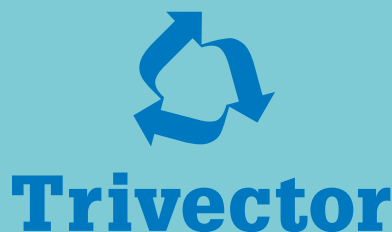


# Parkeringsutredning för Stationsområdet

Parkeringsstal och förslag till åtgärder  
för att uppmuntra hållbart resande

2014-09-03, Västerås stad



Eric Dahlén  
Paulina Soliman

Trivector Traffic, Åldermansgatan 13, SE-227 64 Lund / Sweden  
Telefon +46 (0) 10-456 56, Fax +46 46 38 65 25, info@trivector.se

# Sammanfattning

Västerås stad arbetar för närvarande med projektet 3B (bygg bort barriärer) vilket syftar till att knyta staden till Mälaren och göra Stationsområdet mer lättillgängligt. Resecentrum ska rustas upp, samtidigt som området ska utvecklas till en modern stadsdel. Som ett delprojekt inom 3B har en parkeringsutredning genomförts för att bland annat studera vilka parkeringstal för cykel och bil som är lämpliga för de framtida bostäderna och verksamheterna i området<sup>1</sup>.

I denna kortversion ges en översiktlig bild av de åtgärder och förslag som ingår i parkeringsutredningen. För mer information och utförligare beskrivningar hänvisas till utredningens slutrapport.

## Vad ingår i parkeringsutredningen

Parkeringsutredningen är indelad i sex kapitel. Inledningsvis ges en beskrivning av dagens, och en analys av de framtida, förutsättningarna att resa till och från Stationsområdet med olika transportmedel, samt vilka målsättningar staden har för området sett till transportsystemet.

Efter kartläggningen redogörs vilka fysiska infrastrukturåtgärder och beteendepåverkande åtgärder som bör genomföras för att åstadkomma stadens ambitioner.

Parkeringstalen som redovisas i kapitel fem förutsätter att de föreslagna åtgärderna har genomförts. Förslag till parkeringstal ges både för cykel och bil vid bostad och verksamheter. I detta kapitel diskuteras även behov av parkering vid Centralstationen, samt vilka fördelar som ses med parkeringsköp och samnyttjande av parkering i Stationsområdet med mera.

Avslutningsvis beskrivs en genomförandeplan där samtliga åtgärder har sorterats utifrån när de bör genomföras och vilken aktör som har ansvar för genomförande och uppföljning.

## Vad föreslås i parkeringsutredningen

För att åstadkomma en lägre efterfrågan på bilparkering i Stationsområdet jämfört med andra nyligen exploaterade områden i Västerås krävs att förutsättningarna att resa till fots, med cykel eller kollektivtrafik är mycket goda. I utredningen föreslås åtgärder som det är viktigt att staden, tillsammans med berörda aktörer, genomför för att uppmuntra boende och verksamma till ett hållbart resande. Med detta åtgärdspaket bedöms resvanor och bilinnehav i Stationsområdet kunna bli likt dagens situation i centrala Västerås.

## Åtgärder för att uppmuntra hållbart resande

I parkeringsutredningen ges förslag fysiska infrastrukturåtgärder, samt beteendepåverkande åtgärder riktat till de boende och verksamma i området.

---

<sup>1</sup> Under 2013 och 2014 har staden parallellt med parkeringsutredningen för Stationsområdet också genomfört en översyn av sina generella parkeringsriktlinjer och parkeringsnorm för hela kommunen.

Dessutom bedöms vissa parkeringsregleringar bli nödvändiga för att minska efterfrågan på bilparkering, inte minst kostnads- och tidsreglering. En annan åtgärd som föreslås är att anordna majoriteten av parkeringsplatserna i större gemensamma parkeringshus/-garage. Detta ger möjlighet till ett mer effektivt nyttjande av de parkeringsplatser som anläggs i området.

