

An isometric illustration of a city street scene. On the left, a multi-story building with a striped awning over a storefront. Two cars are parked on the street in front of it. A 'P' sign is visible on a tree in the background. On the right, a three-story brick building with a dark roof and dormer windows. A person is riding a bicycle on the sidewalk, and several bicycles are parked in a rack. In the foreground, a parking lot contains two cars and a van. A person is walking on the sidewalk, and a woman is walking with a child. A wheelchair symbol is painted on the pavement. Two parking signs are visible: one with a 'P' and an arrow, and another with a 'P' and a wheelchair symbol.

# PROGRAM FÖR PARKERING I VÄSTERÅS 2015-2026

*Västerås stad*

Antagen av kommunfullmäktige 5 november 2015

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	3	Reglering av taxa och tid .....	14
Inledning .....	4	Styrmedel för arbetsplatsparkering .....	14
Vad är ett parkeringsprogram? .....	4	Kommunen som kunskapsförmedlare .....	15
Ansvaret för parkering .....	5	Parkering som styrmedel för bättre miljö .....	15
Syfte .....	5	Parkering i centrala Västerås .....	15
Parkering i stadens styrdokument .....	5	Parkering för personer med rörelsenedsättning.....	17
Parkering – en kunskapssammanställning .....	9	Parkering för tvåhjuliga motorfordon .....	17
Vad är parkering? .....	9	Metodik: Fyrstegsprincipen en grund för hållbar.....	19
Cykelparkering .....	9	parkeringsplanering	
Cykelinnehav och cykelanvändning.....	9	Mål och strategier för en hållbar parkeringsplanering .....	20
Bilparkering.....	10	Mål 1: Mer effektivt markutnyttjande .....	21
Bilinhav och bilanvändning .....	10	Mål 2: Mer hållbart resande.....	22
Motorcykel- och mopedinnehav .....	11	Mål 3: Ett samhällsekonomiskt gynnsamt .....	23
Ytor för parkering.....	11	stadsbyggande	
Lösningar för parkering .....	12	Mål 4: Skapande av attraktivare stadsmiljöer .....	24
Parkeringsmarknaden.....	13	Mål 5: En mer tillgänglig stad .....	25
Styrmedel i planskedet.....	14	Fortsatt övergripande arbete.....	26

## Projektledare:

Jenny Holgersson, tekniska kontoret, 2014-08–2015-08

Linnea Viklund, tekniska kontoret, 2014-01–2014-08 samt 2015-09–2015-12

Anna Jägvald, stadsbyggnadsförvaltningen, 2012-11–2013-12

## Projektgrupp:

Anna Jägvald/ Sara Fast, stadsbyggnadsförvaltningen

Linnea Viklund, tekniska kontoret

Cecilia Olsson, fastighetskontoret

Anneli Asplin/Thomas Wulcan, tekniska kontoret

Håkan Svärd, stadsledningskontoret

## Styrgrupp:

Översiktplanens styrgrupp

# Sammanfattning

Västerås växer. I stadens vision nämns att satsningar på det centrala boendet i kombination med ett livfullt utbud av aktiviteter och handel, stimulerar till både upplevelser och avkoppling.

En av strategierna i Västerås översiktsplan 2026 är att bygga staden inåt för att bygga den hållbart och göra den tillgänglig. Med fler invånare, fler besökare och fler inpendlare krävs en genomtänkt parkeringsplanering. För att city ska vara attraktivt behöver det vara tillgängligt för alla, till exempel genom att det finns tillgång till parkeringsplatser för cykel, bil och andra motorfordon. Att sänka parkeringstalen för bil och välkomna nya, gemensamma parkeringslösningar öppnar upp för förtätningar i staden och välkomnar fler att nyttja staden.

Programmet för parkering är Västerås stads styrande dokument kring parkering för bilar, cyklar och andra fordon. Syftet med programmet är att skapa möjligheter att i större utsträckning än idag använda parkering som ett styrmedel för en mer hållbar och attraktiv stad. Ett annat syfte är att öka möjligheterna till bostadsbyggande med hjälp av en genomtänkt parkeringsplanering. Programmet gäller för åren 2015-2026. En utvärdering av programmet görs år 2020.

Stadens övergripande mål kring stadsutveckling har brutits ner till fem mål kring parkering. De fem målen ger en vägledning till hur staden ska arbeta med parkeringar från tidig planering till bygglovsgivning och förvaltning.

Målen är:

- ▶ Effektivt marknyttjande
- ▶ Mer hållbart resande
- ▶ Samhällsekonomiskt gynnsamt stadsbyggande
- ▶ Skapande av attraktivare stadsmiljöer
- ▶ En mer tillgänglig stad

Programmet för parkering innehåller också förslag till hur kommunen ska arbeta med löpande uppföljning av efterfrågan av parkeringar.

Västerås stad arbetar aktivt för att främja gång, cykling och kollektivtrafik.

Genom att fler väljer att gå, cykla och öka kollektivt, ökar tillgängligheten för dem som behöver använda bilen.

De som kan byta ut bilen som transportsätt får möjlighet att göra detta, så att de som verkligen behöver använda bilen enkelt ska kunna ta sig fram och parkera.



# Inledning

## Vad är ett parkeringsprogram?

Programmet för parkering är Västerås stads styrande dokument kring parkering för bilar och cyklar. Programmet visar stadens övergripande viljeinriktning kring parkeringsfrågor. Övergripande mål kring utveckling av staden bryts ner och kopplas till parkeringsfrågorna. På så sätt ger programmet en vägledning till hur staden ska arbeta med parkeringar i alla skeden, från tidig planering till bygglovgivning och förvaltning. Programmet gäller för åren 2015-2026. En utvärdering av programmet görs år 2020.

