla vid kommungränserna) kan det vara svårt för den enskilda trafikanten att uppmärksamma regleringen.

En utfasning av regleringen skulle kräva ett stort arbete då en utvärdering måste göras av varje gata i vägnätet. Varje gata skulle förses med ny tydlig reglering som är anpassad efter områdets förutsättningar och krav. Men på sikt skulle utfasningen underlätta för både boende och besökare i kommunen.

7.6 Parkering med möjlighet för laddningsstolpar

Baserat på ”Utredning kring laddningsstolpars placering i Järfälla” som togs fram under 2018 konstateras att de laddningsstolpar som används idag inte nyttjas fullt ut. Om kommunen har för avsikt att uppmuntra till en omställning av fordonsflottan mot elfordon så är laddningsinfrastrukturen avgörande.

Tills vidare bör kommunen uppmuntra till att privata aktörer och bostadsrättsföreningar sätter upp laddningsstolpar. Om kommunen vill arbeta proaktivt med ett skifte mot elfordon genom att anlägga laddningsmöjligheter på allmän platsmark behövs ytterligare fördjupning i om det är juridiskt möjligt att förlägga dem på allmän platsmark, medel och investeringspengar som är öronmärkta till detta.

7.7 Revidering av parkeringsnorm

En revidering av parkeringsnormen bör göras så att den återspeglar Järfälla som både den täta staden och de stora villaområdena med låg exploateringsgrad samt underlätta omställningen till ett hållbart samhälle.

7.8 Utvärdera parkeringssituationen i privata garage inom avgiftszonen

Inom ramen för denna utredning har inte hänsyn tagits till privat parkering. Det var en nödvändig begränsning givet den tidsram som sattes för projektet.

För att bättre kunna förstå hur olika åtgärder påverkar boende och parkeringsbehovet skulle en omfattande inventering av parkeringsgarage i nybyggda områden med avgift vara intressant. Det skulle resultera i en chans att se hur rådande parkeringsnorm, projektet MMiB och andra åtgärder påverkar parkeringssituationen.