

Paragraf 59

Ärendenummer KS2022/301

Exploateringsavtal Centrum 18:1- beslut om godkännande

Kommunstyrelsens PLEX-utskotts beslut

Förslag till kommunfullmäktiges beslut

Exploateringsavtal med Enköping Centrum 18:1 AB godkänns.

Reservationer

Matz Keijser (S) och Solweig Sundblad (S) reserverar sig mot att beslutet inte återremitterades.

Ärendet

Bakgrund

I samband med antagandet av detaljplan för Centrum 18:1 tecknas Exploateringsavtal mellan kommunen och Enköping Centrum 18:1 AB. Exploateringsavtal tecknas i och med att det är en privat markägare som ska genomföra detaljplanen och avtalet syftar till att förtydliga exploatörens och kommunens ansvar och åtaganden i genomförandet av detaljplanen.

Planområdet utgörs idag av "PAUS-huset" som ska omvandlas till ett mångsidigt kvarter med handel, kontor och bostäder.

Ärendets beredning

Exploateringsavtalet har tagits fram parallellt med detaljplanprocessen. Kommunen har under detaljplanensprocessen haft diskussioner med exploatören för att fastställa vilka åtaganden och förutsättningar som Kommunen och Exploatören ska förhålla sig till vid exploateringen av planområdet.

Samhällsbyggnadsförvaltningens bedömning

Exploatören ansvarar för utbyggnad inom kvartersmark i enlighet med detaljplanen. Exploatören ansvarar även för att genomföra de återställande- och anslutningsarbeten på omkringliggande allmän platsmark som krävs för områdets exploatering.



För att en reduktion av parkeringstal ska ske ska Exploatören genomföra mobilitetsåtgärder. Åtgärderna anges i bilaga till avtalet. Uppföljning av åtgärderna ska ske i samband med bygglov och vid uppföljningsmöten.

Kommunen är huvudman för allmän plats inom och intill planområdet och ansvarar för omvandling av Torggatan till gångfartsgata.

Exploateringsavtalet är en förutsättning för antagandet av detaljplan. Avtalet bedöms redo att antas.

Ekonomiska konsekvenser

Exploateringsavtalet reglerar de ekonomiska förutsättningarna för exploateringen av detaljplaneområdet. Kostnader för omvandling av Torggatan till gångfartsgata har reglerats i exploateringsavtalet.

Sociala och miljömässiga konsekvenser

Detaljplanering syftar till att göra avvägningar mellan olika intressen, såväl allmänna som enskilda, för att sträva mot en långsiktigt hållbar utveckling.

Sociala och miljömässiga konsekvenser är en central del i planprocessen. Exploateringsavtalets syfte är att säkerhetsställa att detaljplanen genomförs.

Mark- och exploateringsingenjör Johanna Appelfofft redogör för ärendet.

Samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till kommunfullmäktiges beslut

Exploateringsavtal med Enköping Centrum 18:1 AB godkänns.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2022-05-23
Exploateringsavtal med bilagor

Yrkanden

Matz Keijser (S) yrkar att ärendet återremitteras med motiveringen att höjden på byggnaden ska sänkas och hänvisar till Socialdemokraternas yttrande i samband med granskningen av detaljplanen.

Solweig Sundblad (S) stödjer återremissyrkandet från Matz Keijser (S).

Ulrika Ornbrant (C) yrkar att ärendet ska avgöras idag.



Staffan Karlsson (M) yrkar att detaljplanen ska antas.

Beslutsgång

Ordföranden finner att det finns ett yrkande om återremiss från Mats Keijser (S) och ordförandens eget yrkande om att ärendet ska avgöras idag, vidare finns ett yrkande om bifall till förslaget i sak från Staffan Karlsson (M). Ordföranden föreslår en beslutsordning som innebär att utskottet först får ta ställning till om ärendet ska avgöras idag eller återremitteras, om utskottet beslutar att avgöra ärendet idag får man därefter ta ställning till ärendet i sak. Utskottet godkänner beslutsordningen.

Ordföranden låter utskottet ta ställning och finner att ärendet ska avgöras idag. Därefter konstaterar ordföranden att det bara finns ett förslag till beslut och att utskottet beslutat enligt detta.

Beslutet skickas till:

Plan- och exploateringsavdelningen för handläggning



Samhällsbyggnadsförvaltningen
Johanna Appeltofft
0171-625781
johanna.appeltofft@enkoping.se

Kommunfullmäktige

Exploateringsavtal Centrum 18:1

Förslag till kommunfullmäktiges beslut

Exploateringsavtal med Enköping Centrum 18:1 AB godkänns.

Ärendet

Bakgrund

I samband med antagandet av detaljplan för Centrum 18:1 tecknas Exploateringsavtal mellan kommunen och Enköping Centrum 18:1 AB. Exploateringsavtal tecknas i och med att det är en privat markägare som ska genomföra detaljplanen och avtalet syftar till att förtydliga exploatörens och kommunens ansvar och åtaganden i genomförandet av detaljplanen.

Planområdet utgörs idag av "PAUS-huset" som ska omvandlas till ett mångsidigt kvarter med handel, kontor och bostäder.

Ärendets beredning

Exploateringsavtalet har tagits fram parallellt med detaljplaneprocessen. Kommunen har under detaljplaneprocessen haft diskussioner med exploatören för att fastställa vilka åtaganden och förutsättningar som Kommunen och Exploatören ska förhålla sig till vid exploateringen av planområdet.

Samhällsbyggnadsförvaltningens bedömning

Exploatören ansvarar för utbyggnad inom kvartersmark i enlighet med detaljplanen. Exploatören ansvarar även för att genomföra de återställande- och anslutningsarbeten på omkringliggande allmän platsmark som krävs för områdets exploatering.

För att en reduktion av parkeringstal ska ske ska Exploatören genomföra mobilitetsåtgärder. Åtgärderna anges i bilaga till avtalet. Uppföljning av åtgärderna ska ske i samband med bygglov och vid uppföljningsmöten.

Kommunen är huvudman för allmän plats inom och intill planområdet och ansvarar för omvandling av Torggatan till gångfartsgata.

Exploateringsavtalet är en förutsättning för antagandet av detaljplan. Avtalet bedöms redo att antas.

Ekonomiska konsekvenser

Exploateringsavtalet reglerar de ekonomiska förutsättningarna för exploateringen av detaljplaneområdet. Kostnader för omvandling av Torggatan till gångfartsgata har reglerats i exploateringsavtalet.

Sociala och miljömässiga konsekvenser

Detaljplanering syftar till att göra avvägningar mellan olika intressen, såväl allmänna som enskilda, för att sträva mot en långsiktigt hållbar utveckling. Sociala och miljömässiga konsekvenser är en central del i planprocessen. Exploateringsavtalets syfte är att säkerställa att detaljplanen genomförs.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2022-05-23
Exploateringsavtal med bilagor

Patrik Holm
Plan- och exploateringschef
Enköpings kommun

Johanna Appeltofft
Mark- och exploateringsingenjör
Enköpings kommun

Beslutet skickas till:

Plan- och exploateringsavdelningen för handläggning

Mellan Enköpings kommun (org.nr. 212000-0282), nedan kallad **Kommunen**, och Enköping Centrum 18:1 AB (556670-3491) nedan kallad **Exploatören**, har under de förutsättningar som anges i § 4.4 nedan träffat följande

EXPLOATERINGSAVTAL

Centrum 18:1 m.fl

Exploateringen inom fastigheten Centrum 18:1 utgör ett ca 3 500 kvm stort område för handel, kontor och bostäder.

Till detta avtal hör följande bilagor:

- Bilaga 1 – Förslag till detaljplanekarta
- Bilaga 2 – Karta gångfartsgata Torggatan
- Bilaga 3 – Översiktligt utlåtande Geoteknik Paushuset, Enköping (Tyréns 2022).
- Bilaga 4 – Mobilhetsåtgärder för Centrum 18:1
- Bilaga 5 – PM Trafik Paushuset (Tyréns 2022)

§ 1 MARKÄGANDE OCH DETALJPLAN

1.1 – Markägande

Exploatören är lagfaren ägare till fastigheten Centrum 18:1.

Kommunen är lagfaren ägare till fastigheterna Centrum 17:1, 17:40 och 17:41.

1.2 – Exploatör

Exploatören är tillsammans med Kommunen ansvariga för att genomföra sina respektive åtaganden i enlighet med detta exploateringsavtal.

Exploatören avser att uppföra ett mångsidigt kvarter med handelslokaler, kontor och bostäder.

1.3 – Detaljplan

Som grund för exploateringen ligger detaljplaneförslag för Centrum 18:1 m.fl., KS2016/600, nedan kallad Detaljplanen. Detaljplanekarta bifogas, Bilaga 1.

Det geografiska område som omfattas av Detaljplanen benämns nedan Planområdet.

§ 2 FASTIGHETSBLDNING M.M.

2.1 – Fastighetsbildning, servitut, gemensamhetsanläggningar

Exploatören ansvarar för att ansöka om lantmäteriförrättning för fastighetsbildning inom kvartersmark samt bildande av eventuella gemensamhetsanläggningar och servitut inom planområdet.

§ 3 GENOMFÖRANDE AV EXPLOATERING

3.1 – Samordning och tidplan

Kommunen och Exploatören ska kontinuerligt samråda kring förändringar avseende tidplan eller annat som kan påverka utbyggnaden.

Exploatören förbinder sig att:

- genomföra exploatering inom Planområdet i enlighet med Detaljplanen och detta exploateringsavtal.
- genomföra de åtgärder på omkringliggande allmän platsmark invid kvartersmark som erfordras för Planområdets exploatering.
- genomföra de mobilitetsåtgärder som erfordras för Planområdets exploatering.

Kommunen förbinder sig att:

- genomföra de åtgärder på allmän platsmark som erfordras för Planområdets exploatering.

3.2 – Produktionsförutsättningar

Parterna ska samordna arbetena i såväl utförande som tidsplan med varandra.

Förekommer i parternas plan-, exploaterings-, genomförandeavtal åtgärder och/eller förslag till åtgärder och därmed förknippade kontrollprogram så ska dessa följas.

Exploatören är medveten om att Kommunen har att förhålla sig till LOU vid upphandling av projektering och byggande av allmänna anläggningar.

Kommunen ska från att gestaltningsprogrammet för Torggatan upprättas tillhandahålla en budget över beräknade kostnad för aktuella arbeten. Därefter ska Kommunen löpande, och i vart fall kvartalsvis, hålla Exploatören underrättad om arbetenas genomförande, hur kostnaderna förhåller sig till angiven budget samt om det finns skäl att revidera budgeten.

3.3 Byggnation inom kvartersmark

Exploatören ska inom Planområdet uppföra ett mångsidigt kvarter med handelslokaler, kontor och bostäder. Byggnationen av kvarteret ska utföras i enlighet med Detaljplanen och detta avtal.

3.4 – Bygg och anläggningskostnader

3.4.1 – Anläggningar på kvartersmark

Exploatören ansvarar för och bekostar projektering samt bygg- och anläggningsarbeten inom kvartersmark inom Planområdet.

3.4.2 – Anläggningar på allmän platsmark

Kommunen ansvarar för att:

- Ta fram ett Gestaltningsprogram för omvandling av del av Torggatan till gångfartsgata. Exploatören ska vara delaktig i framtagande av Gestaltningsprogrammet. Se avgränsning av området på bilagd karta, Bilaga 2.
- Projektera, upphandla och utföra ombyggnation av del av Torggatan till gångfartsgata.
- Iordningställa cykelparkering för besökare på Stora Torget och Torggatan.

Kostnadsfördelningen för ovanstående åtgärder anges under § 3.4.3 Gatukostnader m.m.

Exploatören ansvarar för och bekostar projektering och genomförande av återställning till ursprungligt skick och anslutningsarbeten, som måste göras i allmän platsmark invid kvartersmark som följd av Exploatörens bygg- och anläggningsarbeten på Planområdet.

Åtgärder på omkringliggande allmän platsmark:

- Återställande- och anslutningsarbeten på angränsande gator och torg (Torggatan, Stora torget, Eriksgatan och Källgatan).

Exploatören ska samråda med Kommunen om återställande- och anslutningsarbeten.

Om fler åtgärder tillkommer på allmän platsmark, förutom de som är angivna ovan, som följd av Exploatörens bygg- och anläggningsarbeten på Planområdet ska Exploatören ansvara för och bekosta dem.

Exploatören ska, utan dröjsmål efter arbetenas färdigställande, återställa de ytor inom allmän platsmark invid kvartersmark där Exploatören utfört anslutningsarbeten etc i enlighet med ovan.

Om Exploatören inte utför nödvändiga återställandearbeten i allmän platsmark invid kvartersmark i enlighet med vad som anges ovan kan Kommunen projektera och genomföra samtliga återställande- och anslutningsarbeten på Exploatörens bekostnad.

3.4.3 – Gatukostnader m.m.

För utbyggnad av anläggningarna i allmänplatsmark (enligt paragraf 3.4.2 ovan) ska Exploatören erlægga:

- 33 % av kostnaderna för framtagande av gestaltungsprogram Torggatan.
- 33 % av kostnaderna för ombyggnation av Torggatan till gångfartsgata.
- 100 % av kostnaderna för iordningställning av cykelparkering för besökare på Stora Torget och Torggatan.

Exploatörens ersättning till Kommunen enligt ovan ska erläggas i form av exploateringsbidrag. Exploatörens kostnadsansvar enligt ovan gäller i enlighet med Detaljplanens genomförandetid. Därefter upphör Exploatörens ersättningsansvar.

Exploateringsbidraget ska erläggas till Kommunen allteftersom anläggningarna byggs enligt en av Kommunen framtagen betalningsplan.

Kostnader som inte uppstått men som kommunen har rätt att ta ut i form av exploateringsbidrag kan faktureras i förskott i de fall Exploatören önskar avsluta sina åtaganden gentemot Kommunen och anläggningarna inte är utbyggda.

Exploatören ska då skriftligen meddela Kommunen att Exploatören vill bli fakturerad i förskott. I de fall det är möjligt kommer Kommunen då att fakturera utifrån för tidpunkten framtagna schablonsummor för utförandet av den allmänna anläggningen.

För Kommunens kostnader som Exploatören ännu ej erlagt exploateringsbidrag motsvarande, utgår ränta med STIBOR 3M + 2,5 %. För det fall Kommunen medger att på Exploatörens skriftliga begäran senarelägga utfakturering av uppkomna kostnader trots att betalningstidpunkten inträder vid tidigare datum enligt betalplan ska ränta utgå på det aktuella beloppet från och med betalningstidpunkten enligt senaste kommunicerade betalningstidsplan till dess dag betalning istället ska erläggas enligt utställd faktura.

Har Exploatören till alla delar fullgjort sina förpliktelser enligt detta avtal, ska Exploatören anses ha erlagt ersättning för gatukostnad enligt förslaget till detaljplan i paragraf § 1.3 i detta avtal.

Detta gäller inte kostnader för framtida förbättringar av gator eller andra allmänna platser med därtill hörande anordningar.

Exploatören svarar för alla övriga kostnader inom Planområdet så som kostnader för anslutning av vatten- och avlopp, el och fjärrvärme m.fl.

VA-anläggningsavgift enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa ska erläggas till Kommunen. Kommunen har rätt att ta ut VA-anläggningsavgift när förbindelsepunkt har upprättats. Lägenhetsavgift enligt taxa debiteras fastighetsägaren när bygglov beviljats.

3.4.4 – Ledningar

Eventuella erforderliga omläggningar av tele-, fjärrvärme- eller andra ledningar som kan komma att krävas med anledning av Exploatörens exploatering bekostas inte av Kommunen.

3.4.5– Geoteknik, markföroreningar m.m.

I projektering ska geotekniska- och hydrologiska frågor hanteras enligt:

- beskrivning i Detaljplanen
- Översiktligt utlåtande Geoteknik Paushuset, Enköping (Tyréns 2022-03-01), se bilaga 3.

Byggnadens grundkonstruktion ska säkerställas så att den inte skadas av rådande grundvattensituation.

Höjdanpassning skall ske mot omkringliggande gatu- och torgytor. Avseende höjdanpassning mot Torggatan ska Exploatören och Kommunen samråda om höjdsättning avseende byggnader och omvandling av Torggatans nya utformning till gångfartsgata. Samråd ska ske inför och vid ansökan om bygglov.

Exploatören ansvarar för att erforderliga undersökningar genomförs innan byggnation påbörjas för att säkerställa att marken ska kunna användas i enlighet med Detaljplanens bestämmelser.

Kommunen ska informeras om eventuella undersökningar och resultatet ska skickas in till Kommunen.

Exploatören ansvarar för eventuella arbeten och kostnader för att sanera marken inom kvartersmarken i den omfattning som krävs för att marken ska kunna användas i enlighet med Detaljplanens bestämmelser.

3.5 – Byggetablering m.m.

Exploatören förbinder sig att i god tid före byggstart samråda med Kommunen om eventuella ytor som behövs för byggetablering och under hur lång tid dessa behövs. För upplåtelse av allmän plats för byggetablering krävs polistillstånd och debiteras enligt gällande taxa.

3.5.1– Vite

Vitesbelopp vid etablering eller uppställning på kommunal mark utan tillstånd utgår med 6000 kr/kvm.

Vitet inträder så snart som överträdelsen inträffat och kommunen skriftligen meddelat exploatören/exploatörerna om överträdelsen.

Vitet ska på kommunens skriftliga anmodan betalas till Kommunen senast inom 30 dagar efter anmodan från Kommunen. Om vitet inte är betalt senast 30 dagar efter Kommunens anmodan utgår ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den dag som vitet skulle ha varit betalt fram till och med den dag som betalningen kommit Kommunen till handa.

3.6 Mobilitetsåtgärder, parkering och trafik

Exploatören ansvarar för att bekosta och genomföra cykel- och bilparkering samt mobilitetsåtgärder i enlighet med:

- Detaljplanen
- Parkeringsnorm Enköpings kommun (KS2018/134)
- Mobilitetsåtgärder för Centrum 18:1, se bilaga 4.
- PM Trafik Paushuset (Tyréns, 2022-03-09), se bilaga 5.

3.6.1 Uppföljning av mobilitetsåtgärder

För att en reduktion av parkeringstal ska ske skall Exploatören säkerställa att mobilitetsåtgärderna genomförs. Exploatören skall i samband med ansökan om bygglov redovisa genomförandet av mobilitetsåtgärder i enlighet med bilaga 3 samt redovisa en reservplan för den mängd parkering som beviljas reduktion.

Kommunen och Exploatören skall regelbundet, minst 1 ggr/år i minst 5 år, anordna ett möte om uppföljning om genomförande av mobilitetsåtgärderna i enlighet med bilaga 3.