Figur 1.  
Visualisering över hur programmet för parkering relaterar till andra styrande dokument i Västerås stad.



Programmet är ett paraply för parkeringsriktlinjerna och andra parkeringsdokument inom staden. Det skapar en röd tråd från stadens vision via mål ner till konkreta åtgärder. Åtgärderna presenteras i dokumenten "Riktlinjer för parkering i Västerås" samt "Handlingsplan för parkering i centrala Västerås".

Tillgång till parkering är en förutsättning för att cyklister, bilister och andra fordonsförare ska ha tillgänglighet till våra samhällsfunktioner. Samtidigt tar parkering stora ytor i anspråk och parkeringsplatsernas utformning påverkar stadsmiljöns attraktivitet. När Västerås växer och förtätas uppstår konkurrens om utrymmena för trafik i staden. I stadens styrande dokument framgår vikten av att prioritera gång, cykling och kollektivtrafik och göra det lättare att välja dessa färdmedel. Detta förhållningssätt ökar också tillgängligheten för dem som måste ta bilen.

Minskad trängsel i bilvägnätet och en balanserad efterfrågan på parkering säkerställer att bilen kan vara ett fungerande alternativ även i en framtida tätare stad. Parkeringsplaneringen behöver alltså ske utifrån tillgänglighet, markutnyttjande, stadens attraktivitet och ett hållbart transportsystem.

Som stöd i handläggningen antog Västerås nya Parkeringsriktlinjer för Västerås stad, under 2007<sup>1</sup>. Riktlinjerna används vid exploatering eller ombyggnation och syftar till att säkerställa en god kvalitet i parkeringsplaneringen genom hela planprocessen, från översiktlig planering till bygglovshandläggning. Riktlinjerna för parkering uppdateras i samband med detta program för parkering. Den nya utgåvan innehåller utformning av parkeringar, zoner, parkeringstal och flexibla parkeringstal för cykel och bil.

För att skapa en gemensam syn med handlare, fastighetsägare och andra aktörer i city på parkeringarna i city har en gemensam Handlingsplan för parkering i centrala Västerås tagits fram<sup>2</sup>. En ambition i handlingsplanen är att alla parkeringsplatser inom cityringen ska vara möjliga att samutnyttja mellan olika användargrupper.

## Ansvar för parkering

Kommunen har ett övergripande ansvar för parkeringens planering enligt plan- och bygglagen<sup>3</sup> kapitlet 2 § samt 4 kapitlet 13 §. Kommunen (inom Västerås stad: byggnadsnämnden) anger i samband med detaljplan och bygglov den mängd parkeringsplatser som fastighetsägaren ska ordna för bilar och cyklar. Det är sedan fastighetsägaren som ansvarar för att ordna med parkeringsplatserna. Därför är det viktigt att kommunen redovisar en tydlig syn på hur parkeringen i Västerås ska ordnas.

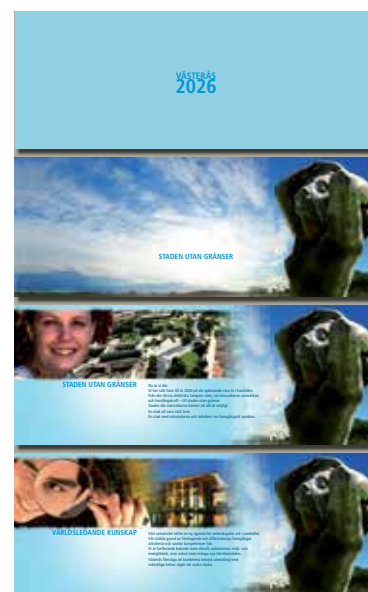
## Syfte

Syftet med programmet är att skapa möjligheter att i större utsträckning än idag använda parkering som ett styrmedel för en mer hållbar och attraktiv stad. Ett annat syfte är att öka möjligheterna till bostadsbyggande med hjälp av en genomtänkt parkeringsplanering.

Målen presenteras närmare i avsnittet "Mål och strategier för en hållbar parkeringsplanering".

## Parkering i stadens styrdokument

Programmet för parkering tar stöd i flera av stadens övergripande styrdokument. I Figur 1 visas hur dessa dokument hänger ihop. I Vision 2026 – Staden utan gränser talas om hur "satsningar på det centrala boendet i kombination med ett livfullt utbud av aktiviteter och handel, stimulerar till både upplevelser och avkoppling". För ett attraktivt city är tillgängligheten viktig, till exempel genom tillgången till parkeringsplatser för cykel, bil och andra motorfordon. Visionen talar vidare om hur "Västerås utvecklats till en aktiv mötesplats, med nya mötesformer. Fler och fler tar sig till vår stad och vill vara med". Med fler invånare, fler besökare och fler inpendlare krävs en genomtänkt parkeringsplanering.



1. Riktlinjer för parkering i Västerås stad. Trivector Traffic AB. Rapport 2006:86, ver 0,98. Antagen av kommunfullmäktige 2007.
2. Handlingsplan för parkering i centrala Västerås. Antagen av tekniska nämnden 2009.
3. Plan- och bygglag 2010:900 med ändringar till och med 2014:1014



Västerås Översiktsplan 2026<sup>4</sup> innehåller tolv strategier för en hållbar utveckling. Strategierna ska ge Västerås möjlighet att växa och utvecklas. Samtidigt begränsas behovet av klimatpåverkande transporter och exploatering av brukningsvärd mark.