Att samla parkeringen skapar också större möjligheter för samnyttjande vilket ytterligare skulle effektivisera utnyttjandet av det totala behovet av parkeringsplatser i området. Samnyttjande förenklas dessutom om kommunen har ett större ansvar för parkeringen i området, detta föreslås i rapporten möjliggöras genom så kallade parkeringsköp.

### **Parkeringsstäl för cykel och bil**

Vid bostäder ska minst en cykelparkering finnas per boende. Vid verksamheter utgår förslagen till parkeringsstäl för cykel från att man ska kunna möjliggöra en högre cykelandel än idag. I praktiken innebär detta att parkeringsstäl är något högre jämfört med hur stor andel som cyklar till centrala Västerås idag.

För bilparkering antas de nya invånarna i Stationsområdet i genomsnitt äga bil i samma utsträckning som dagens befolkning i Västerås centrum. Parkeringsstäl för verksamheter utgår från att en något lägre andel kommer att pendla med bil till Stationsområdet jämfört med dagens verksamma i centrum, detta till följd av det centrala läget, mycket god tillgång till attraktiv kollektivtrafik och de åtgärder som föreslås i parkeringsutredningen.

### **Genomförande**

Genomförandet kan delas in i tre faser: planering, genomförande och uppföljning. Västerås stad bör leda utvecklingen och vara proaktiv genom arbetets alla delar för att åtgärderna ska implementeras och få bästa möjliga effekt. En stor del av arbetet förutsätts genomföras av byggherrarna enskilt och gemensamt, men kommunen måste ställa tydliga krav, erbjuda stöd och följa upp så att åtgärderna genomförs på rätt sätt samt att de får önskad effekt.

För planens genomförande är det viktigt att vissa åtgärder är genomförda vid inflyttning så att de som flyttar in har de bästa förutsättningarna att välja hållbara färdmedel från dag ett, samt full information om alternativen. Dessutom föreslås vissa åtgärder som bör genomföras efter inflyttning.

## Åtgärder för att uppmuntra hållbart resande

För Stationsområdet finns en tydlig ambition att utforma gator och stadsmiljöer med fokus på hållbart resande. I praktiken innebär detta att gående, cyklister och kollektivtrafik ska ges gott om utrymme och även prioriteras högre än övrig trafik vid eventuella målkonflikter. Förutom den fysiska utformningen är det också viktigt att arbeta aktivt med de boendes och verksammas transportbeteenden. Även om infrastrukturen planeras så att det blir attraktivt att gå, cykla och resa med kollektivtrafiken behöver människor uppmuntras att testa att resa med cykel, kollektivtrafik eller att nyttja bilpool och sedan få stöd för att bibehålla sina resvanor.

Dessa beteendepåverkande åtgärder, även kallat Mobility Management, kommer Västerås stad tillsammans med fastighetsägarna/exploatörerna att behöva arbeta med för att uppmuntra och underlätta en livsstil där bilåkande inte är norm.

Nedan beskrivs kortfattat de åtgärder som föreslås, samt när i processen de bör genomföras.

### Åtgärder i planeringsfasen – före inflyttning

- ▶ Bilpool för boende med medlemskap inkluderat i åtminstone fem år
- ▶ Cykelpool med olika typer av cyklar, t ex lådcyklar och med bemannad service
- ▶ Offentliga cykelpumpar inne i området
- ▶ Lånecykelsystem
- ▶ Realtidsskyltar för hållbart resande

### Åtgärder i användningsfasen – under och efter inflyttning

- ▶ Informationspaket till spekulanter
- ▶ Välkomstpaket till nyinflyttade
- ▶ Respolicys och gröna resplaner på företag
- ▶ Kampanjer riktat mot boende, barn och verksamma för att testa på och fortsätta resa med cykel och kollektivtrafik

# Parkering i Stationsområdet

## Parkeringstal

Parkeringstalen för cykel och bil anger ett minimum av hur många platser som exploitören ska anordna vid ny- och ombyggnation. Parkeringstalen för bostäder är uttryckt som cykel- och bilparkeringsplatser per bostad, medan parkeringstalen för verksamheter uttrycks som antal platser per 1000 kvm BTA.