Om mobilitetsåtgärderna som Exploatören åtar sig i enlighet med detta avtal och vid ansökan om bygglov inte genomförs förbinder sig Exploatören att anordna parkeringsplatser motsvarande reduktionen som medgivits av Kommunen. Parkeringsplatserna skall finnas max 400 m från Planområdet och kan anordnas enligt följande alternativ:

1. Parkeringsköp/Hyra av privata fastighetsägare. Avtalet skall vara på minst 20 år.
2. Parkeringsköp av Kommunen. Om parkeringsköp tillämpas ska ett särskilt avtal om parkeringsköp tecknas. Avtalet ska vara giltigt i 20 år från tecknandet. Kostnad för parkeringsköp är 350 000 – 400 000 kr per parkeringsplats (prisnivå 2022), vilket motsvarar kostnaden för en parkeringsplats i ett parkeringshus. Genom parkeringsköp köper Exploatören sig fri från kravet att anordna parkeringsplatser inom kvartersmark i enlighet med parkeringsnormen. Kommunen ansvarar då för att anordna/reservera parkeringsplatser som motsvarar reduktionen.

3.7 – Dagvatten

Fördröjning av dagvatten inom kvartersmark ska tillämpas enligt:

- Detaljplanen
- Dagvattenutredning (Tyréns, 2022-03-01).

Exploatören förbinder sig att följa dagvattenutredningen och Detaljplanen vid projektering och uppförande av bebyggelsen inom Planområdet.

3.8 – Avfallshantering

Exploatören förbinder sig att följa de vid detta avtals ingående gällande råd och anvisningar som kommunalförbundet Vafab har satt upp gällande avfallshantering. Exploatören ska samråda med kommunalförbundet Vafab angående bland annat projektering av hus och mark för avfallshantering.

Projekteringsanvisningar återfinns i bland annat de av Vafab upprättade dokumenten:

- Utrymmen för avfall
- Transportvägar för avfall

3.9 – Inrapportering av geotekniska utredningar

Exploatören ska skicka in resultatet av alla geotekniska undersökningar som genomförs inom Planområdet till Kommunens plan- och exploateringsavdelning.

§ 4 – ÖVRIGA VILLKOR

4.1 – Exploateringsavgift

Exploatören ska till Kommunen utge ersättning om 75 000 kronor för administration och uppföljning av exploateringsavtalet och ärenden kopplade till det. Beloppet faktureras efter att Detaljplanen fastställts och beslutet härom vunnit laga kraft.

Planavgift har reglerats i ett separat avtal, ingen ytterligare planavgift ska erläggas av Exploatören i samband med ansökan och beslut om bygglov inom Planområdet.

4.2 – Tvist

Tvist angående tolkning och tillämpning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol.

4.3 – Överlåtelse av exploateringsavtalet

Detta avtal får inte utan Kommunens skriftliga medgivande överlåtas på annan. Det föregående gäller dock inte eventuell överlåtelse till annat bolag-/juridisk person inom Exploatörens koncern. Om Exploatören överlåter fastighet eller del av fastighet inom Planområdet till annan part ska Exploatören se till att den nye parten, så länge någon förpliktelse enligt detta avtal kvarstår, övertar förpliktelserna enligt detta avtal genom att i överlåtelsehandlingen upplysa om detta avtal och att kommande ägare förbinder sig att följa avtalet och att kommande ägare gör på samma sätt så att Exploateringsavtalet blir gällande mot varje kommande ägare av fastigheten/fastigheterna.

4.4 – Avtalets giltighet

Detta exploateringsavtal är till alla delar förfallet utan ersättningsrätt för någondera parten om inte:

- dels kommunfullmäktige antar ny detaljplan enligt § 1.3 som genom beslut som senare vinner laga kraft,
- dels kommunfullmäktige godkänner detta exploateringsavtal genom beslut som senare vinner laga kraft.

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

.....

.....

Ort och datum

Ort och datum

För Enköpings kommun

För Enköping Centrum 18:1 AB

.....

.....

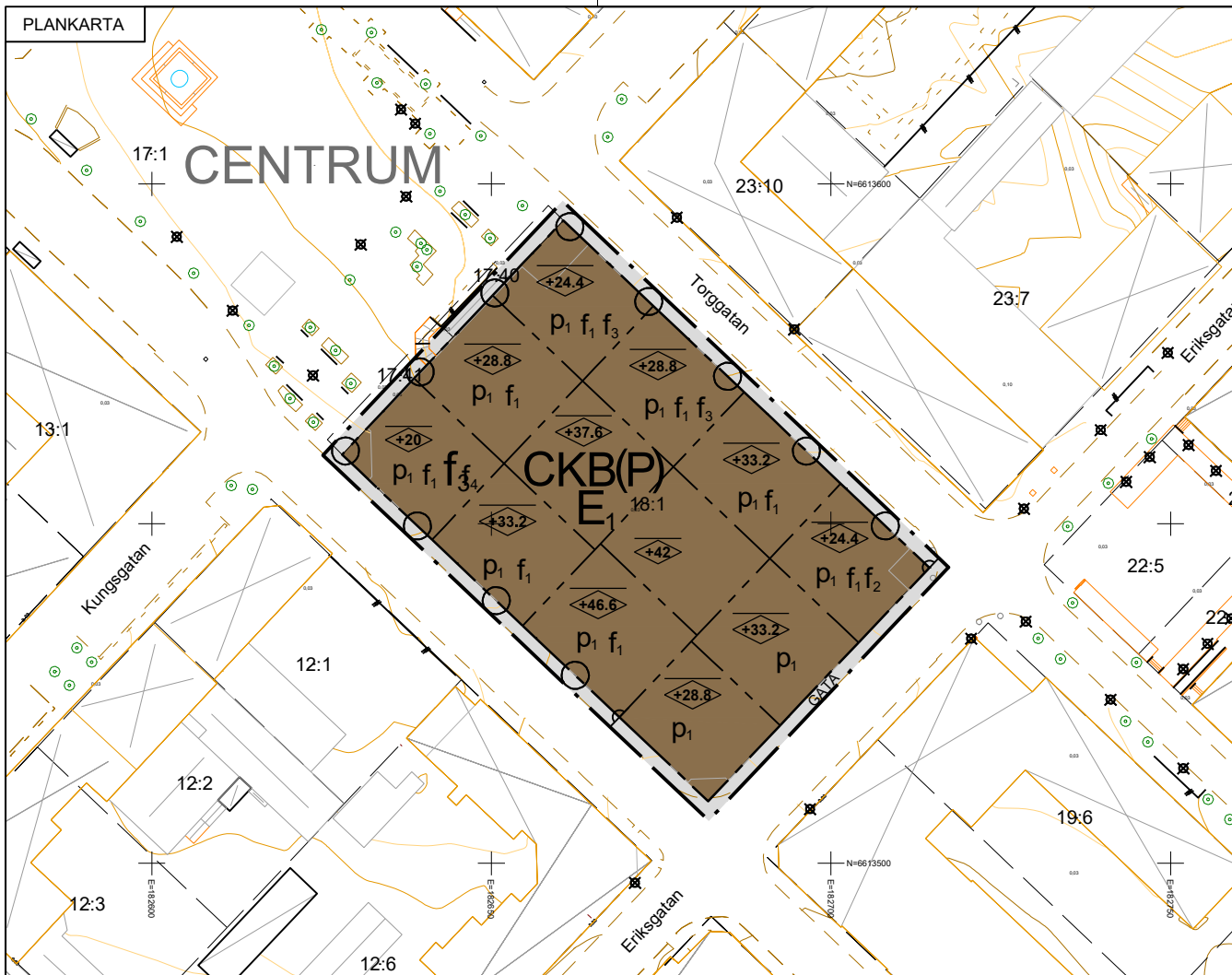
.....

.....

Namnteckning bevittnas:

.....

.....



Entréer till publika verksamheter ska finnas längs fasader som gränsar mot Stora Torget/Kungsgatan, Torggatan och Källgatan., 4 kap. 16 § 1 p.

Utrågande balkonger om mer än 0,5 meter får ej utföras på fasader som gränsar mot allmän plats., 4 kap. 16 § 1 p.

f₁ Minst 50 % av tillgänglig entréväning per egenskapsområde ska utformas med transparent eller dekorativ materialverkan., 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

f₂ Entré ska finnas som vetter mot Mammakartorget., 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

f₃ Utöver högsta tillåtna nockhöjd får kompletterande byggnadsdelar uppföras på enskilda taktytor med sammanlagd bruttoarea (BTA) upp till högst 50 % av berörd egenskapsområde/taktyta. Högsta tillåtna nockhöjd för kompletterande byggnadsdelar är 4 meter., 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

f₄ Uppskjutande ramverk i fasadiv får utföras med högsta tillåtna höjd om 4,5 meter., 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Utöver högsta tillåtna nockhöjd får hisstoppar uppföras på enskilda taktytor., 4 kap. 16 § 1 p.

Kompletterande byggnadsdelar på enskilda tak ska utföras med transparent materialverkan. Föreskriven materialverkan gäller ej hisstoppar. Byggnadsdelarna ska vara indragna minst 3 meter från fasadiv som gränsar mot allmän plats., 4 kap. 16 § 1 p.

Utöver föreskrivna egenskapsområden/delvolymerna får respektive delvolym utföras upp till 0,5 meter inom angränsande egenskapsområden som inte gränsar mot allmän plats och som syftar till att möjliggöra en varierad fasadbeaktning i enlighet med framtaget gestaltungsprogram., 4 kap. 16 § 1 p.

Utförande

Byggnadens grundkonstruktion ska säkerställas så att den inte skadas av rådande grundvattensituation., 4 kap. 12 § 1 st 1 p.

Viss dagvattenhantering (fördröjning och rening) ska ske inom kvartersmark på enskilda taktytor. Zink- och koppar får ej utgåra oskyddade ytor utomhus., 4 kap. 12 § 1 st 1 p.

Stängsel och utfart

Stängsel och utfart utförs enligt utfartsförbud., 4 kap. 9 §

Skydd mot störningar

Föreningar i mark och grundvatten ska vara avhjälpta till erforderliga nivåer. Med avhjälpan avses även byggnadsteknisk åtgärd., 4 kap. 12 § 1 st 1 p.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år., 4 kap. 21 §

Villkor för lov

Starbetsked för nybyggnad får ej ges innan föreningar i mark och grundvatten avhjälpts till erforderliga nivåer., 4 kap. 14 §

TILL PLANEN HÖR FÖLJANDE HANDLINGAR:

Planbeskrivning, 2022-05-20
 Fastighetsförteckning, 2022-03-07
 Samrådsredogörelse, 2022-03-10
 Utlåtande, 2022-05-20

Planavgift tas ej ut vid bygglov

		ANTAGANDEHANDLING	
Detaljplan för Centrum 18:1 m.fl., PAUS Enköpings kommun - utökat planförfarande		Beslut om samråd 2021-10-14 (§ 86) Beslut om granskning 2022-10-31 (§ 24) KF Antagande	
Upprättad 2022-05-20		Laga kraft	
Patrik Holm Planavdelningschef		Jakob Pontén/Christian Rydberg (Tyrens AB) Planarkitekt	
Domagoj Lovas Planarkitekt/utv. stadsarkitekt		Genomförandetid	
Utskriftsformat A4		Diarienummer KS2016/600	
Skala 1:500 (A2)		Plannummer DPL2016/600	

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåtna. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmän plats, 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

GATA Gata

Kvartersmark, 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

C Centrum

K Kontor

B Bostäder. Bostäder får ej inrymmas på entréväning (våningsplan 0) samt våningsplan 1.

(P) Parkering under mark. Parkering ska inrymmas i plan, beläggna i huvudsak under mark, beräknat från intilliggande allmän plats längs Stora Torget/Kungsgatan.

E, Transformatorstation.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK
Bebyggandets omfattning

Högsta nockhöjd i meter över grundkartans angivna nollplan., 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Placering

Huvudsakliga byggnadsvolymer ska placeras i fastighetsgräns mot allmän plats. Mindre indrag i fasad får utföras för ytterligare vistelsezoner och avbrott i fasadlängder., 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Utformning

Respektive egenskapsområde/delvolymerna och dess fasader ska ha ett särskiljande fasaduttryck med tegel- eller keramiska material i skiftande kulörer som dominerande fasadmaterial. Undantagsvis medges som dominerande fasadmaterial inom enstaka egenskapsområden/delvolymerna andra fasadmaterial som harmoniserar med tegel eller keramik såsom trä- eller putsmaterial., 4 kap. 16 § 1 p.

GRUNDKARTA

över CENTRUM 18:1 samt del av 17:1, 17:40 och 17:41, i Enköping, Enköpings kommun
 Upprättad från digital primärkarta 2022-03-07
 Monica Gylldal
 Mätningssingenjör

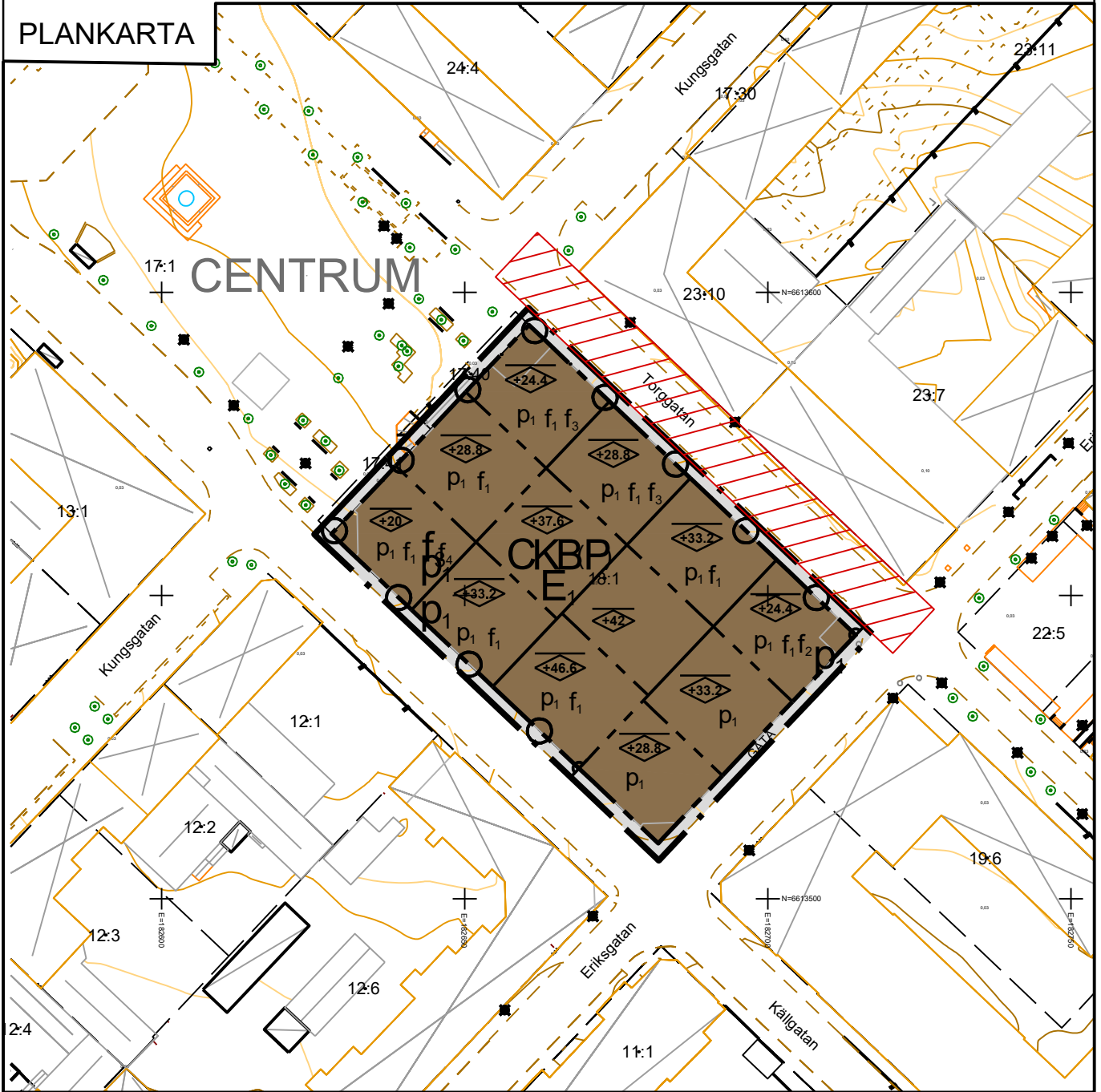
BETECKNINGAR

- Tråkgräns
- Fastighetsgräns (med medelfelångsväve)
- Nivåkurvor, 0,5 m skivdistans
- Bostad resp. utv. hus
- Industri resp. komplementbyggnad, husliv
- Övrig byggnad, husliv
- Släntmark resp. Transformatorstation
- Förminneslinje
- Rättshetsgräns, Ledningurätt
- Staket
- Lv-hävd
- Lövad
- Välgång
- Gånggräns
- Traktnamn
- Regiellnummer
- Markegg
- Ruttnäpp

Koordinatsystem i plan: SWEREF99 1630
 Koordinatsystem i höjd: Riess system RI-0200
 Kartan innehåller detaljer med olika kvaliteter. Framställt genom rymtätning och kopiering från kommunala primärkartan.

Bilaga 2

PLANKARTA



GÅNGFARTSGATA TORGGATAN

GRUNDKARTA

över CENTRUM 18:1 samt del av 17:1,
17:40 och 17:41, i Enköping, Enköpings kommun
Upprättad från digital primärkarta 2022-03-07
Monica Gyulai
Mättningsingenjör

BETECKNINGAR

- Trätigräns
- Fastighetsgräns (med medelfelångivelse)
- Nivåkurvor, 0,5 m ekvidistans
- Bostad- resp. uthus, husliv
- Industri- resp. komplementbyggnad, husliv
- Övrig byggnad, husliv
- Skärmtak resp. Transformatorstation
- Forminneslinje
- Rättsgräns, Ledningsrätt
- Staket
- Lyktstolpe
- Lovstöd
- Vägkant
- Gångbana
- CENTRUM
- 2:34
- 2:4
- Registrationsnummer
- Markhöjd
- Ruttningspunkt

Koordinatsystem i plan: SWEREF99 1630
Koordinatsystem i höjd: Rikets system RH2000

Kartan innehåller detaljer med olika kvalitet.
Framställt genom rymmåtering och kopiering
från kommunens primärkarta.