De strategier i ÖP 2026 som bedöms ha särskild bäring på parkeringsarbetet är:

**Bygg staden inåt** – Att sänka parkeringstalen för bil och välkomna nya, gemensamma parkeringslösningar öppnar upp för förtätningar i staden. Flera exempel ges i översiktsplanen där nuvarande parkeringsplatser kan prövas för ny bebyggelse. Nya verksamheter i centrala lägen kan bidra till ökat stadsliv och ett ännu attraktivare city. Detta bidrar också till uppfyllelse av strategin City – mötesplats för alla.

**Bostäder för alla** – Det är kostsamt att anlägga parkeringar, särskilt i centrala lägen. En sänkning av parkeringstalen för bil kan medverka till billigare nybyggnation av bostäder. Fastigheter som tidigare inte kunnat bebyggas på grund av kostnaderna för parkeringsgarage eller på grund av brist på ytor för parkering, kan därmed utnyttjas.

**Enkelt att gå och cykla** samt **Kollektivtrafiken som ryggrad** – De nya riktlinjerna för parkering tar genom zonindelningen hänsyn till rimliga gång- och cykelavstånd. Cykelparkering av god standard bedöms vara en nyckel för att öka cykelns attraktivitet. Västerås har kollektivtrafik av hög standard som täcker i stort sett hela tätorten och viktiga stråk på landsbygden. Riktlinjerna för parkering tar genom zonindelningen hänsyn till tillgången och närheten till kollektivtrafik. Mobility Managementåtgärder<sup>5</sup> som till exempel bilpool kan också bidra till en sänkning av parkeringstalen. Denna typ av åtgärder förbättrar konkurrenskraften för hållbara färdmedel. Genom att underlätta för alternativa transportslag så kan bilen fortsätta vara ett fungerande alternativ även i en tätare stad.

Programmet för parkering syftar till att stimulera ett hållbart resande. Detta stöds av målet i Strategiska planen<sup>6</sup> om att Västerås ska vara Sveriges bästa miljökommun. Det är också i linje med Västerås stads klimatprogram<sup>7</sup>. I klimatprogrammet finns inriktningarna att prioritera gång, cykel- och kollektivtrafik samt att underlätta omställningen till en hållbar biltrafik.

En ny trafikplan<sup>8</sup> antogs av kommunfullmäktige i maj 2014. Trafikplanen utgår från innehållet i Översiktsplanen 2026 samt Klimatprogrammet. Trafikplanen innehåller tio strategier för en hållbar trafik där fokus ligger på att ge gång, cykling och kollektivtrafik prioritet i en växande och tätare stad.

I Handlingsplan för utomhusluft<sup>9</sup>, antagen 2013, konstateras att trafiken är den främsta källan till luftföroreningar. I Västerås är det framför allt halterna av partiklar och kvävedioxid som ligger nära gränsvärdena. Ett av målen i handlingsplanen är att få ner dessa nivåer så att staden med god marginal klarar kraven i lagstiftningen. En hållbar parkeringsplanering som leder till minskad biltrafik bidrar till att detta mål uppfylls.

4. Västerås Översiktsplan 2026 med utblick mot 2050. Antagen av kommunfullmäktige 2012.

5. Mobility Management innebär mjuka åtgärder för att påverka en resa innan den börjar. Det kan till exempel handla om kampanjer, information, bilpooler, resfria möten eller personlig transportrådgivning.

6. Strategisk plan för Västerås stad 2015-2015. Antagen av kommunfullmäktige 2011.

7. Klimatprogram 2012. Västerås stad. Antagen av kommunfullmäktige 2012.

8. Trafikplan 2026 strategidel. Västerås stad. Antagen av kommunfullmäktige 2014.

9. Västerås stads handlingsplan för utomhusluft. Västerås stad. Antagen av kommunfullmäktige 2013.



Parkeringsplaneringen påverkar också vattenmiljön i Västerås. Dagvattenpolicy<sup>10</sup> och Handlingsplan för dagvatten i Västerås<sup>11</sup> är två nya styrdokument antagna under 2014. När mark hårdgörs, till exempel för parkering, förändras den naturliga vattenbalansen och mängden dagvatten ökar. Dagvattnet går direkt ut i Mälaren där det innebär en stor miljöbelastning. I dagvattenpolicyen slås fast att "Dagvatten ska renas och fördröjas så nära källan som möjligt". Det innebär att parkeringsytor och parkeringsanläggningar ska utformas så att dagvatten tas om hand genom till exempel gröna tak, semipermeabla ytor eller svackdiken.

I Bostadsförsörjning i Västerås, program med riktlinjer<sup>12</sup> som antogs 2014 finns målsättningen att förtätning ska ske överallt i tätorten och i serviceorterna. En annan målsättning är att Västerås stad ska skapa förutsättningar för ett bostadsbyggande som svarar upp mot den strategiska befolkningsprognosen. Prognosen innebär en befolkningsökning med knappt 1 600 personer per år fram till år 2050. Med tanke på dessa målsättningar är det svårt att motivera att värdefull mark upptas till parkering om denna kan lösas på annat sätt. Genom tillämpning av flexibla parkeringstal, vilka baseras på verkliga data kring ägande och användande av bil och cykel i olika bostadsområden i Västerås blir dimensioneringen av antalet bil- och cykelparkeringar mer korrekt än tidigare.