Parkeringstalen i tabellerna nedan har tagits fram med utgångspunkten att föreslagna fysiska och beteendepåverkande åtgärder är genomförda<sup>2</sup>. Om detta inte sker finns skäl att justera upp talen.

## Cykelparkering

	Cykelplatser per lägenhet	Cykelplatser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	Varav arbetsplatsparkering	Varav besöksparkering
Lägenheter	2,5			0,5
- 1-2 rum	2-2,5*			0,5
- 3 rum eller fler	2,5-3,5**			0,5
Studentlägenheter	2			0,5
Kontor		17		1
Restaurang		24		21
Förskola			0,5 / anställd	0,3 / barn
Närbutik		23	3	20
Industri och hantverk		13	12	1
Grundskola		42	4	38 (elever)
Lunchbar		24	3	21
Bibliotek		4		
Hotell		4		

\* 2,0 avser små lägenheter om 1 r.o.k. avsedda för en person

\*\* 3,5 avser större lägenheter, fler än 3 r.o.k., avsedda för minst två personer

<sup>2</sup> Samtliga föreslagna åtgärder redovisas i kapitel 3 och 4 i huvudrapport.

## Bilparkering

	Bilplatser per lägenhet	Bilplatser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	Varav arbetsplatsparkering	Varav besöksparkering
Lägenheter	0,7			0,1
1-2 rum	0,3-0,6*			0,1
3 rum eller fler	0,8			0,1
Studentlägenheter	0,08			0,02
Kontor		13	12	1
Restaurang		21	3	18
Förskola		5	2	3
Närbutik		13	3	10
Industri och hantverk		12	11	1
Grundskola		4	4	
Lunchbar		21	3	18
Bibliotek		4		
Hotell		10		

\* 0,3 gäller små lägenheter (1 rok) som är avsedda för en person. 0,6 gäller större 1-2:or för två personer.

## Parkeringsköp som verktyg

Vid en exploatering är det exploatörens skyldighet att anordna det antal parkeringsplatser som kommunen anger i sin parkeringsnorm. I Stationsområdet föreslås dock att exploatören ges möjlighet att friköpa majoriteten eller delar av sina bilparkeringsplatser till kommunen.

Parkeringsköp innebär att exploatören betalar en förbestämd summa per parkeringsplats till kommunen, som i sin tur åtar sig att bygga parkeringsplatserna. Om det finns en befintlig parkeringsanläggning med lediga platser inom acceptabelt gångavstånd från fastigheten kan parkeringsplatserna anordnas i denna. Om avståndet är för långt, eller om det inte finns några befintliga, bör kommunen anlägga ett antal större parkeringsanläggningar, där flera fastighetsheters parkeringsplatser kan rymmas.

Parkeringsköpsavtalet kan omfatta samtliga parkeringsplatser för fastigheten eller ett visst antal, t ex kan exploatören friköpa hälften av det antalet parkeringsnormen anger som kommunen istället ordnar i en gemensam anläggning, medan exploatören anordnar resterande hälft inom fastigheten.

## Hur kan parkeringsköp gynna exploatören och kommunen

Kostnaden för parkeringsköpet bör sättas något lägre än anläggningskostnaden för parkering inom respektive fastighet. På så sätt finns ekonomiska incitament för exploatören att ingå avtal. På samma gång får kommunen större rådighet och flexibilitet över parkeringssituationen, vilket bland annat förenklar möjlighet till samnyttjande. I och med den ekonomiska rabatten för exploatören har kommunen utrymme att ställa krav på att exploatörerna till exempel ska bidra med de föreslagna beteendepåverkansåtgärderna som föreslås, t ex att de ska upprätta en bilpoolstjänst där medlemskapet ska ingå i åtminstone fem år.