		ANTAGANDEHANDLING	
Detaljplan för Centrum 18:1 m.fl., PAUS Enköpings kommun - utökat planförande		Beslut om samråd 2021-10-14 (§ 86) Beslut om granskning 2022-03-31 (§24) KF Antagande	
Upprättad 2022-05-20		Laga kraft	
Patrik Holm Planavdelningschef		Jakob Pontér/Christian Rydberg (Tyréns AB) Planarkitekter	
Domagoj Lovas Planarkitekt/stadsarkitekt		Genomförandetid	
Skala 1:1000 		Diarienummer KS2016/600	
		Plannummer DPL2016/600	
		Utskriftsformat A4	

ÖVERSIKTLIGT UTLÅTANDE GEOTEKNIK
PAUSHUSET, ENKÖPING



2022-03-01

UPPDRAG 305549, Paushuset, Enköping
Titel på rapport: Översiktligt utlåtande Geoteknik
Status:
Datum: 2022-03-01

MEDVERKANDE

Beställare: Enköping Centrum 18:1 AB
Kontaktperson: Thomas Mobacker

Konsult: Tyréns AB
Teknikansvarig geo: Per Hedman
Teknikansvarig hydro: Björn Lehr
Kvalitetsgranskare: Fredrik Eriksson

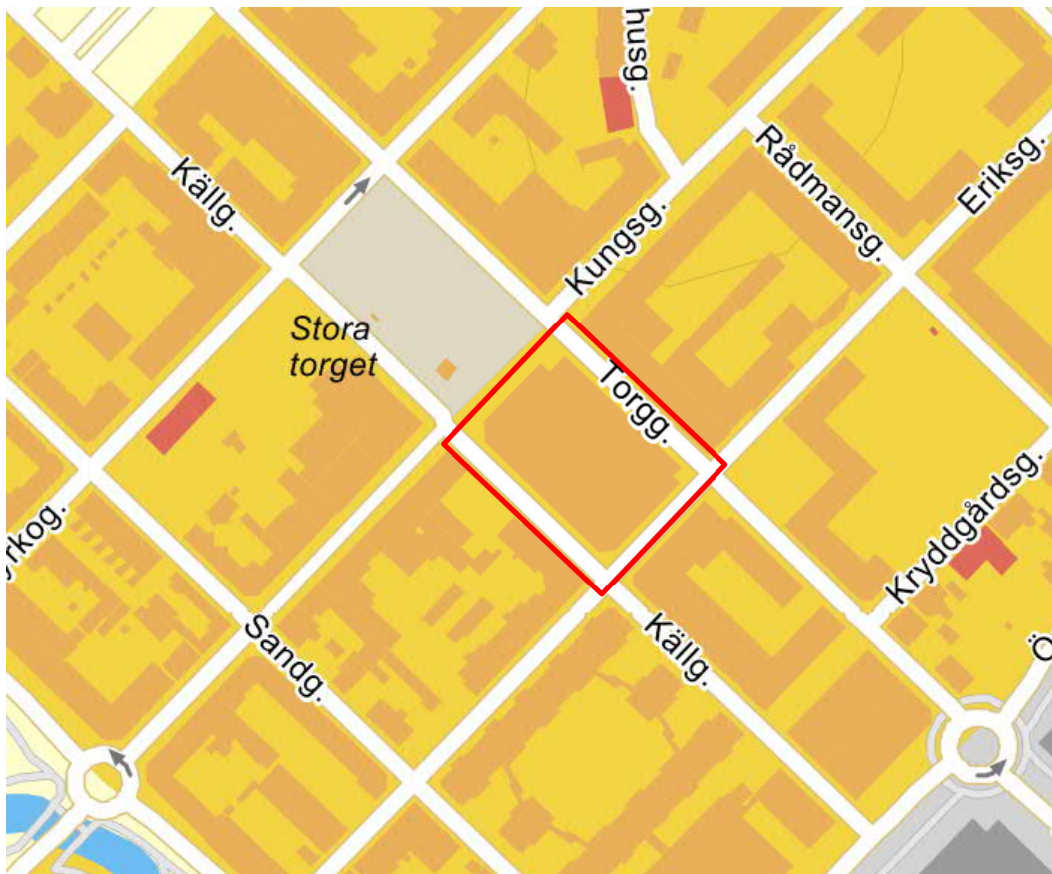
REVIDERINGAR

Revideringsdatum
Version:
Initialer:

1	UPPDRAG.....	4
1.1	SYFTE.....	4
1.2	OMRÅDESBESKRIVNING OCH FÖRESLAGEN BYGGNATION	5
2	UNDERLAG.....	5
3	MARKFÖRHÅLLANDEN.....	5
3.1	GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN.....	5
3.1	HYDROGEOLOGISKA FÖRHÅLLANDEN.....	6
3.2	RADON.....	6
4	REKOMMENDATIONER.....	7
4.1	PRELIMINÄRA GRUNDLÄGGNINGSREKOMMENDATIONER.....	7
4.2	RAS OCH SKRED.....	7
4.3	MARKENS LÄMPLIGHET OCH EVENTUELLA PLANBESTÄMMELSER.....	7
5	KOMPLETTERNADE MARKUNDERSÖKNINGAR OCH UTREDNINGAR	8

1 UPPDRAG

Tyréns AB har på uppdrag av Enköping Centrum 18:1 AB upprättat föreliggande utlåtande med avseende på geoteknik och grundvatten för Paushuset i Enköping. Uppdraget utfört i detaljplanarbetet, och kan ses som ett översiktligt utlåtande för att i ett tidigt skede identifiera geotekniska- och hydrologiska frågeställningar.



Figur 1 Aktuellt område översiktligt markerat med rött.

1.1 SYFTE

I denna rapport redovisas en sammanställning av geotekniska och hydrologiska förhållanden inom- och angränsande till aktuellt område som erhållits vid inventering.

Syftet med inventeringen är att:

- Identifiera geotekniska frågeställningar.
- Översiktlig beskriva geotekniska förhållanden så som jordlagerföljd, jordlagrens mäktighet och djup till berg.
- Sammanställa preliminära grundläggningsrekommendationer.
- Identifiera lämpliga metoder för kompletterande geotekniska fältundersökningar.
- Bedöma markens lämplighet för planerad byggnation och bedöma risken för ras och skred.

1.2 OMRÅDESBESKRIVNING OCH FÖRESLAGEN BYGGNATION

Inom den aktuella fastigheten finns idag en centrumfastighet som ska rivas till förmån för en ny byggnad med handel och ovanliggande bostäder, som kommer att ha samma fotavtryck som den befintliga. I bottenvåningen kommer garaget att byggas. Kring fastigheten finns idag gator; Eriksgatan, Torggatan och Källgatan samt Stora torget. Området är hårdgjort i sin helhet och marken lutar åt söder. Höjdskillnaden runt fastigheten är kring 3m.

2 UNDERLAG

Följande underlag har inhämtats och använts i utredningen.

- Situationsplan i PDF-format.
- Berggrunds-, jorddjups- och jordartskarta från Sveriges geologiska undersökning (SGU).
- Platsbesök utförd av Per Hedman, Geotekniker på Tyréns AB.
- MUR (Markteknisk UndersökningsRapport) för PausGallerian, upprättad av Ramboll med datering 2019-03-05.
- Borrprover runt Pausgallerian i Enköping, upprättad av Arkeologikonsult med littera 2019:3214.
- Borresultat av Geosigmas rörinstallationen på Stora torget med datering mars 2021.
- Vatteninformationssystem Sverige VISS: Enköpingsåsen - EUCD: SE661435-157191

3 MARKFÖRHÅLLANDEN

3.1 GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

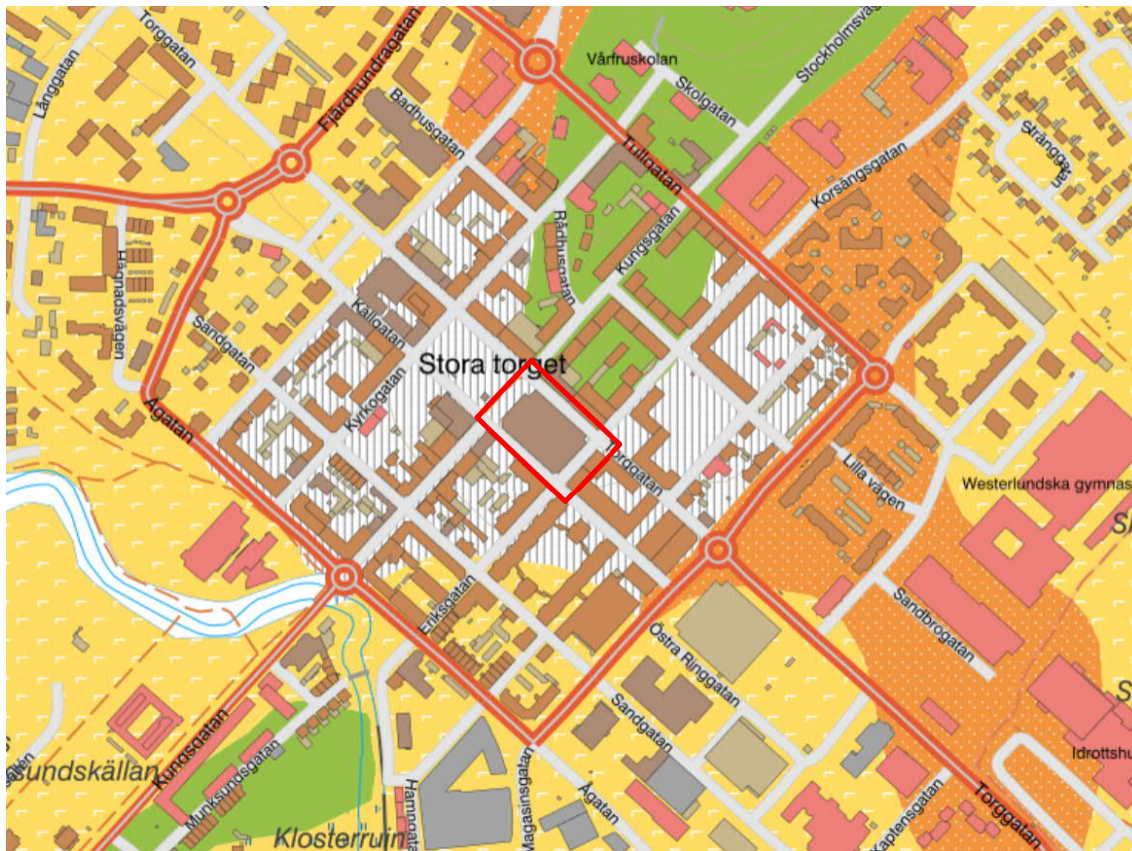
Nedan beskrivna geotekniska förhållanden är baserade på inhämtat underlag och iakttagelser vid platsbesök. Geotekniska undersökningar som utformas efter planerad byggnation kommer krävas vid fortsatt projektering.

I figur 2 nedan visas ett urklipp ur den geologiska kartan med aktuellt område markerat med rött.

Enligt den geologiska kartan består jorden inom aktuellt område av fyllningsjord (gråvitt raster) på lera (gult) som underlagras av åsmaterial (grönt). Jorddjupskartan visar att jorddjupen bedöms vara 30 till 50 meter.

Bedömningen ovan styrks av provborringar som gjorts i den västra delen av Stora torget där jordlagerföljden är enligt följande: Fyllningsjord till 1m, lera till 9m, sand, grus och sten till berg, vilket har påträffats på dryga 32m djup under markytan.

En undersökning av de ytliga jordlagren har utförts kring det befintliga Paushuset och den visar att det är 1,8 till 4m fyllningsjord innan lera påträffas.



Figur 2 Geologisk karta från SGU

3.1 HYDROGEOLOGISKA FÖRHÅLLANDEN

I installerade grundvattenrör på Stora torget strax nordväst om Paushuset, förekommer en undre grundvattennivå på +1,5 den 2021-03-29, vilket motsvarar ett djup av 4 till 7 m under befintlig markyta. Vid undersökningar av de ytliga jordlagren kring byggnaden har inga observationer om förekommande grundvatten utförts. Sannolikt förekommer även ett övre grundvatten i fyllningsjorden ovan leran.

Enligt information från platsbesök finns det två st. pumpgropar i byggnadens källare. Utifrån den befintliga byggnadens ritningar samt uppmätta grundvattennivåer vid torget görs bedömningen att grundvattennivån i området styrs av dessa pumpgropar och den naturliga nivån ligger högre.

Paushuset ligger på Enköpingsåsen som utgör en grundvattenförekomst. Förekomsten har en otillfredsställande kemisk och en god kvantitativ status.

3.2 RADON

SGU:s strålningskarta för radon visar att marken bedöms som normalradonmark, vilket innebär att planerad byggnad behöver utföras som radonskyddad.

4 REKOMMENDATIONER

4.1 PRELIMINÄRA GRUNDLÄGGNINGSREKOMMENDATIONER

Den planerade byggnaden rekommenderas grundläggas med pålar som installeras till fast botten eller berg. Beroende på nivåsättning på det lägsta golv kan konstruktionen behöva utformas som vattentät och behöva dimensionerad mot uppflytning. Alternativ till vattentät konstruktion är att permanent sänka grundvatten. Detta är tillståndspliktigt enligt miljöbalken kapitel 11 vattenverksamhet. Schakt för planerade grundläggningsarbeten kommer att behöva utföras inom spont.

4.2 RAS OCH SKRED

Den berörda fastigheten är idag omringad av hårdgjorda gatu- eller torgytor. Marken har en nivåskillnad och svagt lutar åt söder. Då den nya byggnaden ska stå på samma plats med omgivande gator likt idag, kommer den planerade byggnationen inte att förorsaka någon förändring av marknivåer eller grundläggningssätt, vilket gör att några problem med ras och skred inte kommer att uppstå.

Ett varmare och blötare klimat påverkar inte ovanstående bedömning.

4.3 MARKENS LÄMPLIGHET OCH EVENTUELLA PLANBESTÄMMELSER

Med hänsyn till de geotekniska förhållandena inom planområdet anses det inte erfordras någon specifik bestämmelse för val av teknisk lösning för grundkonstruktionen till detaljplanen. Istället föreslås att det tydliggörs i planen att grundvattenfrågan behöver hanteras med en formulering som "Byggnadens grundkonstruktion ska säkerställas att den inte skadas av rådande grundvattensituation". Marken bedöms därefter som lämplig för planerad byggnation med avseende på geotekniska säkerhetsfrågor.

4.4 MILJÖKVALITETSNORMER FÖR GRUNDVATTEN

De regler som är satta genom 5 kap. miljöbalken gällande miljökvalitetsnormer ska följas. Detta innebär att Enköpingsåsens kvalitativa och kvantitativa status inte får försämrats. Jämfört med dagens bebyggelse anses den planerade byggnaden inte öka risken för försämring av statusklassningen eftersom:

- Den nya byggnaden kommer att ha samma eller mycket lika fotavtryck som dagens byggnad
- Byggmaterial i den befintliga byggnaden som kan innehålla föroreningar kan bytas ut mot material i som följer dagens standarder och krav
- Dagvattensystem anpassas till dagens standard
- Om den befintliga byggnaden i sin helhet ersätts utav en ny kan eventuella förorenade massor under byggnaden avlägsnas i byggskedet
- Den lera som underlagrar Paushuset idag och som kan anses vara ett skydd för Enköpingsåsen mot förorening är endast lokal. Både mot nordost och sydväst saknas lera. Det grundvatten som idag pumpas från de två pumpgrupparna i Paushuset bedöms därför utifrån befintligt underlag stå i kontakt med åsen antingen via de områden som saknar täckande lera eller genom att leran under Paushuset är penetrerad av befintlig byggnad.

5 KOMPLETTERNADE MARKUNDERSÖKNINGAR OCH UTREDNINGAR

Både föroreningsituationen och jordlagrens egenskaper är i dagsläget inte kända. En fullständig bedömning av riskerna för grundvatten och dess påverkan på MKN är således inte möjlig i dagsläget utifrån befintliga data.

I den kommande projekteringen behöver därför markundersökningar utföras runt och under den befintliga byggnaden för att fastställa bl.a. jordlagerföljd, djup till berg, förekommande jordarter och jordens hållfasthetsegenskaper. Vidare utredning ska leda till ett underlag för dimensionering av grund- och stödkonstruktioner. Dessutom behöver även mätningar av radongashalt utföras samt att installera grundvattenrör i det övre och undre grundvattenmagasinet för dimensionering samt för bedömning kring behov av vattentät konstruktion. Även en markmiljöundersökning behöver utföras som grund för den kommande projekteringen och masshanteringen.

Bilaga 4 – Mobilitetsåtgärder för Centrum 18:1

För fastigheten Centrum 18:1 "Paus-huset" ska mobilitetsåtgärder ordnas för boende och kontor. Mobilitetsåtgärderna som ordnas ska motsvara följande reduktionsgrad av parkeringstalet:

- 10 % för boendeparkering (motsvarar 1 parkeringsplats)
- 30 % för parkering för anställda (motsvarar 22 parkeringsplatser)

Mobilitetsåtgärderna och dess reduktionsgrader är i enlighet med Enköpings kommuns parkeringsnorm (KS2018/134) och PM Trafik Paushuset (Tyréns 2022).

Nedan redovisas åtgärdspaket för bostäder respektive kontor.

Bostäder

För bostäder på fastigheten Centrum 18:1 tillämpas 10 procents reduktion. Utifrån Enköping kommuns parkeringsnorm har följande åtgärdspaket tagits fram för att motsvara reduktionsgraden:

- Information om hållbar mobilitet – Vid inflyttning ska varje hushåll få information om kollektivtrafiken, cykelstråk och cykelfaciliteter.
- Kollektivtrafikkort – Vid inflyttning ska varje hushåll få ett årskort för kollektivtrafiken för att uppmuntra kollektivt resande från start.
- Verktyg och yta för cykelservice – cykelpump och en yta för cykelservice/tvätt ordnas intill cykelrum.
- Synliggjorda parkeringsavgifter – Parkeringsavgifter för boende med parkering inom fastigheten ska inte ingå i hyran för bostaden, utan ska faktureras/betalas separat.
- Att fastighetsägaren till Centrum 18:1 tecknar ett avtal med cykelmekaniker om cykelservice 2 gånger/år under 5 års tid.

Kontor

För kontor på fastigheten Centrum 18:1 tillämpas 30 procents reduktion. Reduktion för parkeringstal för verksamheter innebär att fastighetsägaren i bygglovsansökan förbinder sig att genomföra en grön resplan, det vill säga ett åtgärds paket som förväntas minska efterfrågan på parkering från de anställda.

Nedan listas det som ska ingå i den gröna resplanen.

- Information om hållbar mobilitet – Vid inflyttning ska varje hyresgäst få information om kollektivtrafiken, samåkande, cykelstråk och cykel- och omklädningsfaciliteter.
- Omklädningsrum med dusch och låsbara skåp.
- Verktyg och yta för cykelservice – cykelpump och en yta för cykelservice/tvätt ordnas intill cykelrum.
- Att fastighetsägaren till Centrum 18:1 tecknar ett avtal med cykelmekaniker om cykelservice 2 gånger/år under 5 års tid.
- Informationstavla med realtidsinformation om kollektivtrafiken ska finnas i t.ex. trapphus och galleria.
- Fastighetsägaren till Centrum 18:1 ska tillse så att hyresgäster erbjuder sina anställda kollektivtrafikkort att låna, med förbetalda biljetter.

PM TRAFIK
PAUSHUSET



HANDLING INFÖR DETALJPLANEGRANSKNING

2022-03-09

UPPDRAG 309679, Paushuset Trafik
Titel på rapport: PM Trafik - Paushuset
Status: Handling inför detaljplanegranskning
Datum: 2022-03-09

MEDVERKANDE

Beställare: ALM Småa
Kontaktperson: Thomas Moberger

Konsult: Vera Belaieff, Tyréns
Joakim Bergqvist, Tyréns
Martin Larsson, Tyréns
Uppdragsansvarig: Sverker Hanson, Tyréns
Kvalitetsgranskare: Jonas Frejd, Tyréns

REVIDERINGAR

Revideringsdatum: ÅR-MÅN-DAG
Version: X.Y exv. 1.0
Initialer: Namn, Företag

Uppdragsansvarig:

Datum: ÅR-MÅN-DAG

Handlingen granskad av:

Datum: ÅR-MÅN-DAG

SAMMANFATTNING

Paushuset i centrala Enköping stad är en centrumbyggnad som uppfördes under 1970-talet. Gällande detaljplan reglerar att fastigheten får bebyggas med handels- och kontorsändamål. Intill fastigheten i nordväst ligger Stora torget, med torghandel och kringliggande butiker, restauranger och caféer. Nordöst om Paushuset ligger nyligen utvecklade Kammakartorget. Av gatorna som omger Paushuset finns både traditionella gator, en bussgata och gångfartsområden.