En annan målsättning i programmet ovan är att bostadsbyggandet ska medverka till en attraktiv stad som möter en ökande befolkning på ett hållbart sätt. För att understödja ett hållbart byggande behöver också parkeringsplaneringen stödja hållbara transportsätt. Riktlinjerna för parkering motiverar olika typer av hållbart resande genom att tillämpa flexibla parkeringstal. I dessa kan en entreprenör minska antalet bilparkeringsplatser genom att skapa utrymme för bilpool eller genomföra Mobility Management-åtgärder som ökar ett hållbart resande. De nya parkeringstalen hjälper också entreprenören att dimensionera rätt antal cykelparkeringsplatser.

---

10. Dagvattenpolicy i Västerås. Västerås stad. Antagen av kommunfullmäktige 2014.

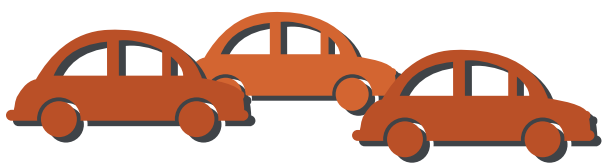
11. Handlingsplan för dagvatten i Västerås. Västerås stad. Antagen av kommunfullmäktige 2014.

12. Bostadsförsörjning i Västerås, Program med riktlinjer 2014-2017. Västerås stad. 835301 2014-10.



En Handlingsplan för fossilfria fordon är under framtagande. I denna beskrivs hur mängden fossilfria fordon i Västerås ska öka. Denna tas fram eftersom det sker en snabb utveckling inom elbilsområdet, såväl när det gäller teknikutveckling som försäljning av bilar. EU har tagit fram ett direktiv om infrastruktur för alternativa drivmedel och det finns ett nationellt mål om en fossiloberoende svensk fordonsflotta år 2030. Behov finns av laddplatser för elbilar i samband med parkeringsplatser. Handlingsplan för fossilfria fordon kommer att komplettera programmet för parkering och riktlinjerna med information kring parkering för elfordon. I enlighet med handlingsplanen behöver kompletteringar kring planer för utbyggnad, placering och reglering av laddplatser tas fram. Både boende- och verksamhetsparkeringar behöver omfattas; både för besökare samt boende/verksamma.

Under våren 2015 antog tekniska nämnden en Handlingsplan för ökad och säker gång- och cykeltrafik<sup>13</sup>. Planen består av nio åtgärdsområden med definierade åtgärder för att få en ökad och säker gång- och cykeltrafik i Västerås fem år framåt, åren 2015-2019.



.....  
13. Handlingsplan för ökad och säker gång- och cykeltrafik 2015-2019 i Västerås. Antagen av tekniska nämnden 2015.



# Parkering – en kunskaps-sammanställning

Parkeringarnas stora betydelse för hela trafiksystemets funktion har uppmärksamats allt mer under senare år. Ett aktivt arbete med parkeringsfrågor är ett kostnadseffektivt och nödvändigt delområde inom trafikplaneringen.

## Vad är parkering?

Att parkera innebär enligt trafikförordningen<sup>14</sup> att ställa upp ett fordon med eller utan förare, utom när man gör det för att

- ▶ trafikförhållandena kräver det
- ▶ undvika fara, eller
- ▶ låta någon stiga i eller ur fordonet eller för att lasta av eller på gods.

## Cykelparkering

De flesta cyklar har två hjul och är byggda för en cyklist. En parkeringsplats för en vanlig tvåhjulig cykel tar cirka två kvadratmeter i anspråk. Nu kommer en stor mängd nya typer av cyklar. Vissa har lådor för packning eller skjutsning av barn, andra har chassi och framförs liggande. Det finns cyklar med ett hjulpar fram, andra modeller har istället ett hjulpar bak. Cykelsläpkärror som går att koppla loss kan också vara en smidig lösning. Gemensamt för de nya typerna av cykelekipage är att de kräver större utrymme vid parkering. Elcyklar och elmopeder har också behov av större parkeringsutrymme. Vädskydd behövs om batteriet ska laddas och möjlighet till fastläsning är ett krav på grund av att dessa fordon är dyra i inköp.

## Cykelinnehav och cykelanvändning

Nästan nio av tio västeråsare har tillgång till minst en cykel enligt den resvaneundersökning som gjordes i Västerås år 2011<sup>15</sup> och som omfattar svar från över 2 000 västeråsare. Det höga cykelinnehavet är relativt oberoende av vilket bostadsområde man bor i. Det innebär att det finns över 120 000 cyklar i kommunen.

Enligt samma undersökning använder en fjärdedel av de boende i Västerås tätort sin cykel till minst en resa under en vanlig dag. Bland boende i serviceorterna och på landsbygden använder en av tio invånare sin cykel under en dag. Totalt görs cirka 50 000 cykelresor i kommunen varje dag.

Ett aktivt arbete med parkeringsfrågor är ett kostnadseffektivt och nödvändigt delområde inom trafikplaneringen.

14. Trafikförordning (1998:1276)

15. Chapman H, Quist S. Resvaneundersökning utförd på uppdrag av Västerås stad. M&Q. 2011.

## Bilparkering

En genomsnittlig bil används en timme per dygn, övriga 23 timmar står bilen parkerad<sup>16</sup>. En parkeringsplats upptar en yta på mellan 15 och 30 kvadratmeter; det senare måttet inklusive körgator och ramper<sup>17</sup>. Markparkeringar tar upp stora ytor i staden. Ett lokalt exempel från stationsområdet i centrala Västerås visar att markparkeringar upptar cirka 20 procent av marken.