## Samnyttjande av bilparkering

I parkeringsnormen framgår hur mycket parkering som behövs för bostäder respektive verksamheter i området. Eftersom samtliga boende, verksamma och besökare inte kommer att behöva sina parkeringsplatser samtidigt i området föreslås att all bilparkering samnyttjas. Detta leder till lägre anläggningskostnader och bostadshyror, samt ett mer effektivt utnyttjande av värdefull mark. Samnyttjande underlättas om majoriteten av områdets parkering anordnas i gemensamma anläggningar ägda av kommunen (vilket möjliggörs med hjälp av parkeringsköp).

## Hur mycket och vilken typ av parkering bör samnyttjas

Hur stor andel av parkeringsplatser som kan samnyttjas beror på beläggningen under olika tider på dygnet. Mest gynnsamt är att samnyttja parkeringsplatser för kontor och pendlarparkering med handel och idrottsanläggningar/badhus i och med att deras efterfrågan på parkering skiljer sig över veckan. Kontor och pendlare behöver främst parkering dagtid under vardagar, medan handel och idrottsanläggningar i regel har högst beläggning under vardagkvällar och helger.

Boendeparkering bör inte samnyttjas i för stor utsträckning eftersom det ”tvingar” de boende att ta sin bil till jobbet för att lämna platsen åt någon annan.

## Räkneexempel – hur många parkeringsplatser behöver anordnas med och utan samnyttjande av bilparkering

Nedan ges ett exempel av hur många parkeringsplatser som kommer att behöva anordnas enligt den föreslagna bilparkeringsnormen, med och utan samnyttjande. I exemplet antas ett fiktivt kvarter som innehåller 200 lägenheter, 10 000 kvm BTA kontor och 1 000 kvm BTA handel.

### Utan samnyttjande

Utan samnyttjande beräknas parkeringstalen rakt av från den föreslagna normen, exempelvis föreslås 0,7 parkeringsplatser per lägenhet vilket i detta exempel innebär 140 parkeringsplatser totalt sett (200 lägenheter multiplicerat med 0,7 parkeringsplatser per lägenhet). Totalt behövs **283** parkeringsplatser i exemplet.

Exploatering	Antal lägenheter/kvm BTA	Antal bilparkeringar
Lägenheter	<b>200</b>	<b>140</b> (200x0,7), varav 20 för besökare (200x0,1)
Kontor	<b>10 000</b>	<b>130</b> (10 000x13/1000)
Handel	<b>1 000</b>	<b>13</b> (1 000x13/1000)
<i>Summa:</i>		<i><b>283</b></i>

### Med samnyttjande

Eftersom samtliga boende, verksamma och besökare behöver ha tillgång till parkering samtidigt är det mer effektivt att samnyttja parkeringen. I tabellen nedan anges hur många procent av det totala parkeringsbehovet varje lokal behöver över dygnet.

Lokaltyp	Vardag 10-16	Fredag 16 - 19	Lördag 10 – 13	Natt
Bostäder	75%	75%	75%	80%
Boendebesökare	30%	70%	40%	50%
Kontor	60-80 %	20%	10%	20%
Närbutik	40%	80-90 %	100%	-

Om dessa samnyttjandesiffror används för det fiktiva exempelkvarteret skulle det totala antalet parkeringsplatser minska från **283** till **206** platser. Om man väljer att samnyttja en ännu högre andel av boendeparkeringen skulle det totala behovet minska ytterligare, detta rekommenderas dock inte i utredningen eftersom det "tvingar" de boende att flytta sin bil under dagen.

Lokaltyp	Vardag 10-16	Fredag 16 - 19	Lördag 10 – 13	Natt
Bostäder	0,75x120=90	0,75x120=90	0,75x120=90	0,80x120=96
Boendebesökare	0,30x20=6	0,70x20=14	0,40x20=8	0,50x20=10
Kontor	0,60- 0,80x130=78-104	0,20x130=26	0,10x130=13	0,20x130=26
Närbutik	0,40x13=6	0,80-0,90x13=11- 12	1,00x13=13	-
<i>Summa:</i>	<i><b>180-206</b></i>	<i><b>141-142</b></i>	<i><b>124</b></i>	<i><b>132</b></i>