Planförslaget innebär att omvandla Paushuset till ett levande och inbjudande stadskvarter där handel och kontor blandas med bostäder. Projektet ska bidra till en attraktiv stadsmiljö kring Stora torget med hög arkitektonisk kvalitet i Enköpings stadskärna.

Planförslaget inkluderar ett nytt underjordiskt garage i två plan med cykelrum och bilparkering för boende, anställda samt besökare. Vid beräkning av parkeringsbehovet har Enköpings parkeringsnorm används. Reducerade parkeringstal har tillämpats i enlighet med normen. Reduceringen är möjlig förutsatt paket med mobilitetsåtgärder som riktar sig till boende respektive anställda i kvarteret. För att uppnå ett effektivt nyttjande av parkeringsplatserna tillämpas även samnyttjande av besöksparkering och viss parkering för anställda. Se en översikt över parkeringsberäkningens steg-för-steg i tabellen nedan, där slutgiltigt behov är 114 parkeringsplatser.

Totalt bilparkeringsbehov Paushuset	Antal platser
Utan reduktion:	162 platser
Med reduktion, utan samnyttjande:	139 platser
Med reduktion, med samnyttjande:	114 platser

In- och utfart till garaget föreslås från Eriksgatan. Även en infart till en ny lastkaj föreslås från Eriksgatan, där utfart föreslås mot Källgatan.

Planförslaget innehåller en ny gångförbindelse i form av en passage igenom Paushusets entréplan, mellan Stora torget och Kammakartorget. Förslaget medför ingen påverkan på cykel- eller kollektivtrafik.

Det nya Paushuset beräknas generera ett biltrafikflöde om cirka 1600 fordon per dygn (ÅDT) år 2040, förutsatt att Enköpingsborna fortsätter resa som de gör idag. Sett över dygnet ger den tillkommande trafiken viss belastning på omkringliggande vägnät. Trafiken väntas belasta Eriksgatan, Kungsgatan och Rådmansgatan i första hand. Enligt de kapacitetsanalyser som gjorts förblir trafiksituationen stabil i de korsningar som påverkas mest av exploateringen.

Vid ett delvis eller fullt uppfyllande av kommunens mål med mindre andelar biltrafik blir nettoalstringen lägre. I ett scenario där bara var tredje transport görs med bil blir trafikallstringen 800 fordon per dygn (ÅDT). Det är med andra ord tydligt att det utifrån måluppfyllelse får stor påverkan på biltrafikallstringen.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	5
1.1	BAKGRUND	5
1.2	SYFTE OCH MÅL	5
1.3	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	6
1.4	NÄRLIGGANDE PROJEKT	7
2	NULÄGESBESKRIVNING	8
2.1	MÅLPUNKTER	8
2.2	GÅNGTRAFIK.....	8
2.3	CYKELTRAFIK	8
2.4	KOLLEKTIVTRAFIK.....	9
2.5	BILTRAFIK	9
2.6	PARKERING OCH ANGÖRING	10
2.7	VARUMOTTAG OCH LOGISTIK.....	11
2.8	TRAFIKALSTRING	11
3	PLANFÖRSLAG.....	12
3.1	ÖVERSIKT	12
3.2	GÅNGTRAFIK.....	12
3.3	CYKELTRAFIK	13
3.4	KOLLEKTIVTRAFIK.....	13
3.5	BILTRAFIK	13
3.5.1	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	13
3.5.2	TRAFIKALSTRING	15
3.5.3	NÄTUTLÄGGNING	16
3.5.4	TRAFIKPROGNOS 2040	18
3.5.5	KAPACITETSBERÄKNING	19
3.6	CYKELPARKERING.....	24
3.7	BILPARKERING.....	25
3.7.1	MOBILITETSÅTGÄRDER	26
3.7.2	SAMNYTTJADE PARKERINGSPLATSER	28
3.8	GARAGEUTFORMNING	31
3.8.1	PARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE	31
3.9	VARUMOTTAG OCH LOGISTIK.....	33
4	SLUTSATS.....	34

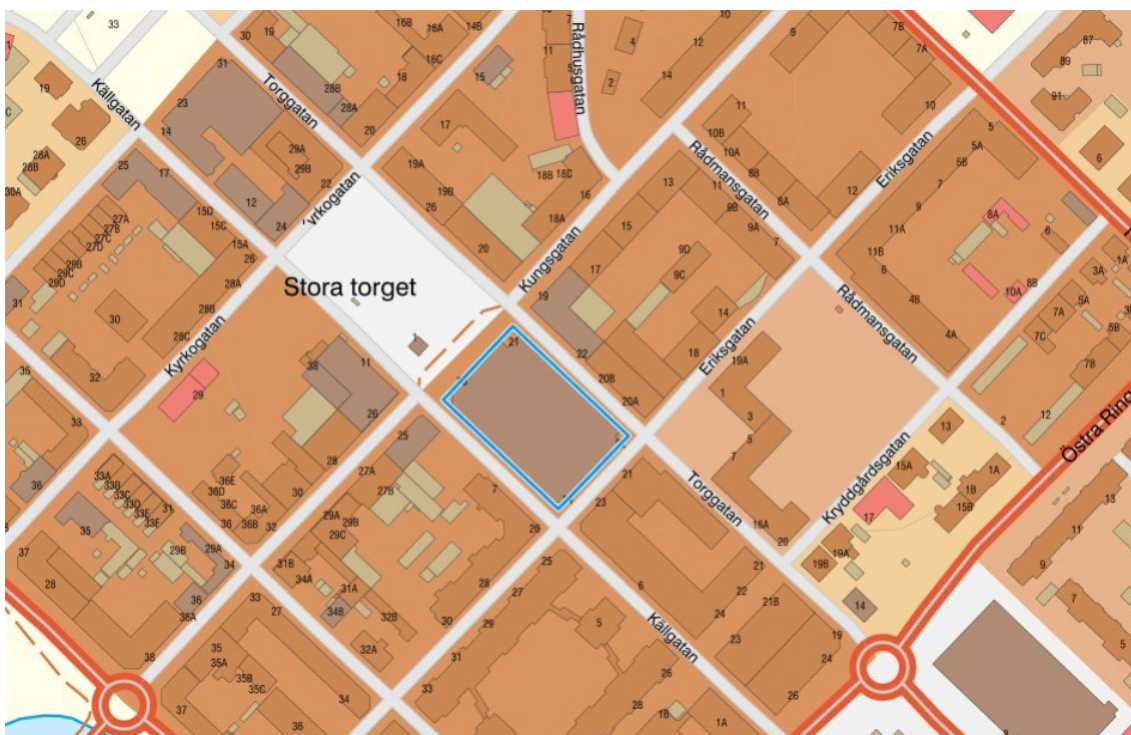
1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Fastigheten Centrum 18:1 i centrala Enköping stad är idag bebyggd med centrumbyggnaden Paushuset. Fastigheten är till ytan cirka 3500 kvadratmeter stor och avgränsas av Stora torget i nordväst, Torggatan i nordost, Eriksgatan i sydost och Källgatan i sydväst. Befintliga Paushuset uppfördes under 1970-talet och omfattar en till två våningsplan samt tillhörande källarplan.

Gällande detaljplan antogs 1968 och omfattar utöver Paushuset också angränsande delar av kringliggande gator. Planen reglerar att fastigheten får bebyggas med handels- och kontorsändamål.

Fastigheten ägs av bolaget Enköping Centrum 18:1 AB som ingår i koncernen Pausfågeln Holding AB. Pausfågeln Holding AB ägs till lika delar av ALM Småa Bostad AB och Andersson Company Fastighetsutveckling Holding AB. Angränsande allmän plats för gata och torg ägs och förvaltas av Enköpings kommun.



Figur 1. Översiktskarta över rutnätsstaden i Enköping, med aktuell fastighet markerat i blått.

1.2 SYFTE OCH MÅL

Projektets övergripande syfte är att i ett förslag till detaljplan pröva möjligheten att omvandla dagens centrumgalleria Paushuset till ett levande och inbjudande stadskvarter där handel och kontor blandas med bostäder. Detaljplanen avses kunna antas under 2022.

Detta PM syftar till att utreda trafiksituationen i samband med planförslagets genomförande.

1.3 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Enköpings kommun har flera planer, strategier och policys som fungerar som planeringsförutsättningar i och med utvecklingen av Paushuset. Nedan sammanfattas de dokument som till huvudsak styr trafikplaneringen.

Översiktsplan 2030 Enköpings kommun

Översiktsplanen kan sammanfattas i sex utvecklingsstrategier:

1. Vidareutveckla kommunens mindre tätorter
2. Bygg vidare på den strukturella strukturen
3. Främja en levande landsbygd
4. Förstärk utvecklingen i kollektivtrafiknoder
5. Vidareutveckla kommunens identitet som Mälarkommun
6. Ta vara på och utveckla kommunens attraktivitet

Strategierna ska leda till en positiv utveckling av kommunens tätorter och landsbygd samtidigt som höga natur- och kulturvärden bevaras.

Fördjupad översiktsplan Enköpings stad

Enköpings kommun växer snabbare än någonsin och då främst i staden. Med den fördjupade översiktsplanen tas ett helhetsgrepp över hur staden ska utvecklas fram till år 2040. I planen nämns Paushuset tillsammans med intilliggande gator och fastigheter som ett viktigt stråk för att bland annat knyta samman rutnätsstaden och Kryddgården.

Till den fördjupade översiktsplanen finns flera bilagor, däribland en centrumstudie. Även i studien pekas Paushuset ut som en nyckelfastighet med hög utvecklingspotential.

Enköpings trafikstrategi

Enköpings trafikstrategi från 2017 beskriver inriktningen i arbetet med trafikfrågor i tätorten. Den innehåller ett övergripande mål och delmål för vad man vill uppnå till år 2040. Strategin visar på nuläge, mål, viktiga vägval samt åtgärder för nå målen. Det övergripande målet inkluderar att hälften av transportererna i staden ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik senast 2030 och två tredjedelar med samma färdmedel senast 2040.

Enköpings parkeringspolicy

Parkeringspolicyn är en fördjupad del av trafikstrategin och syftar till att skapa en tydlig inriktning och prioritera arbetet med parkeringsplanering i kommunen. Policyn inkluderar strategier för bland annat parkeringsreglering, flexibla parkeringstal för bil, cykelparkering och avlastande parkeringsanläggningar utanför stadskärnan.

Utöver parkeringspolicyn har även en tidigare parkeringsutredning av Trivector (2015) samt en utredning som Enköpings Trafikenhet gjort använts som underlag.

Enköpings parkeringsnorm

Enköpings parkeringsnorm för cykel och bil vid ny- och ombyggnation antogs hösten 2021. Syftet med parkeringsnormen är att ge vägledning vid planering av parkering för cykel och bil på kvartersmark. Parkeringsnormens riktlinjer ska säkerställa att fastighetsägare löser sin parkeringsefterfrågan och även öppnar upp för möjligheten att öka andelen hållbart resande genom att erbjuda reducerade parkeringstal vid genomförande av mobilitetsåtgärder.

Enköpings gång- och cykelplan

I Gång- och cykelplanen från 2020 framgår att planen ska formulera strategier som bidrar till genomförandes av trafikstrategins och parkeringspolicyns mål. Planen inkluderar riktlinjer gällande bland annat separation mellan oskyddade trafikanter och fordonstrafik, standard på cykelparkering och trygga gång- och cykelvägar och banor.

1.4 NÄRLIGGANDE PROJEKT

Statt-tomten

Statt-tomten, fastighet Centrum 13:5 och 13:6, ligger vid sydvästra änden av Stora torget. Kommunen har skrivit under ett markanvisningsavtal för att bygga bland annat hotell, bostäder, kontor och kommersiella lokaler på tomten. Detaljplan väntas antas hösten 2021 och målet är att hotellet kan stå klart 2024.

Centrum 16:5

Fastigheten Centrum 16:5 ligger nordväst om Stora torget. Markägaren vill ha möjlighet att bygga en ny byggnad med handel och bostäder, och Enköping kommun beslutade att inleda en detaljplaneprocess i slutet av 2016. Detaljplanen har ännu inte gått ut på samråd.

Coopkvarteret

Fastigheten Kryddgården 6:3 och 6:5, även kallat Coopkvarteret, ligger precis sydöst om rutnätsstaden. Markägarna vill bygga bostäder på delar av området, och Enköping kommun beslutade under 2017 att pröva möjligheten att ändra detaljplanen. Detaljplanen har ännu inte gått ut på samråd.

Westerlundska gymnasiet

Westerlundska gymnasiet, Korsängen 21:34, ligger strax öster om rutnätsstaden. Enköping kommun planerar att bygga ut skolan. Planen vann laga kraft i maj 2021. Den nya skolan beräknas vara färdig för inflytt 2024.

Korsängen 20.2 och 20.3

Fastigheten Korsängen 20.2 och 20.3, även kallat Möbelhuset, vann laga kraft 2019. Idag är byggandet av cirka 160 lägenheter igång. Fastigheten ligger sydöst om Paushuset.

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.1 MÅLPUNKTER

Paushuset ligger mycket centralt i Enköpings stad, i rutnätsstaden. I Paushuset finns idag olika typer av butiker och verksamheter. Intill fastigheten i nordväst ligger Stora torget, med torghandel och kringliggande butiker, restauranger och caféer. Öster om Paushuset ligger nyligen utvecklade Kammakartorget. Enköping tågstation ligger cirka 1,5 km norr om fastigheten och cirka 250 meter västerut ligger mötesplatsen Gustav Adolfs plan med bland annat en större busstation, parkering och matbutik. I närområdet finns även parker och träningsanläggningar.

2.2 GÅNGTRAFIK

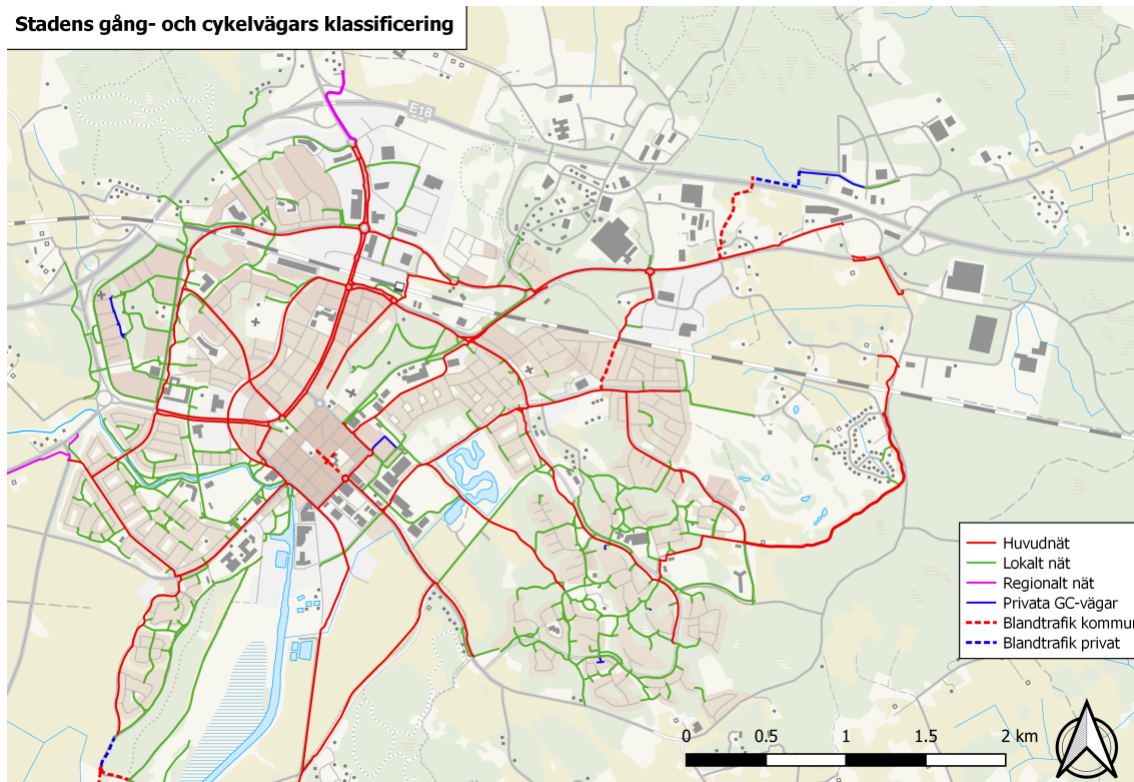
Stora torget intill Paushuset är en torgbildning med stora vistelseytor och förbud mot motorfordonstrafik. Gäende är prioriterade på ytan.

Torggatan, Eriksgatan och Källgatan runt Paushuset har alla gångbanor på båda sidor. Torggatan omvandlas från en traditionell gata till ett gångfartsområde, där kantsten till gångbanor är nedsänkt.

2.3 CYKELTRAFIK

Cykling på intilliggande gator till Paushuset sker i huvudsak i blandtrafik. Gatorna är inte klassificerade som särskilda cykelvägar, enligt Enköpings kommuns gång- och cykelplan. Hela rutnätsstaden ramas dock in av stråk som ingår i det kommunala huvudcykelnätet, se Figur 2.

Stadens gång- och cykelvägars klassificering



Figur 2. Klassificerade gång- och cykelstråk i Enköping stad enligt gång- och cykelplanen.

2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

I Enköping stad drivs busstrafiken av Uppsala Länstrafik med operatören Transdev. Flera busslinjer trafikerar Källgatan och angör hållplats Stora torget, vilken är hållplatsen närmast Paushuset. Busslinjerna går huvudsakligen mellan resecentrum Gustav Adolfs plan och Enköping station. Enköpings resecentrum är ombyggt och Gustav Adolfs plan byggs om i olika etapper från våren 2022 och vidare under 2023. Enköpings station trafikeras även av regional tågtrafik och ligger cirka 1,5 km norr om Paushuset och Stora torget. Både Gustav Adolfs plan och Enköping station ska i närtid byggas om och rustas upp.

Under 2020 antogs ett nytt förslag på linjenät i Enköping, vilket ska börja trafikeras i mitten av juni. Förnyelsen av busstrafiken ska bland annat innebära fler bussturer med färre linjer (nya linjer med körväg i två riktningar) och en tydligare stadstrafik som skiljer sig från regionalbusstrafiken. De nya linjenätet kommer innebära ungefär dubbelt så mycket trafik. Källgatan ska fortsatt vara ett huvudstråk för kollektivtrafik.

2.5 BILTRAFIK

Torggatan, på sträckan intill Stora torget, är en gågata där biltrafik inte är tillåtet. Sträckan intill, mellan Stora torget och Kryddgårdsgatan, är ett gångfartsområde med begränsad biltrafik och maxhastigheten är 7 km/h (gångfart). Trafik är endast tillåtet i riktning mot sydost. Torggatan är utformad utan kantsten och är möblerad för att hindra biltrafiken.