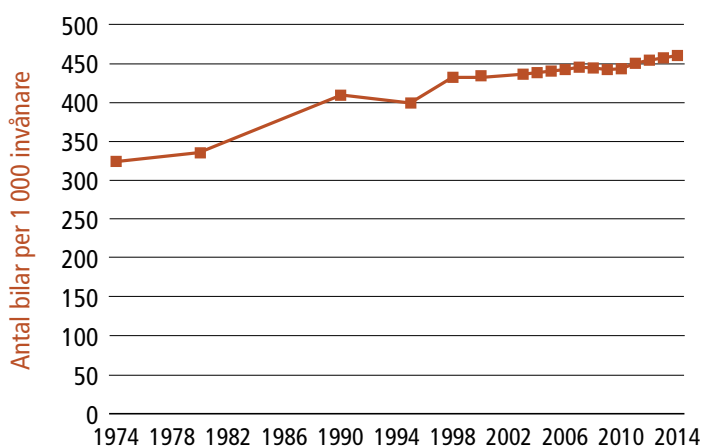
## Bilnehav och bilanvändning

Bilnehavet i Västerås uppgår 2014 till 460 personbilar per 1 000 invånare<sup>18</sup>. Bilnehavet har legat relativt stilla under de senaste tio åren, se Figur 2. Jämfört med andra jämnstora kommuner har Västerås ett relativt högt bilnehav. I Uppsala är bilnehavet 386 bilar per 1 000 invånare, i Linköping 420 och i Örebro 441.

Figur 2.

Diagram över bilnehavet i Västerås baserat på antal registrerade fordon vid Transportstyrelsen åren 1974-2012.

### Bilnehav i Västerås 1974-2014



Bilnehavet inom Västerås kommun varierar kraftigt. På landsbygden kan bilnehavet vara så högt som runt 700 bilar per 1 000 invånare (Tillberga och Sevalle landsbygd). Det största bilnehavet inom Västerås tätort finns på Norra Bäckby och Åshagen, där invånarna har runt 550 bilar per 1 000 invånare. Även Norra Vallby och Öster Mälarstrand har högt bilnehav. Lägst bilnehav har invånarna på Pettersberg, Skallberget, Södra Vallby och i Centrum, med mellan 230 och 270 bilar per 1 000 invånare.

Enligt resvaneundersökningen används bilen vid 51 procent av antalet resor som kvinnor gör och vid 62 procent av männens. Vid inköpsresor till externhandelsområdena Erikslund och Hälla görs över 90 procent av antalet resor med bil. Andra ärendetyper där många väljer bilen är serviceärenden (bank, frisör, restaurang et cetera) samt vid skjutsning. Sett till den totala resta sträckan är bilens roll ännu mer dominerande, 80 procent av kvinnornas och 88 procent av männens totala resta sträcka under en dag görs med bil. Den årliga körsträckan, både per bil och per västeråsare, var högst år 2008 och har sedan dess minskat något<sup>18</sup>.

16. SIKÅ. RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen. SIKÅ Statistik. 2007:19. 2007.

17. Holmberg B, Hydén C, m.fl. Trafiken i samhället. Studentlitteratur. ISBN 91-44-00077-4. Sid179-180. 1996.

18. Utdrag från Fordonsregistret. Transportstyrelsen 2013.



Nästan nio av tio västeråsare tycker att det är viktigt att hushållet har tillgång till bil enligt resvaneundersökningen. Tre fjärdedelar av västeråsarna upplever att bilresor innebär tidsvinster, medan bara en fjärdedel upplever att bilresor är kostnadseffektiva. Det är framför allt personer i åldern 25-44 år som har ifrågasatt sitt användande av bil, och ungefär sex procent av vuxna västeråsare, det vill säga drygt 6 000 personer, skulle vara beredda att dela bil med andra i en bilpool om en sådan fanns i bostadsområdet.

### Motorcykel- och mopedinnehav

I Västerås finns drygt 3 500 registrerade motorcyklar och drygt 300 mopeder klass I. Den lättare mopedtypen, klass II, behöver inte registreras och därför finns inga uppgifter om antalet som rullar på våra vägar. I resvaneundersökningen uppger tre procent av västeråsarna att de har tillgång till moped och fyra procent att de har tillgång till motorcykel. Det indikerar att det finns ett par tusen mopeder klass II i trafik i Västerås. Knappt en procent av västeråsarnas resor görs med moped eller motorcykel. Det motsvarar ungefär 3 000 resor per dag.

### Ytor för parkering

En parkeringsplats för bil upptar mellan 15-30 kvadratmeter. Det finns betydligt fler parkeringsplatser i Västerås än det finns bilar. Om varje personbil i Västerås (cirka 64 000 st) i genomsnitt upptar två parkeringsplatser per dag genererar dagens bilinnehav parkeringsplatser som motsvarar drygt 600 fotbollsplaner. Det är lika mycket yta som hela Önsta-Gryta. Motorcyklar och mopeder kräver mindre plats för parkering. I en parkeringsruta för bil ryms tre motorcyklar eller upp till fem mopeder.

En cykelparkering tar knappt två kvadratmeter i anspråk. Cykelparkering är inte omgärdad av lika många lagar och regler som bilparkering. Därför utgör felparkerade cyklar ett stort problem, framför allt på ytor där gående vistas. Cykeln är lätt att ställa ifrån sig, och eftersom cykelparkering är gratis och oövervakad kan övergivna cyklar ta upp attraktiva platser under lång tid.

Parkeringsplatser finns dels på gatumark, dels på kvartersmark. Parkering på gatumark kan med stöd av lagstiftningen reserveras för vissa speciella användare, som personer med rörelsenedsättning, elfordon eller taxi. I övrigt ska parkering på gatumark vara öppen på lika villkor för alla trafikanter. På kvartersmark finns betydligt större möjligheter att reglera vilka som får parkera.

## Lösningar för parkering

Fastighetsägaren är skyldig att se till att ordna parkeringsplatser, både för cyklar, bilar och andra motorfordon.

Parkeringsköp, parkeringsreservat och gemensamhetsanläggning är olika sätt att lösa parkeringsefterfrågan.

Istället för att ordna parkering på den egna fastigheten kan tillgången till parkering säkras genom att fastighetsägaren gör ett **parkeringsköp**. Parkeringsköp har flera fördelar. Gemensamma parkeringsanläggningar innebär att bilplatser kan samnyttjas över dygnet av boende, verksamma och besökare. Lösningen har en inbyggd flexibilitet, i och med att flera fastigheter delar på en större anläggning. Om efterfrågan på parkering från en fastighet skulle öka, finns goda möjligheter att lösa detta inom anläggningen utan att behöva bygga mer parkeringsplatser. Om efterfrågan på parkering skulle minska, finns möjlighet att ställa om hela eller delar av en fristående parkeringsanläggning till annan användning, något som blir svårare när parkering löses i garage som integreras i byggnaden.

**Parkeringsreservat** innebär att en yta inom ett exploateringsområde reserveras för parkering, men att byggandet av parkering skjuts upp till dess att verklig efterfrågan uppstår. Avsikten med parkeringsreservat är att på ett pedagogiskt sätt i bostadsområdet visa olika alternativ för markanvändning. Parkeringsreservatet kan under några år användas som naturmark, som aktivitetsyta för barn och ungdomar eller som hundrastgård. På sikt kanske parkeringsefterfrågan sjunker så att ytan även fortsatt kan användas till rekreation. En annan form av parkeringsreservat är att parkeringshus dimensioneras för ytterligare våningar, som inte byggs förrän efterfrågan uppstår.

Ytterligare en lösning kan vara en **gemensamhetsanläggning** för parkering. En gemensamhetsanläggning bildas genom en anläggningsförrättning. Flera fastighetsägare går då samman om att bygga, sköta och fördela kostnaderna för anläggningen. Lösningen passar bäst vid en samtidig lösning av parkering till flera fastigheter i ett område.

I Västerås används framförallt parkeringsköp och gemensamhetsanläggningar som lösningar för bilparkering. I och med strategin "Bygg staden inåt" planeras för en ökad funktionsblandning i Västerås. Det innebär att det ska finnas förutsättningar för en blandning av handel och service, arbetsplatser och bostäder i de nya områden som planeras. Anläggande av gatumarksparkering för korta inköps- och serviceärenden kan stärka framväxten av dessa verksamheter.

Huvudregeln är fortfarande att parkering för boende och verksamma ska lösas på kvartersmark. Gatumarksparkering som skapas i samband med exploatering kan i vissa fall räknas in i det krav på parkeringsplatser för besökande som kommunen ställer på fastighetsägaren. En sådan lösning ska föregås av en tät dialog mellan kommun och exploatör. Efter färdigställande ska förvaltningen av parkeringsplatser på gatumark alltid tillfalla kommunen. Det beror på att kommunen vill behålla möjligheten att ändra markanvändningen utmed gatorna. Beroende på trafikutvecklingen kan det uppstå behov av att omvandla parkeringsplatser till körfält, kollektivtrafikhållplatser, cykelbanor, cykelparkering eller lastplats.

## Parkeringsmarknaden

Parkeringsmarknaden skulle kunna vara en marknad precis som andra. I grunden är det utbud och efterfrågan som styr hur den fungerar. I Västerås är kostnaden för att parkera ofta subventionerad både vid bostäder och arbetsplatser. Det innebär att den som parkerar inte betalar hela kostnaden för platsen. Istället kan delar av parkeringskostnaden vara inbakad i hyror, varupriser eller löner. Subventionerna kan leda till att fler väljer att äga och använda bil, än vad som skulle vara fallet om marknaden fungerade på ett annat sätt. Kostnaden för parkering läggs ofta på bostadspriset oavsett om de boende önskar parkeringsplats eller ej. På så sätt subventioneras tillgången till parkering av dem som väljer att leva utan bil. Det här är i grunden en fördelningspolitisk problemställning.

Priset för parkering motsvarar i de flesta fall inte de verkliga kostnaderna. Parkeringsmarknaden är alltså en marknad med fria eller subventionerade "varor". Det innebär att den ökade efterfrågan på parkering inte kan mötas med ett ökat utbud<sup>19</sup>. Vid trängselproblem kommer fler parkeringsplatser att leda till att ännu fler vill parkera. Därmed fortsätter trängseln att öka på parkeringar och gator, både för bilister och för andra trafikanter. Ett sätt att matcha utbud med efterfrågan är att anpassa parkeringsavgifterna så att de motsvarar den verkliga kostnaden för att parkera. På så sätt åstadkoms en fungerande parkeringsmarknad.