Även en del av Eriksgatan, från strax söder om Torggatan och norrut förbi Kammakartorget, är ett gångfartsområde. Det är inte tillåtet att köra norrut på Eriksgatan från Torggatan.

Kungsgatan, sträckan mellan Stora torget och Sandgatan, är idag en sommargågata med begränsad biltrafik.

Övriga gator inom rutnätsstaden i Enköping, som inte är gågator eller gångfartsområden, har en hastighetsbegränsning på 30 km/h.

Källgatan, sträckan mellan Kyrkogatan och Kungsgatan, är en bussgata. Buss i linjetrafik, taxi, varutransport till torghandeln och post får trafikera sträckan.

Error! Reference source not found. på nästa sida illustrerar dagens trafikflöden i centrala Enköping som baseras på trafikmätningar gjorda mellan åren 2015–2020.

Nya trafikmätningar från september 2021 visar flödet (ÅDT) för gatorna runt om kring Paushuset enligt nedan. För rutnätstaden innebär de nya trafikmätningarna en minskning med cirka 10 procent i snitt sedan senaste mätningen i innerstaden.

- Torggatan mellan Eriksgatan och Kryddgårdsgatan = 761 fordon/dygn
- Kungsgatan mellan Torggatan och Rådhusgatan = 1 069 fordon/dygn
- Eriksgatan mellan Rådhusgatan och Torggatan = 1 365 fordon/dygn
- Källgatan mellan Eriksgatan och Östra Ringgatan = 737 fordon/dygn

2.6 PARKERING OCH ANGÖRING

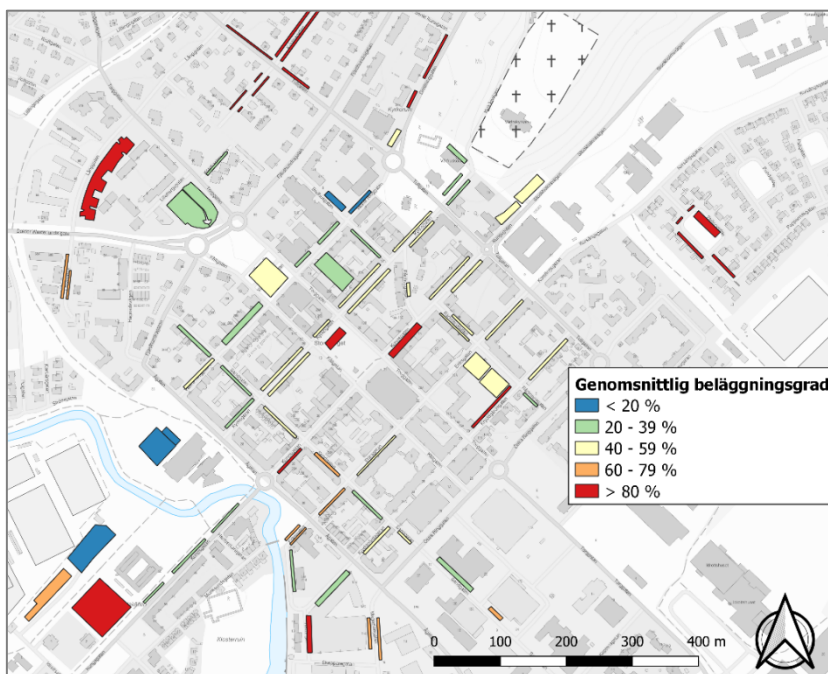
Paushuset saknar idag parkeringsanläggning för både bil och cykel.

Kring Stora torget finns cykelparkering med totalt cirka 85 platser. På platsen finns även en cykelpump. Cykelparkering finns även längs Torggatan, cirka 30 cykelplatser. Enligt kommunen råder dock brist på cykelparkering i centrum.

Idag saknas väderskydd och ramlås vid de flesta cykelparkeringarna och de är inte anpassade för exempelvis lådcyklar.

Gällande bilparkering finns idag ett flertal samlade parkeringsytor i kommunal regi som är på gångavstånd från Stora torget, varav tre inom rutnätsstaden. Utöver det finns kantstensparkering längs flera av gatorna i centrum samt ytterligare några samlade parkeringsytor på privat mark. Intill Paushuset finns cirka 14 platser på västra delen av Stora torget och ytterligare platser längs kantsten på Kungsgatan, med undantag för sträckan framför Paushuset vid torget. På Torggatan och Källgatan är det förbjudet att stanna och parkera. På Stora torget finns även två parkeringsplatser för rörelsehindrade i västra delen av torget. Parkering för rörelsehindrade finns även på Kungsgatan närmast Stora torget samt på Torggatan intill korsningen med Eriksgatan.

Parkeringsituationen i de centrala delarna av Enköping finns redovisad i en parkeringsutredning som Trivector tog fram 2015. Resultaten från utredningen visar att det inte är fullbelagt i centrala Enköping och att parkeringsmöjligheterna inte innebär något hinder för centrumhandels utveckling och attraktivitet. En del representanter från handeln och några invånare har dock enligt utredningen uttalat sig om upplevd brist på tillgänglig parkering i staden och att detta skadar centrumhandeln. Efter förändrade parkeringsavgifter är det enligt Enköping kommun inte längre brist på bilparkering i centrum idag.



Figur 3. Belägningsgrad i centrala Enköping.

2.7 VARUMOTTAG OCH LOGISTIK

På Paushusets östra sida, mot Eriksgatan, finns en in- och utfart till en lastkaj. Lastkajen ligger på källarplan.

2.8 TRAFIKALSTRING

Fastigheten som utgör Paushuset idag är till ytan cirka 3500 kvadratmeter stor och består till största delen av handel men även lokal service, café och restauranger och kontor. I planförslaget omvandlas dagens fastighet till ett helt nytt stadskvarter som ersätter de verksamheter som finns idag. Den trafikallstring som det befintliga Paushuset genereras behöver således "räknas av" från den allstring som beräknas i planförslaget, se 3.5.2. En uppskattad fördelning av ytorna för beräkning av trafikallstring görs nedan, se Tabell 1.

Tabell 1. Uppskattad fördelning av ytor i befintliga Paushuset.

Användning	BTA [kvm]	Kommentar
Kontor	200	
Shopping	2000	
Café, restaurang	200	
Service	300	
Biytor	800	Ingår inte i allstringsberäkningen

Utifrån de angivna ytorna ovan har en trafikallstring för det befintliga Paushuset beräknats. Beräkningen är gjord utifrån färdmedelsandelar hämtat från Enköpings RVU från 2017, Trafikverkets allstringsverktyg och egna erfarenhetsbaserade allstringstal. Trafikverkets allstringsverktyg uppskattar det totala antal resor till 1600 per dygn (sammanslaget alla trafikslag). Enligt RVU:n görs majoriteten av resorna i centrum med bil och till fots. Sammanvägt ger det en uppskattad allstring på 600 fordonsrörelser per dygn från det befintliga Paushuset.

3 PLANFÖRSLAG

3.1 ÖVERSIKT

Visionen med planförslaget är att omvandla dagens centrumgalleria Paushuset till ett levande och inbjudande stadskvarter där handel och kontor blandas med bostäder. Projektet ska bidra till en attraktiv stadsmiljö kring Stora torget och bli ett nytt landmärke med hög arkitektonisk kvalitet i Enköpings stadskärna.



Tabell 2. Översikt planförslag med verksamheter och ytor.

Användning	BTA [kvm]	Kommentar
Bostäder	Ca 950	16 lägenheter
Kontor	Ca 8 100	
Dagligvaruhandel	Ca 2 300	
Shopping, café, restaurang	Ca 4 300	
Övrig galleria	Ca 800	
SUMMA:	Ca 16 800	

Användningen ”övrig galleria” motsvarar den ytan på galleriaplanen som inte innebär aktiva butiker eller verksamheter.

Utöver ovan ytsammanställning tillkommer två garageplan med bil- och cykelparkering samt teknikutrymmen.

3.2 GÅNGTRAFIK

Planförslaget redovisar en ny förbindelse mellan Stora torget och Kammakartorget, genom Paushusets entréplan. Stråket stärker kopplingen mellan torgen under tider som Paushuset är öppet. Detta är i enlighet med den fördjupade översiktsplanen som identifierar Kungsgatan och Torggatan som gång- och cykelstråk som ska utvecklas.

Planförslaget innebär i övrigt ingen påverkan på infrastrukturen för gående.

Vidare arbetar kommunen dock med följande stråk som får en positiv påverkan på miljön för gående kring Paushuset. Syftet är att öka centrumets attraktivitet, samt öka tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter eftersom kommunens senaste mätningar visar på många gående och cyklister på dessa sträckor och att det idag inte finns tillräckligt med utrymme.

- Torggatan mellan Gustav Adolfs plan och Stora Torget kommer under 2022-2023 att omvandlas till gågata eller gångfartsområde.
- På Källgatan mellan Gustav Adolfs plan och Torget studeras en möjlighet till bussgata från 2022 eller 2023, med ny gestaltning.

Idag finns en in- och utfart till befintlig lastkaj på Eriksgatan. Med planförslaget tillkommer nya in- och utfarter till nytt garage och ny lastkaj på Eriksgatan respektive Källgatan. Detta kan påverka upplevelsen för gående på dessa gator. Särskilt ur ett barnperspektiv kan gaturummet upplevas osäkert. För god trafiksäkerhet bör gatorna utformas med gångbanor med hög standard som prioriterar gående. Tryggheten på Eriksgatan och Källgatan kan dock tänkas öka till följd av mer öppna fasader.

I Enköpings kommuns gång- och cykelplan framgår att gångtrafik ska prioriteras på samtliga gator som omger Paushuset. Planförslaget för Paushuset är anpassad efter detta. Torggatan och Kungsgatan ska särskilt utvecklas till gång- och cykelstråk. Detta väntas medföra att framkomligheten, tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående generellt ökar intill Paushuset.

3.3 CYKELTRAFIK

Planförslaget innebär ingen påverkan på infrastrukturen för cykeltrafik.

I Enköpings kommuns gång- och cykelplan framgår att cykeltrafik ska prioriteras på samtliga gator som omger Paushuset. Planförslaget för Paushuset är anpassad efter detta. Torggatan och Kungsgatan ska särskilt utvecklas till gång- och cykelstråk. Detta väntas medföra att framkomligheten, tillgängligheten och trafiksäkerheten för cyklister ökar intill Paushuset.

3.4 KOLLEKTIVTRAFIK

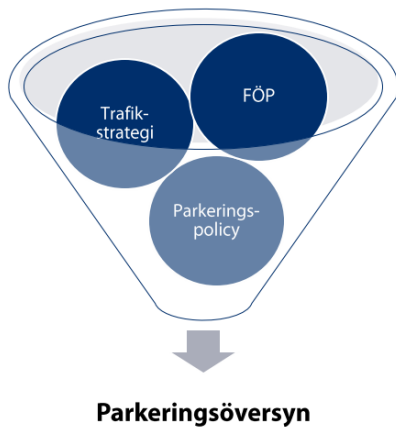
Planförslaget innebär ingen påverkan på kollektivtrafiken i området. Busstrafiken på Källgatan kan dock komma att påverkas under byggtiden.

3.5 BILTRAFIK

3.5.1 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Som det beskrivs i 1.3 har Enköpings kommun tagit fram ett antal planeringsunderlag i form av en Fördjupad översiktsplan (FÖP), Trafikstrategi och Parkeringspolicy som syftar till att sätta upp mål och förutsättningar för utredningar som görs inom kommunen. De olika planeringsunderlagen sätter upp mål lite olika fast med ett gemensamt synsätt att kommunen ska utvecklas attraktivt och hållbart.

FÖP:en är ett strategiskt dokument som på en övergripande nivå pekar ut hur staden ska utvecklas och var i staden utveckling borde ske fram till år 2040. Trafikstrategin bryter ned FÖP:en och beskriver hur inriktningen i arbetet med trafikfrågor ska se ut så som prioritering av färdslag och målbild för hur transporterna i staden ska se ut. Parkeringspolicyn är en fördjupad del av trafikstrategin med fokus på arbetet med parkeringsplanering i kommunen. Tanken är att planeringsunderlagen ska samverka i de utredningar som görs i kommunen och utgöra en gemensam planeringsgrund för till exempel parkeringsöversyn, se Figur 4, men även i framtagande av vägnätsåtgärder och trafikprognoser.



Figur 4. Samverkan av olika planeringsunderlag.

Utgångspunkten för trafikalsstringsberäkningarna är kommunens trafikstrategi då den på ett transparent sätt kan översättas i de beräkningsmetoderna som används. Enligt trafikstrategin ska hållbara trafikslag vara norm när staden växer. I trafikstrategin presenteras därför mål som säger att år 2030 ska hälften av transporterna ske med de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik. Till år 2040 är målet att två tredjedelar av transporterna i staden ska ske med hållbara trafikslag.

Kommunens planeringsinriktning vad gäller biltrafiken är att den ska ha lägst prioritet i Enköpings trafiksystem för att ge plats och resurser till mer effektiva och klimatsmarta transporter. Trafiksystemet ska därför inte byggas ut så att biltrafikens kapacitet ökar men kan optimeras ur ex. ett trafiksäkerhets- och miljöperspektiv.

En annan viktig inriktning är att biltrafiken i centrala Enköping inte ska öka från dagens nivåer. Kommunen jobbar aktivt med åtgärder som parkeringsstyrning, omvandling av gator till gånggator, mobility management för att begränsa biltrafiken i centrum. Tillkommande trafikmängder från nya Paushuset behöver kompenseras med ett minskat resande från övriga centrum för att den totala biltrafiken inte ska öka.

Trafikalstringen och prognosen i denna utredning grundar sig på uppmätta trafikflöden mellan 2015 och 2020 hämtade från Enköping kommun. Sedan mätningarna gjordes har förutsättningarna för biltrafik i centrala Enköping förändrats. Nya förutsättningar som inte speglas i tidigare trafikflödesdata är bland annat nya gånggator och gångfartsområden samt nya parkeringsregler från maj 2021. De nya parkeringsreglerna innebär dyrare kantstensparkering vilket, liksom fler gånggator, väntas leda till mindre biltrafik i centrum.

Under hösten 2021 utförde Enköping kommun nya flödesmätningar, vilka visade på lägre flöden i centrum till följd av de nya förutsättningarna. Detta innebär att siffrorna i denna utredning när det gäller alstring och framtida prognoser är högt räknade och utgår från förutsättningar för parkering och biltrafik i centrum som inte längre kvarstår. Mätningarna skiljer som mest ett par 100 ÅDT mot flödet som används i utredningen. Att det skiljer som mest ett par hundra ÅDT mellan utredningens använda siffror och senaste mätningar innebär att utredningens siffror fortfarande ligger inom osäkerhetsmarginalen. Att något äldre siffror använts bedöms inte påverka kapacitetsanalysen eller slutsatserna.

3.5.2 TRAFIKALSTRING

Planförslaget innebär tillkommande handel, bostäder och arbetsplatser som i sin tur kan väntas generera resor till, från och inom centrum. Trafikalstringens storlek beror på ett flertal faktorer som exploateringsmängd, läge, sammansättning mellan bostäder och verksamheter och tillgång till parkeringsplatser. Ett huvudscenario beräknas med utgångspunkt i hur resandet och färdmedelsfördelning såg ut under senaste mättningsperioden (ska ses som ett *worst case scenario*). Beräkningar görs sedan för alternativ där mål i kommunens trafikstrategi helt eller delvis uppfylls.

Exploateringens sammansättning

Utgångspunkten för beräkning av planförslagets trafikallstring är följande sammansättning av ytor i planförslaget, se Tabell 3.

Tabell 3. Sammansättning i planförslaget.

Användning	BTA [kvm]	Kommentar
Bostäder	950	16 lägenheter
Kontor	8100	
Dagligvaruhandel	2300	
Shopping	2200	
Café, restaurang	2100	
Övrig galleria	800	

Med planförslaget tillkommer det alltså cirka 16 800 kvm BTA med bostäder, kontor och handel. Den alstrade trafiken kan beräknas på flera sätt. För att få ett tydligt grepp kring storleksordningen på trafikallstringen har två beräkningsmetoder använts och utvärderats. Trafikverkets alstringsverktyg och erfarenhetsbaserade nyckeltal. Den slutgiltiga alstringen fås genom att sammanväga de båda metoderna och dra av alstringen från dagens Paushus (se 2.8).

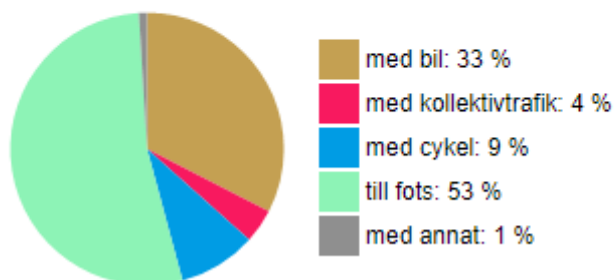
Metod 1: Trafikverkets alstringsverktyg

Trafikverket har tagit fram ett alstringsverktyg för resor som ska ta hänsyn till faktorer som påverkar bilanvändandet. Verktöget skattar färdmedelsfördelningen enligt följande figur.

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 5 680 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



Figur 5. Skattad färdmedelsfördelning enligt Trafikverkets alstringsverktyg.

Antal fordonsrörelser (ÅDT) uppskattas enligt verktyget till 1400 ÅDT. Bilandelen som verktyget genererar bedöms dock vara i underkant jämfört med hur resandet i staden faktiskt ser ut. Uttag från kommunens RVU¹ visar att bostad-, arbets- och inköpsresor med mål i centrum ger en bilandel på 55 %. Även med kraftiga satsningar på hållbara transportsätt enligt kommunens trafikplan bedöms bilandelen från verktyget vara lågt satt. Att det slår så beror på att verktyget i vissa lägen kan vara för generaliserande och svårkontrollerat. En liten ändring på hur användaren bedömer faktorer som läge, kollektivtrafikutbud etc. kan få stort utslag på resultaten.

Med utgångspunkt i dagens färdmedelsfördelning räknas trafikstringen om vilket ger en biltrafikstring på 2200 ÅDT, inklusive avdrag för bilresor från detaljhandel vilket verktyget i regel brukar överskatta.

Metod 2: Erfarenhetsmässiga nyckeltal

Metoden med erfarenhetsmässiga nyckeltal grundar sig på hur mycket biltrafik olika verksamheter alstrar baserat på erfarenhet från tidigare genomförda utredningar, resvaneundersökningar osv. Metoden är betydligt mer transparent än Trafikverkets alstringsverktyg som i många anseenden kan te sig godtyckligt och generaliserande. Nyckeltalen är uppdelade per verksamhetstyp, bostadstyp och väger in faktorer som parkeringstal och läge. Biltrafikstringen med denna metod landar på 2100 ÅDT.

Sammanvägning

De olika metoderna överskattar respektive underskattar olika delar men ger sammantaget en biltrafikstring i samma storleksordning mellan 2100–2200 ÅDT. En sammanvägning ger att trafikstringen bör uppgå till 2200 ÅDT i det nya planförslaget. Alstringen för det befintliga Paushuset är beräknat till 600 ÅDT.