19. Detta fenomen kallas för Downs-Thomson-paradoxen, formulerad redan på 1970-talet.

### Parkering som styrmedel

Parkering är ett av de starkaste styrmedel som kommunen har för att påverka mängden biltrafik. Dessutom är det ett styrmedel som kommunen har stor rådighet över. I planskedet styr kommunen över hur många parkeringsplatser som ska tillskapas. Som väghållare och huvudman för ett stort antal allmänna parkeringsplatser i staden har kommunen rådighet över taxor och tidsreglering. Som stor arbetsgivare har kommunen också möjlighet att styra över villkoren för medarbetarnas parkeringsplatser vid arbetet.

Anställda som har tillgång till cykelparkering precis vid arbetsplatsen cyklar dubbelt så ofta till jobbet, jämfört med om cykelparkering saknas helt.

## Styrmedel i planskedet

Att förändra parkeringstalen för bil och på så sätt minska efterfrågan på parkering är en långsiktig process. Ett första steg togs redan 2007 när kommunfullmäktige antog parkeringsriktlinjer med möjlighet till sänkta parkeringstal i lägen med god gång-, cykel- och kollektivtrafik. Antagandet av nya riktlinjer för parkering styr ännu tydligare mot ett samhälle där gång, cykling och kollektivtrafik får en allt viktigare roll.

## Reglering av taxa och tid

Tidsreglering och parkeringsavgifter för bil är kanske de mest snabbverkande styrmedlen. Avgiftsnivå och tidsreglering ska anpassas så att parkeringen nyttjas av den målgrupp den är avsedd för. För bilparkeringar inriktas planeringen på att uppnå ett optimalt utnyttjande av de parkeringsplatser som finns. Söktrafiken ska minimeras samtidigt som platser inte ska stå tomma i onödan. Enligt Sveriges kommuner och landsting är en optimal beläggning i centrala lägen när cirka 80-90 procent av platserna är upptagna<sup>20</sup>, vilket också är fallet för gatuparkeringarna i Västerås idag. Det innebär att en till två platser av tio är lediga. Den optimala beläggningsnivån kan upprätthållas med en kombination av parkeringstaxa och tidsreglering.

Vid arbetsplatser är en parkeringsavgift för bil som betalas vid varje parkeringstillfälle ett effektivt styrmedel som gynnar hållbara färdssätt. För arbetsplatsparkering med månadskort och för bilparkeringsplatser mot löneavdrag gäller i praktiken det motsatta. När kunden väl löst ett månadsabonnemang för bilparkering minskar incitamentet att välja andra färdssätt till jobbet, parkeringen är ju redan betald.

I områden där markparkeringen inte är avgiftsbelagd uppstår ofta en obalans mellan parkeringstillgång och efterfrågan. Fastighetsägare som byggt kostsamma garagelösningar för boendeparkering kan bli stående med outhyrda parkeringsplatser medan de boende väljer att parkera gratis längs gator eller på parkeringsytor. Här finns ett behov av helhetssyn på parkeringssituationen i ett större perspektiv än bara för enskilda fastigheter/parkeringsanläggningar.

## Styrmedel för arbetsplatsparkering

Parkeringsituationen vid arbetsplatsen har stor betydelse för hur västeråsarna väljer att resa till och från jobbet. I stadens resvaneundersökning<sup>15</sup> framgår bland annat att det är mer än tre gånger så troligt att man tar bilen till arbetet om det finns tillgång till gratis bilparkering, jämfört med om det inte finns någon parkering vid arbetsplatsen.

Kommunens reseriktlinjer styr mot ett hållbart resande i tjänsten. Det ska inte vara nödvändigt att ta egen bil till jobbet för att göra resor i tjänsten. Genom att tillhandahålla poolbilar, tjänstecyklar, elcyklar, kollektivtrafikkort och möjligheter till resfria möten kan behovet av arbetsplatsparkeringar minska.

20. Parkering för hållbar stadsutveckling. Sveriges kommuner och landsting. ISBN: 978-91-7164-920-1. 2016.

## Kommunen som kunskapsförmedlare

Det är inte bara vid de egna arbetsplatserna som kommunen kan påverka resande och parkeringsplanering. Mobility Management-åtgärder passar för alla typer av verksamheter. Genom att sprida kunskap till andra aktörer kan behovet av bilparkeringsplatser begränsas, inte minst vid arbetsplatser. På så sätt blir det möjligt att bygga en tätare och mer livfull stad. Även åtgärder för att underlätta kombinationsresor mellan bil/cykel och bil/kollektivtrafik föreslås.

## Parkering som styrmedel för bättre miljö

Motorfordonstrafiken är den främsta källan till luftföroreningar, buller och förorenat dagvatten i Västerås. Det leder till stora hälsoeffekter på människor och djur. Parkeringsplanering bedöms vara ett av de starkaste styrmedlen som kommunen råder över för att påverka mängden trafik. Därför kommer detta program att bidra till att skapa en bättre luft, minskat omgivningsbuller och renare dagvatten i Västerås.