Nettoalstringen för exploateringen väntas därför uppgå till maximalt 1600 ÅDT.

Notera att denna siffra är konservativt beräknad och förutsätter att resandet ser ut på samma sätt år 2040 som innan 2021, då förutsättningar med parkeringsavgifter och gågator var annorlunda. Mer troligt är att viss måluppfyllelse enligt trafikstrategin nås.

Måluppfyllelse i trafikstrategin

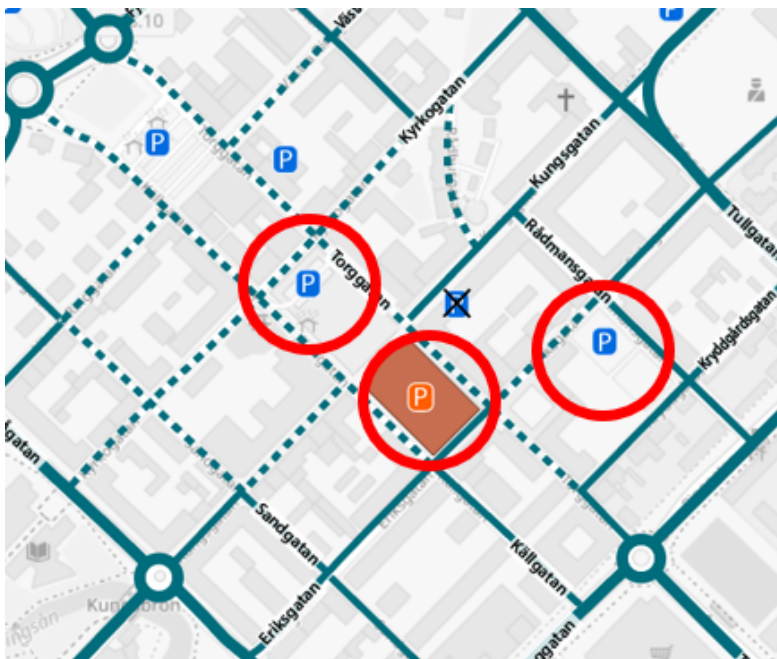
Alstringsberäkningarna har kompletterats med scenarier där målen i kommunens trafikstrategi helt eller delvis uppfylls. I det delvis uppfyllda scenariot där hälften av transporterna i staden görs med bil fås en total nettoalstring på 1300 ÅDT. I det helt uppfyllda scenariot där var tredje transport görs med bil fås en motsvarande alstring på 800 ÅDT. Det är med andra ord tydligt att det utifrån måluppfyllelse får stor påverkan på biltrafikstringen. Med hänsyn till kommunens arbete för ett bilfriare centrum, inklusive åtgärder som nya parkeringsavgifter och fler gågator, är det mer troligt att nettoalstringen landar någonstans omkring scenariot för delvis uppfyllda mål, alltså på 1300 ÅDT.

3.5.3 NÄTUTLÄGGNING

För att se hur den alstrade trafiken belastar vägnätet kring centrum behöver den fördelas ut i vägnätet. Majoriteten av alla biltrafikresor börjar och slutar vid en parkeringsplats om det inte rör sig om leveranser eller hämta/lämna-resor. I Paushusets fall rör det sig i huvudsak om tre målpunkter för biltrafiken. Paushuset och parkeringsplatserna vid torget och Rådmansgatan. Observera dock att parkeringsplatserna vid torget på sikt ska planeras avvecklas, vilket kan tänkas påverka hur besökare reser till centrum.. Huvudparten av trafiken väntas gå till Paushuset vilket utgörs av boende, verksamheter, leveranser osv. Övriga besökare till

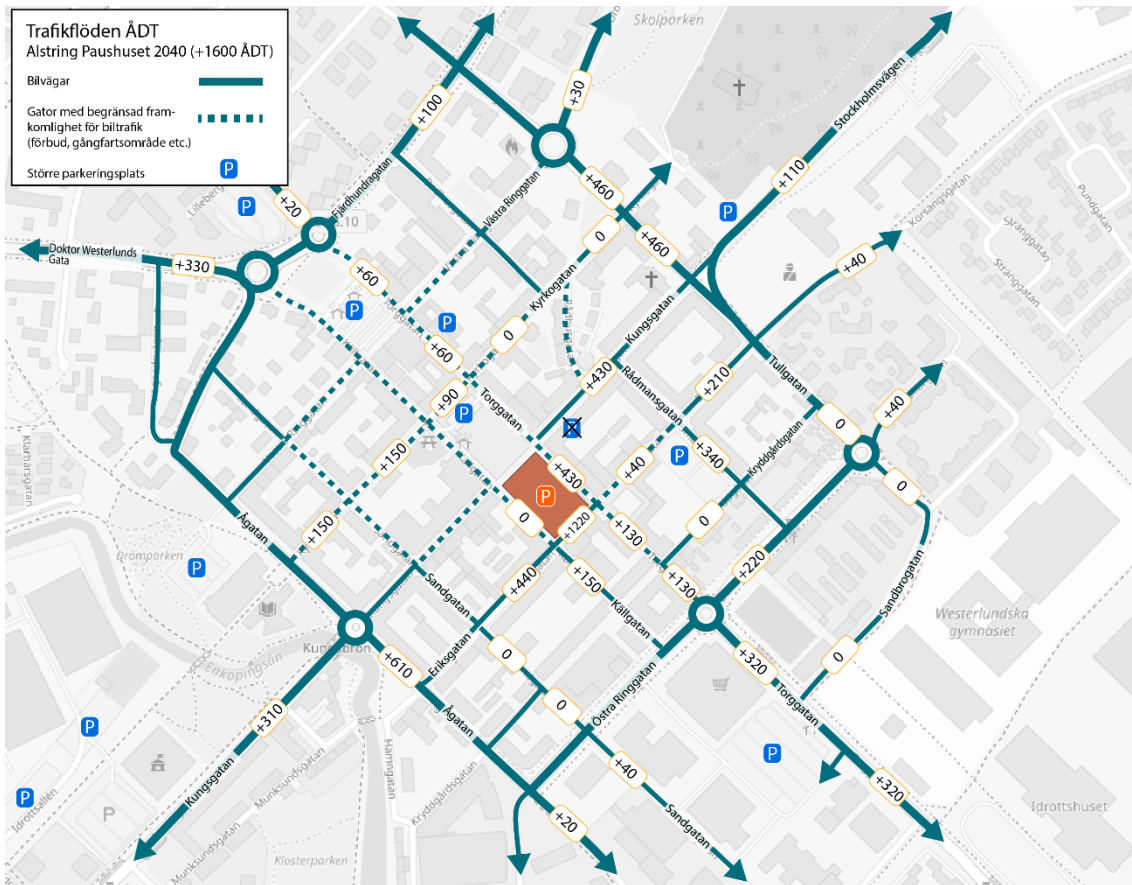
¹ Enköpings kommun & UL, 2017. Resvaneundersökning i Enköpings tätort

Paushuset (handelstrafik) väntas parkera antingen vid torget eller Rådmansgatan, se Figur 6 på nästa sida.



Figur 6. Målpunkter för biltrafiken i anslutning till Paushuset.

De flesta bilresorna väntas gå till/från Centrum via de stora infarterna; Doktor Westerlunds Gata och Fjärdhundragatan, men även Kungsgatan, Torggatan och Stockholmsvägen. Utifrån dessa antaganden och trafikföringen i centrum har resorna fördelats ut i vägnätet, se Figur 7.



Figur 7. Förväntad fördelning av alstring Paushuset år 2040.

3.5.4 TRAFIKPROGNOS 2040

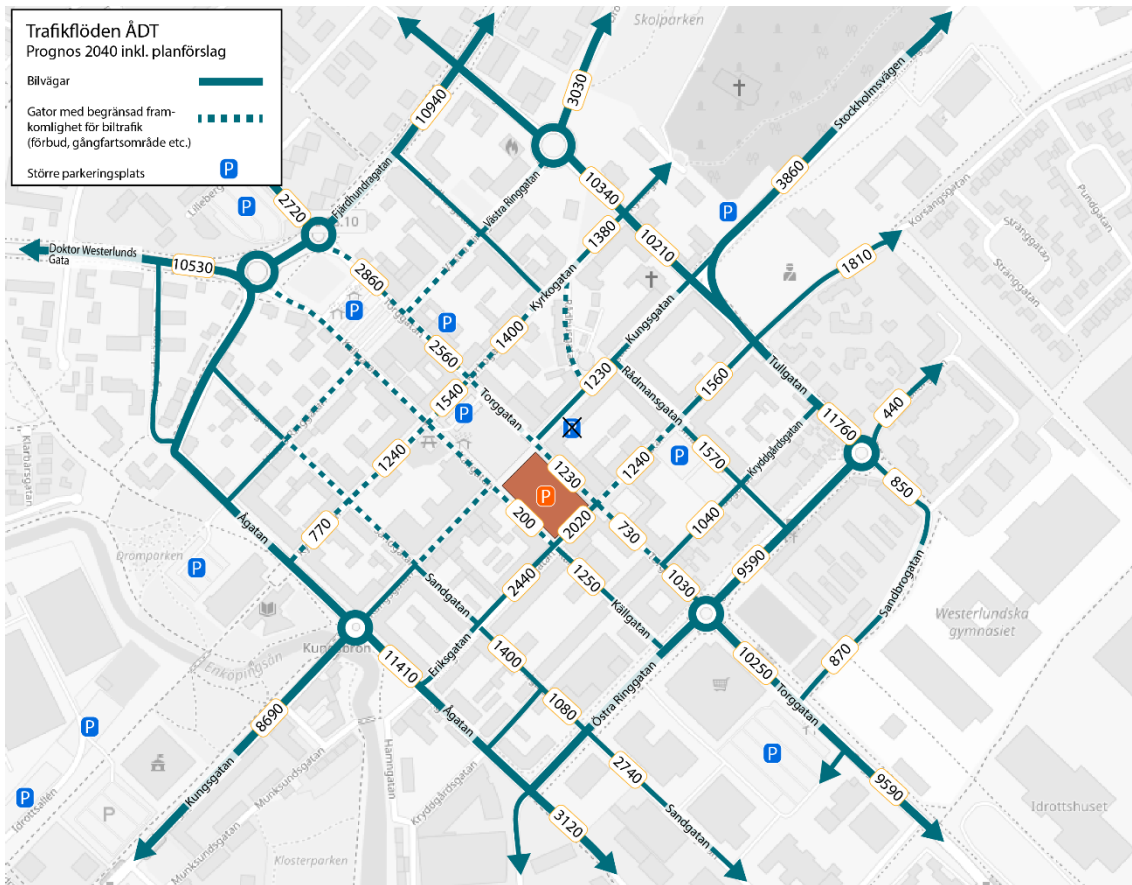
Utifrån nätutläggningen av den alstrade trafiken från Paushuset har en trafikprognos med målar 2040 tagits fram. Förutom alstringen från Paushuset sker en del övrig utveckling och exploatering i kommunen fram till 2040 vilket representeras med en generell trafikökning på infarterna och kringlederna runt centrum. Trafikprognos 2040 har två därför komponenter.

1. Trafikalstring från planförslag Paushuset (+1600 ADT)
2. Generell trafikökning för övrig exploatering i kommunen/länet fram till år 2040.

Generell trafikökning

Ett viktigt antagande i prognosen som ligger i linje med kommunens trafikstrategi är att trafikflödena i centrum inte ska öka i framtiden. Kommunen utför åtgärder för att minska biltrafiken i centrum samtidigt som viss exploatering förväntas ske som ökar bilresandet. Dessa effekter förväntas ta ut varandra och därför det inte ske någon generell ökning av biltrafiken i centrum.

När det gäller kringlederna och de större infarterna till centrum antas det dock ske en viss trafikökning till följd av exploatering och ökad genomströmning i övriga delar av kommunen. Här antas en 1,0 % ökning av trafiken per år mellan 2020 och 2040. Denna årliga ökning bedöms vara rimlig sett till läget och Trafikverkets trafikuppräkningsstal för region Uppsala som för de statliga vägarna ligger på 1,95 % per år.



Figur 8. Trafikflöden ÅDT. Prognos 2040 inklusive alstring från planförslaget för Paushuset.

Observera att prognosen tar höjd för framtida trafikökningar i och kring centrum för att säkerställa framkomligheten i de genomförda kapacitetsberäkningarna.

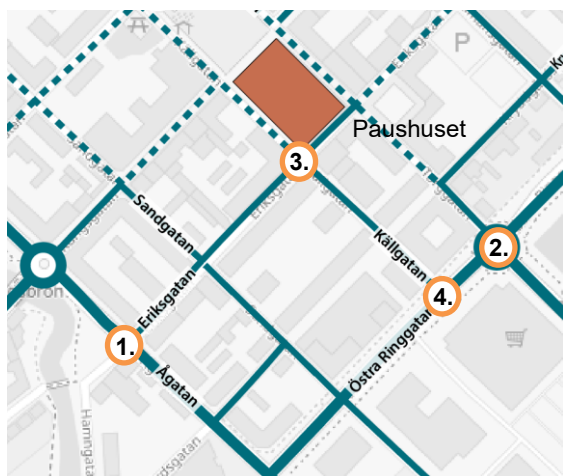
Vidare innebär en förändrad fördelning av bostäder och kontor i planförslaget att alstringen och prognosen kan förändras. Generellt ökar trafikflödet när andelen kontor ökar, vilket hänger ihop med parkeringstalen som beskrivs senare i rapporten. Om andelen bostäder däremot ökar så minskar flödet.

3.5.5 KAPACITETSBERÄKNING

Med utgångspunkt i trafikprognos 2040 har kapacitetsberäkningar gjorts för fyra korsningar som pekats ut få en ökad belastning med planförslaget. De fyra korsningarna är:

1. Ågatan/Eriksgatan
2. Östra Ringgatan/Torggatan
3. Eriksgatan/Källgatan
4. Östra Ringgatan/Källgatan

Se även Figur 9.

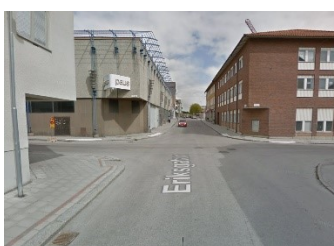


Figur 9. Korsningar som kapacitetsberäknats.

Korsning 1: Ågatan/Eriksgatan



Korsning 2: Östra Ringgatan/Torggatan



Korsning 3: Eriksgatan/Källgatan



Korsning 4: Östra Ringgatan/Källgatan

Om kapacitetsberäkningen

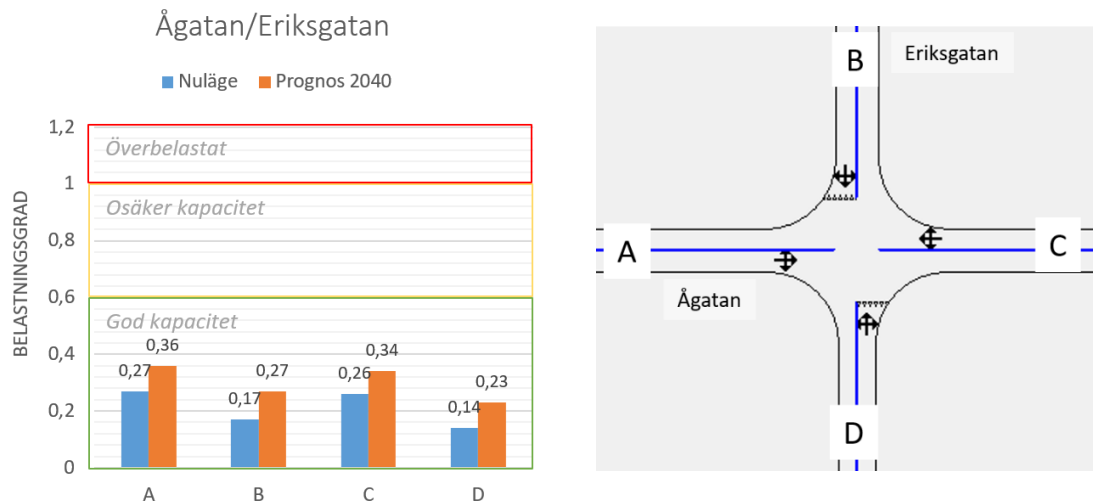
Kapacitetsberäkningen utförs i beräkningsverktyget Capcal som räknar ut korsningens belastningsgrad. Beräkningen är förenklad med syftet att ge en fingervisning över kapacitetssituationen. Beräkningen baseras på ett genomsnitt under en timme och tar inte hänsyn till närbelägna korsningar och ev. påverkan av närliggande busshållplats. Studerad tidpunkt är eftermiddagens maxtimme vilket är tidpunkterna när trafiksystemet bedöms vara som mest belastat. Kapacitetsbedömningen görs utifrån VGU:s definition (se Tabell 4). En belastningsgrad som överstiger 1,0 betyder att korsningen är överbelastad, dvs. att det inkommer mer trafik än vad som hinner avvecklas i korsningen.

Tabell 4. Utvärdering av kapacitet (VGU).

Korsningstyp	Önskvärd (god kapacitet)	Godtagbar (osäker kapacitet)	Ej godtagbar (överbelastad)
Väjningsplikt och stopplikt (Korsningstyp A-C)	< 0,6	0,6 < 1,0	> 1,0
Cirkulationsplats (Korsningstyp D)	< 0,8	0,8 < 1,0	> 1,0
Signalreglerad (Korsningstyp E)	< 0,8	0,8 < 1,0	> 1,0

Korsning 1: Ågatan/Eriksgatan

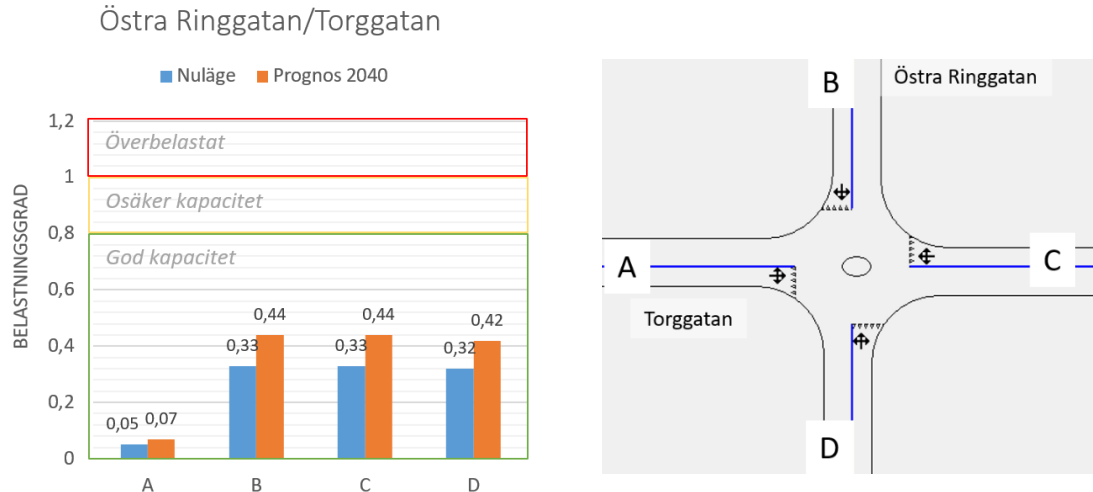
Kapacitetsanalysen visar på att det inte blir några kapacitetsproblem i korsningen. Korsningen bedöms ha god kapacitet. Alla belastningsgrader ligger inom önskvärt område. Störst belastning får Ågatan (tillfart A och C), särskilt tillfart A på grund av fler vänstersvägande rörelser mot Eriksgatan och centrum. I det stora hela rör det sig inte om några större flöden i korsningen. Det tillkommer inga större flöden heller från Paushuset som väntas påverka kapaciteten därför blir utslaget inte så stort. Det som ger störst utslag på kapaciteten är den generella trafikökningen.



Figur 10. Belastningsgrad eftermiddagens maxtimme, nuläge och prognos 2040, korsningen Ågatan/Eriksgatan

Korsning 2: Östra Ringgatan/Torggatan

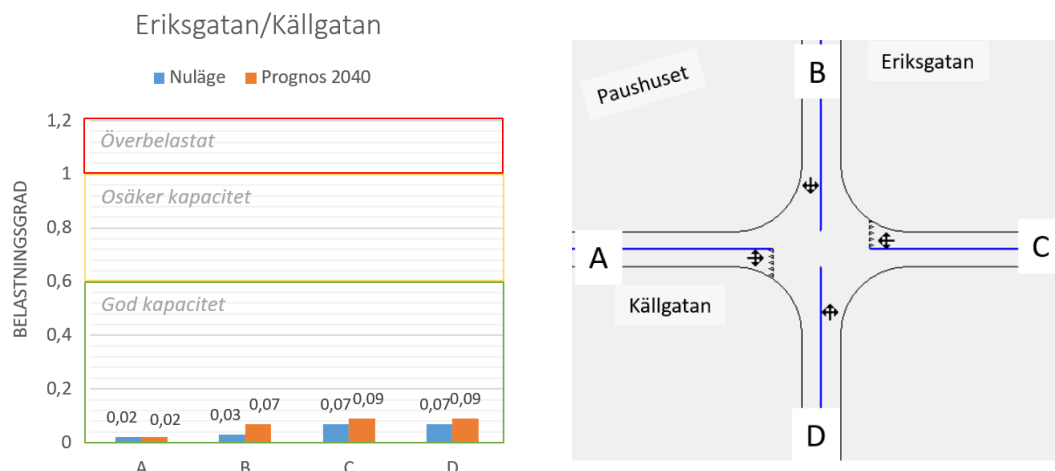
Kapacitetsanalysen visar på att det inte blir några kapacitetsproblem i korsningen. Korsningen bedöms ha god kapacitet. Alla belastningsgrader ligger inom önskvärt område. Mest belastade blir tillfarterna från Östra Ringgatan och Torggatan (tillfart B, C och D). Det tillkommer inga större flöden från Paushuset som bedöms påverka kapaciteten utan det är den generella trafikökningen som har viss påverkan.



Figur 11. Belastningsgrad eftermiddagens maxtimme, nuläge och prognos 2040, korsningen Östra Ringgatan/Torggatan.

Korsning 3: Eriksgatan/Källgatan

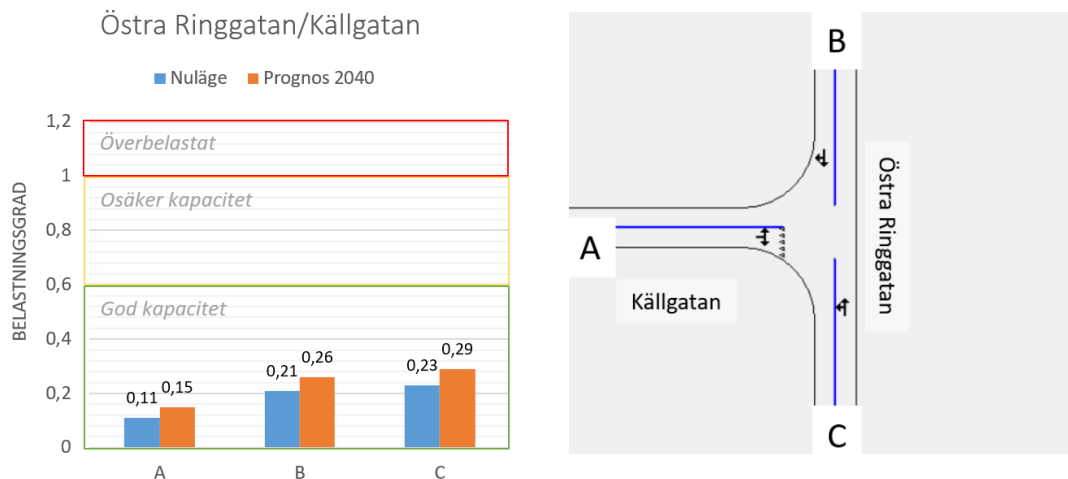
Kapacitetsanalysen visar på att det inte blir några kapacitetsproblem i korsningen. Korsningen bedöms ha god kapacitet. Alla belastningsgrader ligger inom önskvärt område. I det stora hela rör det sig inte om några större flöden i korsningen. På dygnsnivå påverkas flödena kring Paushuset med den nya exploateringen (se Figur 8). På maxtimmesnivå blir dock skillnaderna små och ger därför inget stort utslag på kapacitetsberäkningarna.



Figur 12. Belastningsgrad eftermiddagens maxtimme, nuläge och prognos 2040, korsningen Östra Eriksgatan/Källgatan.

Korsning 4: Östra Ringgatan/Källgatan

Kapacitetsanalysen visar på att det inte blir några kapacitetsproblem i korsningen. Korsningen bedöms ha god kapacitet. Alla belastningsgrader ligger inom önskvärt område. I det stora hela rör det sig inte om några större flöden i korsningen. På maxtimmesnivå blir skillnaderna små och ger därför inget stort utslag på kapacitetsberäkningarna. I dagsläget upplevs det som viss kö kan ibland uppkomma i korsningen. Paushusets alstring bedöms dock inte påverka denna situation.



Figur 13. Belastningsgrad eftermiddagens maxtimme, nuläge och prognos 2040, korsningen Östra Ringgatan/Källgatan.

Känslighetsanalys

För att se hur robusta kapacitetsberäkningarna är har en enkel känslighetsanalys gjorts där alla flöden i korsningarna gradvis räknats upp; ett så kallat "stresstest". På så vis går det att se hur mycket varje korsning tål innan den blir överbelastad. Utgångspunkten är trafikprognosen för år 2040.

- **Korsning 1: Ågatan/Eriksgatan** tål en trafikökning på +60 % innan den blir överbelastad. Det är en förhållandevis stor ökning som motsvarar 800 extra fordon i maxtimmen. Kapaciteten bedöms alltså vara stabil med god marginal.

- **Korsning 2: Östra Ringgatan/Torggatan** tål en trafikökning på +80 % innan den blir överbelastad. Det är även det en förhållandevis stor ökning som motsvarar 1200 extra fordon i maxtimmen. Kapaciteten bedöms vara stabil med god marginal.
- **Korsning 3: Eriksgatan/Källgatan** tål en trafikökning på +350% innan den blir överbelastad. Det motsvarar en ökning på 900 fordon under maxtimmen vilket är en förhållandevis stor ökning. Kapaciteten bedöms vara stabil med god marginal.
- **Korsning 4: Östra Ringgatan/Källgatan** tål en trafikökning på +110% innan den blir överbelastad. Det är en relativt stor ökning som motsvarar 1100 extra fordon i maxtimmen. Viktigt att poängtera är att trafiken på Östra Ringgatan fortfarande rullar på med den här ökningen då det är huvudled. Det är tillfarten från Källgatan som blir överbelastad vid denna ökning. Redan vid en ökning på +80 % bedöms busstrafiken påverkas i tillfarten från Källgatan då det uppstår kö.

Trafiksituationen i korsningarna bedöms, med god marginal, vara stabil även med 2040 års flöden.

3.6 CYKELPARKERING

En ny parkeringsnorm för Enköping kommun antogs hösten 2021. Parkeringsberäkningarna för cykel i detta PM har utgått denna parkeringsnorm.

För bostäder i Paushuset har cykelparkeringstalet 26 platser/1000 kvm BTA använts för boende och 5 platser/1000 kvm BTA för besöksparkering. Detta ger att 25 cykelplatser behövs för boende och 5 platser för besökare.

För kontorsverksamhet i Paushuset har cykelparkeringstalet 13 platser/1000 kvm BTA använts för anställda och 2 plats/1000 kvm BTA för besöksparkering. Detta ger att 108 cykelplatser behövs för anställda och 17 platser för besökare.

För dagligvaruhandel i Paushuset har cykelparkeringstalet 5 platser/1000 kvm BTA använts för anställda och 12 platser/1000 kvm BTA för besöksparkering. Detta ger att 10 cykelplatser behövs för anställda och 28 platser för besökare.

För anställda och besökare till övrig handels- och restaurangverksamhet finns inget parkeringstal i Enköpings parkeringsnorm. Gällande Paushuset har bedömningen gjorts att cykelparkering för dessa verksamheter, både anställda och besökare, kan hänvisas till cykelplatser kring Stora torget.

Tabell 5. Antal cykelparkeringsplatser för boende, kontor och dagligvaruhandel i Paushuset, i enlighet med Enköpings parkeringsnorm.

	Boende/anställda	Besökare	Totalt
Bostäder	25	5	30
Kontor	106	17	123
Dagligvaruhandel	12	28	40
Summa:	143 cykelplatser	50 cykelplatser	193 cykelplatser

Cykelparkering för boende och anställda ska i huvudsak anläggas i cykelrum. I planförslaget för Paushuset redovisas två cykelrum om cirka 190 kvm. Genom att använda tvåvåningscykelställ rymmer cykelrummet de 195 cykelplatser som krävs för boende och anställda.

Cykelrummen ska vara utrustade med cykelställ som möjliggör ramlås. Vidare ordnas möjlighet att ladda elcykelbatterier, tvätta/meka med cykel samt plats finnas för större cyklar som exempelvis lådcyklar. Det finns möjlighet att ordna särskild cykelparkering för större cyklar i garagets hörn, se kapitel om garageutformning. För att inte felparkering ska ske så bör tvåvåningsställena vara utrustade med hydraulik eller motsvarande kraft som gör att inte muskelkraft behövs för att använda det övreplanet.

De två cykelrummen möjliggör viss uppdelning mellan boende och anställda, vilket kan öka säkerheten och tryggheten.

Cykelparkering för besökare till bostäder och verksamheter Paushuset hänvisas till allmän cykelparkering på intilliggande gator och torg. Bedömningen är att det saknas efterfrågan för cykelparkering i cykelrum för besökare. På Stora torget intill Paushusets entré finns lämplig yta cykelparkering.

3.7 BILPARKERING

Parkeringsberäkningar för bil utgår från Enköpings parkeringsnorm. Där riktlinjer saknats har jämförelse gjorts mot andra kommuners normer. Avrundning har gjorts till närmaste hela parkeringsplats. När decimalen var under noll har avrundning upp till en hel plats alltid skett.

- För bostäder i Paushuset har bilparkeringstalet 7,5 platser/1000 kvm BTA använts för boende och 0,5 plats/1000 kvm för besöksparkering, i enlighet med parkeringsnormen.
- För kontorsverksamhet i Paushuset har bilparkeringstalet 9 platser/1000 kvm BTA använts för anställda och 1 plats/1000 kvm för besöksparkering, i enlighet med parkeringsnormen. Viss anpassning har gjorts för att ta hänsyn till ytan som utgör lobby på entréplan.
- För anställda inom dagligvaruhandeln i Paushuset har bilparkeringstalet 4 platser/1000 kvm BTA använts för anställda och 18 platser/1000 kvm BTA för besöksparkering, i enlighet med parkeringsnormen.
- Enköping kommuns parkeringsnorm saknar riktlinjer för parkering för övrig handels- och restaurangverksamhet. För Paushuset har därför en särskild utredning gjorts. Bedömningen är att cirka 2-3 platser/1000 kvm BTA bör ordnas för anställda inom övrig handels- och restaurangverksamhet och 3 platser/1000 kvm BTA för besöksparkering.

Tabell 6. Grundläggande parkeringsbehov enligt Enköpings parkeringsnorm.

	BTA [kvm]	Boende / Anställda	Besökare	Totalt
Bostäder	950	7	1	8
Kontor	8100	73	8	81
Dagligvaruhandel	2300	9	41	50
Övrig handel- och restaurang	4300	10	13	23
Summa:	15 650*	99	63	162 platser

**Totalen i tabellen skiljer sig från den faktiska totalen eftersom inget parkeringsbehov beräknas för övrig galleriayta, alltså yta mellan verksamheterna.*

Vid en förändrad fördelning av bostäder och kontor påverkas behovet av bilparkering. Generellt minskar behovet av parkering när andelen bostäder ökar, eftersom parkeringstalet för bostäder är lägre än det för kontor. Om andelen kontor däremot ökar så ökar också bilparkeringsbehovet.

3.7.1 MOBILITETSÅTGÄRDER

För Paushuset ska mobilitetsåtgärder ordnas för boende och kontorsanställda. Mobilitetsåtgärderna som ordnas ska motsvara följande reduktionsgrad av parkeringstalet:

- 10 % för boendeparkering
- 30 % för parkering för anställda

Mobilitetsåtgärderna och dess reduktionsgrader är i enlighet med kommunens parkeringsnorm.

Mobilitetsåtgärder syftar till att ge nya möjligheter till hållbar mobilitet och minska behovet av att äga och använda bil. Syftet är vidare att bidra till förutsättningar för attraktiva stadsmiljöer med minskad biltrafik.

Paushusets läge mitt i centrum i Enköping innebär goda förutsättningar för ett hållbart resande varför mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster är lämpliga att erbjuda. Mobilitetsåtgärder och tjänster ger möjligheten samt underlättar för att skapa hållbara resvanor och går i linje med Enköpings kommuns mål om hållbart resande i centrum med mindre biltrafik.

Det är byggaktörerna som ansvarar för att bekosta och genomföra mobilitetsåtgärderna. Åtgärderna ska avtalas mellan byggaktör och Enköping kommun.

Nedan redovisas åtgärdspaket för bostäder respektive kontor.

Bostäder

För bostäder i Paushuset tillämpas 10 procents reduktion. Observera att reduktionen som tillämpats för Paushuset därmed är lägre än den maximala reduktionen som normen tillåter. Utifrån Enköpings parkeringsnorm har följande åtgärdspaket tagits fram för att motsvara reduktionsgraden:

- Information om hållbar mobilitet – Vid inflytt ska varje hushåll få information om kollektivtrafiken, cykelstråk och cykelfaciliteter.
- Kollektivtrafikkort – Vid inflytt ska varje hushåll få ett årskort för kollektivtrafiken för att uppmuntra kollektivt resande från start.
- Verktyg och yta för cykelservice – cykelpump och en yta för cykelservice/tvätt ordnas intill cykelrum.
- Synliggjorda parkeringsavgifter – Parkeringsavgifter för boende med parkering i fastigheten ska inte ingå i hyran för bostaden, utan ska faktureras/betalas separat.

Utifrån genomförd enkät tillhörande inkomna svar i samband med plansamrådet så bedöms inte några typer av mobilitetsåtgärder som omotiverade.

Bilpool anses dock olämpligt att ordna för de boende i Paushuset. Detta med anledning av att antalet lägenheter är få. En riktlinje som används av både kommuner och bilpoolsaktörer runt om i landet är att 1 bilpoolsplats/50 lägenheter ska ordnas för att bilpoolen ska vara funktionell och lönsam. Eftersom färre än 50 lägenheter planeras i Paushuset är därför inte bilpool en lönsam mobilitetsåtgärd och rekommenderas därför inte.

Kontor

För kontor i Paushuset tillämpas 30 procents reduktion. Detta motsvarar maximal reduktion enligt Enköpings parkeringsnorm och kräver att ambitiösa mobilitetsåtgärder måste erbjudas för att tillgodose rabatten.

Reduktion för parkeringstal för verksamheter innebär att fastighetsägaren i bygglovsansökan förbinder sig att genomföra en grön resplan, det vill säga ett åtgärds paket som förväntas minska efterfrågan på parkering från de anställda. Det exakta innehållet diskuteras i varje enskilt fall, men som grund ska fastighetsägaren ta fram en gedigen utredning som redovisar vilka åtgärder som ska genomföras samt beräknad påverkan på parkeringsefterfrågan.

Nedan listas exempel som kan ingå i en grön resplan. Ett större paket med flera olika stora åtgärder lämpar sig för att uppfylla den ambitiösa nivån.

- Information om hållbar mobilitet – Vid inflytt ska varje hyresgäst få information om kollektivtrafiken, samåkande, cykelstråk och cykel- och omklädningsfaciliteter.
- Omklädningsrum med dusch och låsbara skåp
- Verktyg och yta för cykelservice – cykelpump och en yta för cykelservice/tvätt ordnas intill cykelrum
- Byggaktören skrivet avtal med cykelmekaniker om cykelservice 2 gånger/år under 5 års tid
- Informationstavla med realtidsinformation om kollektivtrafiken
- Byggaktören tillser så att hyresgäster erbjuder sina anställda kollektivtrafikkort att låna, med minst tre månader förbetalt.

Tabell 7. Parkeringsbehov efter reduktion med mobilitetsåtgärder enligt Enköpings parkeringsnorm.

	BTA [kvm]	Boende / anställda	Besökare	Totalt
Bostäder	950	6	1	7
Kontor	8100	51	8	59
Dagligvaruhandel	2300	9	41	50
Övrig handel- och restaurang	4300	10	13	23
Summa:	15 650*	76	63	139 platser

*Totalen i tabellen skiljer sig från den faktiska totalen eftersom inget parkeringsbehov beräknas för övrig galleriayta, alltså yta mellan verksamheterna.

3.7.2 SAMNYTTJADE PARKERINGSPLATSER

För att effektivisera parkeringsplatsernas beläggning kan samnyttjande av parkeringsplatser användas. Detta är ett vedertaget sätt att hantera parkeringsbehov och den teoretiska metoden används av fler kommuner, till exempel Västerås och Haninge. Samnyttjande innebär att antalet parkeringar optimeras utifrån att efterfrågan av parkering från olika verksamheter varierar mellan olika tider. Som exempel är behovet av parkering för kontor lägre på helgen, medan parkeringsbehovet för shopping under samma tid är större.

För bilparkering i Paushuset tillämpas samnyttjande för all besöksparkering samt för hälften av behovet för anställda baserat på kontorsytan. All besöksparkering innebär 63 platser (se Tabell 7) och hälften av behovet för anställda på kontor innebär 25 platser, alltså hälften av 51 platser enligt Tabell 7, avrundat till hela platser.

Motiveringen till att besöksparkering lämpar sig för samnyttjande är att besökare till Paushuset väntas ha flera verksamheter som målpunkt under samma tillfälle, och alltså kommer stå på samma parkeringsplats under hela besöket. Att samnyttjande tillämpas på hälften av kontorsytan gällande anställda motiveras med att olika hyresgäster kan väntas ha olika stort behov av egna parkeringsplatser. Viss verksamhet kan ha behov av specifika platser, medan andra kontorsanställda kan dela platser.

Den faktiska reduktionen som samnyttjande medför utgår ifrån den tid då besöksparkeringen väntas ha högst beläggning. Baserat på verksamheterna i Paushuset uppskattats beläggningen vara som högst under fredagskvällar. I Tabell 8 redovisas den antagna beläggningen för olika parkeringsplatser under olika dagar och tider. Till exempel väntas beläggningen för besökare till bostäder och shopping vara relativt hög på fredagskvällar, medan beläggningen för kontorsanställda och besökare till kontor under samma tid väntas vara relativt låg. Detta betyder i praktiken att sannolikheten är stor att kontorsplatserna står oanvända under fredagskvällen, medan besöksparkeringen till shopping istället med stor sannolikhet används under samma tid.

Observera att tabellen är teoretisk och representerar endast ett urval av tider. Undantag från beläggningsgraden som redovisas i tabellen kan alltså förekomma på andra tider eller på särskilda dagar, till exempel under helgdagar, lov och andra dagar med extra högt tryck på handel. Dimensionering för samnyttjande utgår inte från extremfall utan är ett genomsnitt baserat på erfarenhet. Tabellen och teorin om samnyttjande utgår bland annat ifrån Parkeringslexikon, med viss justering och specificering för att anpassa till platsens förutsättningar.

Tabell 8. Sannolikhet att platser är upptagna under olika tider (beläggningsgrad).

	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Anställda kontor*	75%	30%	10%	10%
Besökare bostäder	30%	70%	50%	40%
Besökare kontor	75%	30%	10%	10%
Besökare dagligvaruhandel	40%	100%	80%	5%
Besökare övrig handels- och restaurangverksamhet	40%	90%	100%	0%

**Samnyttjande för anställda tillämpas endast på hälften av kontorsytan.*

Den faktiska beläggningen i antal upptagna platser beräknas genom att multiplicera antalet parkeringsplatser som behövs enligt normen inklusive applicerad reduktion till följs av mobilitetsåtgärder, se Tabell 7, med beläggningen i procent enligt Tabell 8. Som exempel blir beräkningen för besökare till dagligvaruhandeln på vardagar följande:

41 parkeringsplatser enligt norm * 40 % beläggning = 17 platser upptagna

Beräkningsmodellen för samnyttjande av parkeringsplatser är teoretisk. Siffrorna i Tabell 9 nedan ska tolkas som en uppskattning, där fokus ska läggas på det *totala* behovet med samnyttjande, alltså nedre raden i tabellen. Att resultatet ges i decimalform, trots att parkeringsplatser i praktiken inte går att dela upp i mindre delar, är ett resultat av modellens teoretiska grund. De decimala resultaten kan tolkas som att en parkeringsplats inte alltid används hela tiden som avses. Till exempel kan siffran 0,5 för besökare till bostäder innebära att en parkeringsplats används av en besökare under en stund, för att därefter användas av en annan besökare under samma tidsperiod.

Tabell 9. Resultattabell samnyttjande, efter att värdena i Tabell 7 och Tabell 8 multiplicerats.

	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Anställda kontor*	18,8	7,5	2,5	2,5
Besökare bostäder	0,3	0,7	0,5	0,4
Besökare kontor	3,0	1,2	0,4	0,4
Besökare dagligvaruhandel	16,4	41,0	32,8	2,1
Besökare övrig handels- och restaurangverksamhet	5,2	11,7	13,0	0,0
Total:	43,7	62,1	49,2	5,4

**Samnyttjande för anställda tillämpas endast på hälften av kontorsytan.*

Den teoretiska resultattabellen ger att högsta totala beläggningen väntas på fredagskvällar och därför är fredagens beläggning dimensionerande. För Paushuset innebär det att maximal beläggning samtidigt väntas under fredagskvällen och innebär att, avrundat uppåt till hela platser, i snitt 63 parkeringsplatser används för besökare och kontorsanställda med delade platser under denna tid.

Utan samnyttjande är det totala parkeringsbehovet för Paushusets besökare och hälften av kontorsanställda cirka 88 platser. Med samnyttjande kan dessa användare istället dela på 63 platser, eftersom fler platser inte väntas användas under maximal beläggning på fredagar. Det betyder att det totala antalet parkeringsplatser som anläggs kan minska med mellanskillnaden, alltså minska med 25 parkeringsplatser.

Tabell 10. Sammanställning över effektiviseringen av antal platser till följd av samnyttjande.

Behov besökare + hälften av kontorsanställda, UTAN samnyttjande	88 platser
Behov besökare + hälften av kontorsanställda, MED samnyttjande	63 platser
Differens:	25 platser

Sett till Paushusets totala parkeringsbehov för bil kan alltså det totala antalet parkeringsplatser justeras ner med 24 platser. I Tabell 11 visas totala parkeringsbehovet för Paushuset för respektive steg i beräkningsprocessen. Det slutgiltiga parkeringsbehovet, med mobilitetsåtgärder samt samnyttjande, är 114 platser.

Tabell 11. Totalt behov av bilplatser utan respektive med reduktion och samnyttjande.

Totalt bilparkeringsbehov Paushuset	Antal platser
Utan reduktion:	162 platser
Med reduktion, utan samnyttjande:	139 platser
Med reduktion, med samnyttjande:	114 platser

Av de totalt 114 platserna är det 63 platser som samnyttjas mellan Paushusets besökare och delvis av kontorsanställda. Resterande 51 platser hyrs ut specifikt till boende och anställda. Av de 51 platserna hyrs 6 platser ut till boende och 45 till kontorshyresgäster med behov av egen parkering.

Tabell 12. Sammanställning över parkering i Paushuset.

Typ av parkering	Privata / Samnyttjade	Antal platser
Boende	Privata	6
Anställda dagligvaruhandel	Privata	9
Anställda övrig handel/restaurang	Privata	10
Kontorsanställda (hälften av totala antalet kontorsanställda)	Privata	26
Summa privata/uthyra platser:		51 platser
Kontorsanställda (hälften av totala antalet kontorsanställda)	Samnyttjade	-
Besökare boende	Samnyttjade	-
Besökare kontor	Samnyttjade	-
Besökare dagligvaruhandel	Samnyttjade	-
Besökare övrig handel/restaurang	Samnyttjade	-
Summa samnyttjade platser:		63 platser
Total:		114 platser

3.8 GARAGEUTFORMNING

Planförslaget redovisar ett underjordiskt garage i två plan med totalt 114 bilparkeringsplatser. På planet närmast gatan, plan 09, ryms 50 bilparkeringsplatser samt cykelrum. På det undre planet, plan 08, ryms 64 bilparkeringsplatser.

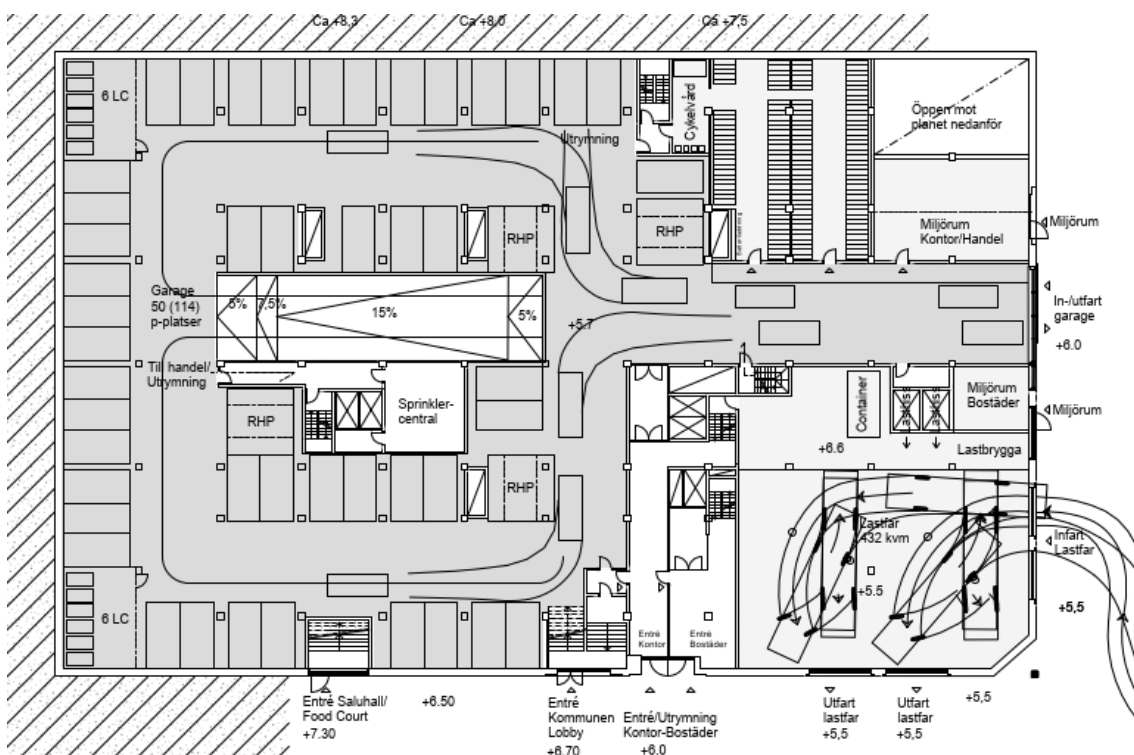
Garagets utformning möjliggör skapande av olika sektioner med parkeringsplatser för boende, anställda respektive besökare. Samnyttjade platser avsedda för besökare och kontorsanställda ordnas lämpligen på övre planet med direkt access från gatan. Uthyrda platser för boende och anställda kan istället ordnas huvudsakligen på nedre planet.

På båda garageplanen redovisas ytor i hörnen för motorcykelparkering. Ytorna i hörnen kan även möjliggöra för parkering för större cyklar, till exempel lastcyklar.

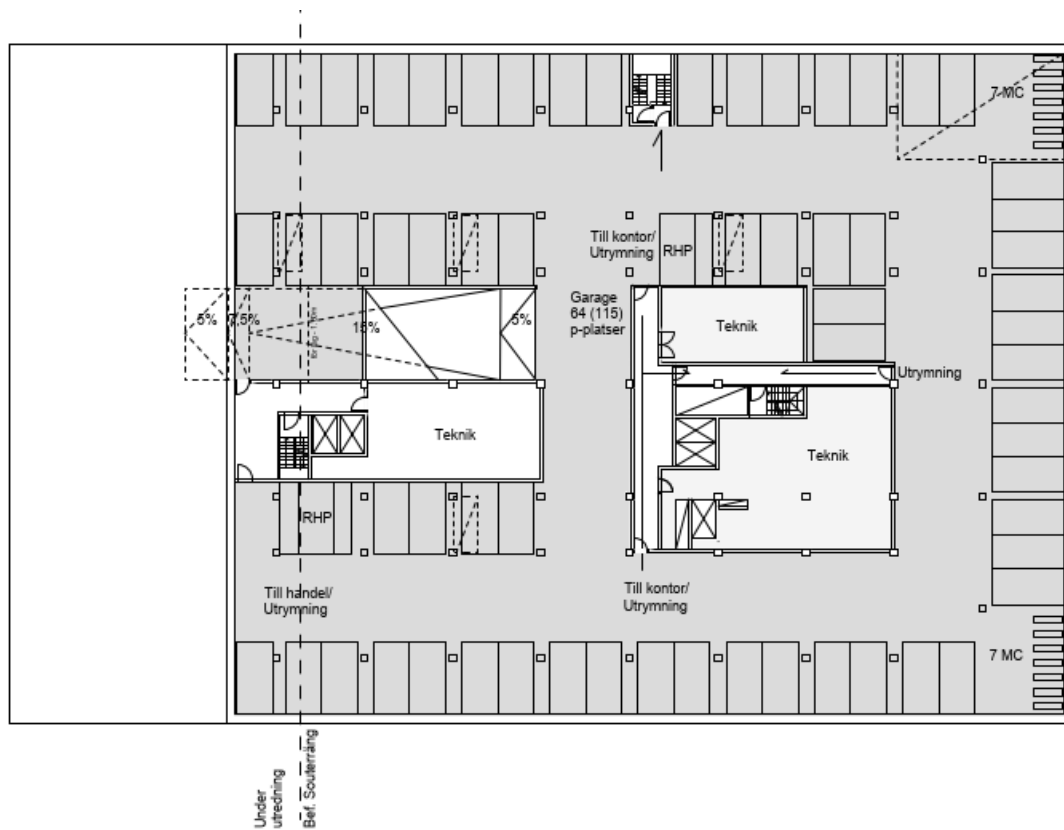
3.8.1 PARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE

Cirka 5 % av det totala antalet parkeringsplatser bör utformat som platser för rörelsehindrade. För Paushuset innebär att totalt 6 platser behövs. Parkeringsplatserna för rörelsehindrade fördelas mellan de två våningarna samt ligger inom 25 meter från entréer (trapphus), se platser märkta "RHP" i Figur 14 och Figur 15.

Rörelsehindrade med parkeringstillstånd har även möjlighet att angöra på intilliggande gångfartsområde eller parkera på avsatta platser utanför planområdet.



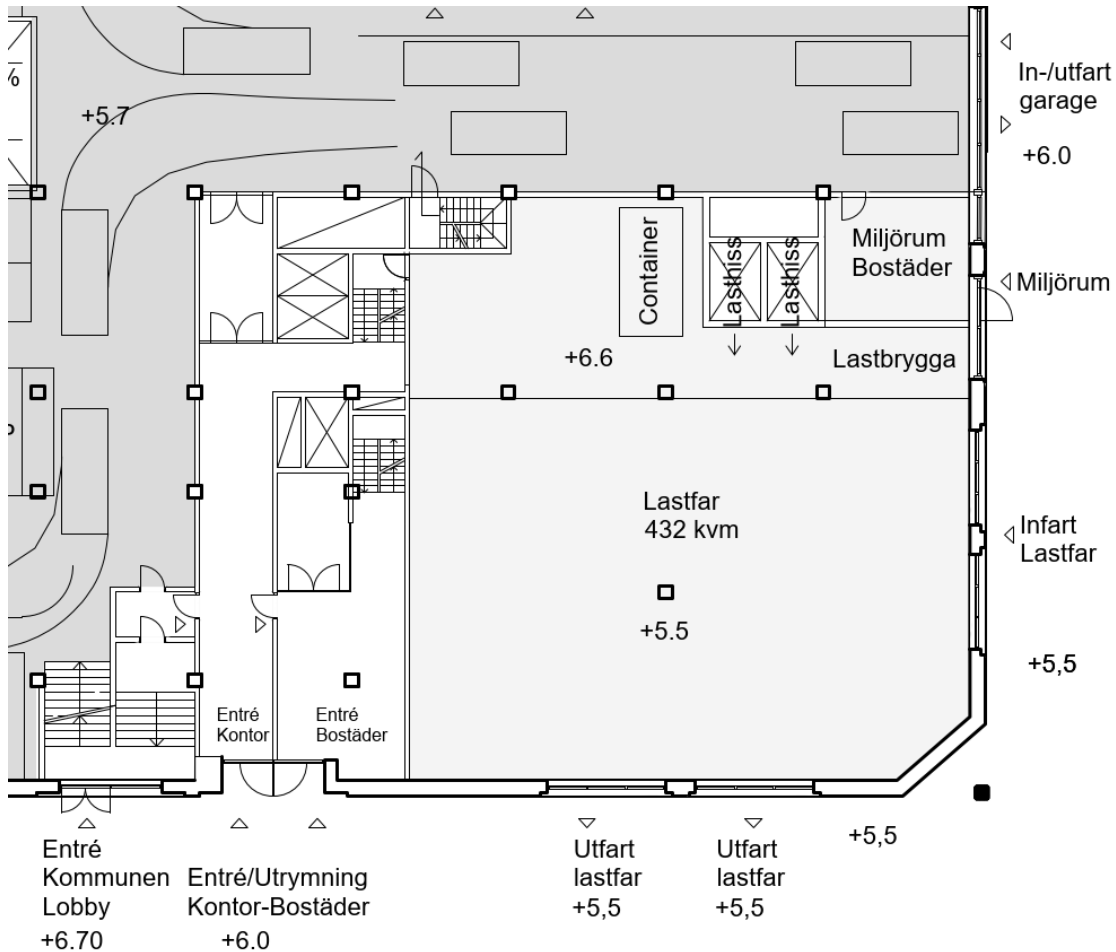
Figur 14. Övre garageplanet.



Figur 15. Nedre garageplanet.

3.9 VARUMOTTAG OCH LOGISTIK

Planförslaget innebär att en ny lastkaj anläggs i hörnet mellan Källgatan och Eriksgatan. En infart föreslås från Eriksgatan och två utfarter mot Källgatan. Lastkajen föreslås utformas med lastbrygga med plats för container samt direkt access till två lasthissar. Utrymmet möjliggör för två lastbilar om 12 meter vardera att angöra samtidigt, förutsatt att lastbilen som kommer först angör den inre platsen. Om en lastbil står på den yttre platsen blockas dock tillgängligheten till den inre platsen. Två utfarter medför att lastbilar kan lämna lastkajen oberoende av varandra.



Figur 16. Lastfar med in- och utfarter.

4 SLUTSATS

Sammanfattningsvis innebär det presenterade planförslaget för Paushuset att bilparkeringsbehovet för boende, anställda och besökare uppfylls i ett underjordiskt garage i två våningar. Även cykelparkeringsbehovet för boende och anställda uppfylls med tillräckligt många platser i cykelrum.

Bilparkeringstalen som använts i beräkningarna i denna utredning utgår från Enköpings parkeringsnorm och reduktionen med mobilitetsåtgärder samt samnyttjandet motsvarar de kommunala målen om ett minskat bilresande. Ett minskat bilresande främjar både miljön i staden med bland annat minde buller och trevligare vistelse för oskyddade trafikanter och flanörer, samt ger en positiv på klimatfrågan i större perspektiv. För att bidra till att nå kommunens mål om hållbara trafikslag är det viktigt att hålla nere bilparkeringstalen och skapa förutsättningar för hållbart resande. Paushuset har med sitt centrala läge möjlighet att bli en ledstjärna för hållbar mobilitet för bostäder och verksamheter i centrala Enköping. Vikten av god cykelparkering och cykelfaciliteter är en grundförutsättning för att möjliggöra enkelt och bekvämt resande även utan bil.

Paushusets lokalisering mitt i centrum innebär särskilda förutsättningar för trafiksituationen och trafiklösningar. Verksamheterna i byggnaden bör ses som en del av hela centrumverksamheten. Det är av stor vikt att parallellt med Paushuset arbeta med Stora torget samt intilliggande centrumgator. Detta bland annat för att skapa kontinuerliga stråk och för att tillgodose bil- och cykelparkeringsbehovet i hela centrum.

De nya Paushuset beräknas generera 1 600 ÅDT år 2040, förutsatt att Enköpingsborna fortsätter resa som de gör idag. Vid ett delvis eller fullt uppfyllande av kommunens mål med mindre andelar biltrafik blir nettoalstringen lägre. I ett scenario där bara var tredje transport görs med bil blir alstringsvärdet 800 ÅDT. Det är med andra ord tydligt att det utifrån måluppfyllelse får stor påverkan på biltrafikalstringen.