Motorfordonstrafiken släpper idag ut stora mängder växthusgaser. Genom att premiera gemensamma logistiklösningar för boende och verksamma i fastigheter, samt premiera resor med cykel, gång och kollektivtrafik, minskar biltrafiken och därmed utsläppen av växthusgaser. Det har också visats att personer som utnyttjar bilpooler också väljer att gå, cykla och resa med kollektivtrafik i större utsträckning än personer som äger bil, vilket också leder till minskade växthusgasutsläpp<sup>21</sup>. Bilpooler förespråkas i detta program. Via parkeringsreglering med laddplatser kan Västerås stad också gynna fler fossilfria fordon att komma in i fordonsflottan. Detta omfattas inte av programmet för parkering i dagsläget och behöver utredas vidare i samklang med Handlingsplan för fossilfria fordon som tas fram under 2015.

Handlingsplanen för dagvatten anger att ”dagvattenfrågan ska utredas i alla detaljplaner. En fördjupad dagvattenutredning ska tas fram om det inte tydligt kan motiveras och beskrivas i planen att det inte behövs”. Eftersom hårdgjorda ytor (vägar och parkeringsytor) orsakar i princip all uppkomst av dagvatten, ska dagvattenutredningar genomföras vid all nyanläggning av parkeringsplatser.

## Parkering i centrala Västerås

På gatorna i centrala Västerås är det många trafikslag och verksamheter som ska samsas om ytorna. Utöver alla trafikanter som färdas till fots, med cykel, buss, bil eller andra motorfordon behövs parkeringsplatser, platser för att lasta och lossa gods och för att taxi och färdtjänst ska kunna lämna och hämta kunder. Gatorna ska rymma busshållplatser, cykelparkeringar, grönska, utsmyckningar och sittplatser för alla de besökare som kommer till city.

Hälften av alla västeråsare är nöjda med tillgången till parkeringsplatser i centrum medan bara en av tio är nöjd med avgiftsnivån i förhållande till den service man får. Resultaten indikerar att västeråsarna har förväntningar på att enkelt kunna hitta en ledig parkeringsplats centralt och gratis. Det är en svår ekvation att lösa i en tät stad där fotgängare, cyklister och kollektivtrafik ska prioriteras och där det råder konkurrens om användningen av gaturummet.



21. Indebetou L, Börefelt A. Effekt av Sunfleet bilpool – på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner. Trivector Traffic. 2014:84. 2014.

Tekniska nämnden ansvarar för gatumarksparkering i hela tätorten och för parkeringshuset Klippan i centrala Västerås. Övriga parkeringshus ägs av privata fastighetsägare. Totalt förvaltar tekniska nämnden en tredjedel av bilparkeringsplatserna i city. Ambitionen i centrala Västerås är att styra långtidsparkering till parkeringshus/privata parkeringsgarage och att gatumarksparkering huvudsakligen används för korttidsparkering. Detta är ett led i att ha god tillgänglighet till city både idag och framöver. Till hjälp finns bland annat ett väl fungerande parkeringsledningssystem till centrums sex parkeringshus samt en progressiv parkeringstaxa på gatumarksparkeringarna i citykärnan. Samarbetet med fastighetsägare och andra aktörer i city är viktigt. En gemensam handlingsplan för parkering finns framtagen.

Effektiva besöksparkeringar för cykel, bil och andra motorfordon i city är en mycket viktig faktor för citys attraktivitet. En god tillgänglighet innebär att det alltid finns lediga parkeringsplatser för besökare i city. För bilparkering gäller att styra med taxa och tidsreglering så att beläggningen vare sig överstiger eller understiger 80-90 procent. På så sätt minimeras söktrafiken samtidigt som bilplatser inte står tomma i onödan.

I den centrala delen av staden finns ingen möjlighet att på allmän platsmark tillgodose alla de behov som inte kunnat lösas på tomtmark. Det finns ett begränsat utrymme att tillgå för parkering. Därför behövs en medveten prioritering av de behov som finns för parkering i city.

I Västerås city finns ett underskott på cykelparkeringsplatser. En parkeringsutredning från 2013 visar att många platser är fyllda till över 100 procent, det vill säga alla cyklar får inte plats i cykelställen. Detta leder till problem med framkomligheten för gående och drabbar särskilt synskadade. Många av cykelparkeringarna i city saknar möjligheter att låsa fast ramen. Det finns heller inga möjligheter att parkera sin cykel under tak i centrala Västerås, något som efterfrågas av många cyklister. För att säkerställa cyklisters tillgänglighet till city behövs en utökning av antalet cykelparkeringar av hög standard i centrala lägen.

Behov av bilparkering på allmän platsmark i centrala Västerås prövas i följande prioriteringsordning, som ursprungligen kommer från den policy för parkering som antogs i tekniska nämnden 2008:

1. Angöring (på- och avstigning samt lastning och lossning)
2. Parkering för personer med rörelsenedsättning
3. Parkering för besökande
4. Parkering för utpendlare
5. Parkering för boende
6. Parkering för verksamma/anställda



## Parkering för personer med rörelsenedsättning

Tillgänglighet till den byggda miljön är en grundförutsättning för att alla ska kunna delta i samhällslivet. För många människor med rörelsenedsättning är bilen ett viktigt hjälpmedel i vardagen. Staden utfärdar, efter individuell prövning, särskilda tillstånd som ger enskilda rätten att nyttja anvisade parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning.

Plan- och bygglagen innehåller krav på tomters och allmänna platsers tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Regler avseende parkering för personer med rörelsenedsättning återfinns i Boverkets föreskrifter<sup>22, 23</sup>. Ytterligare förtydligande och råd kring parkering finns i handboken Bygg Ikapp<sup>24</sup>.



## Parkering för tvåhjuliga motorfordon

Tvåhjuliga motorfordon som motorcyklar och mopeder behöver parkering precis som andra fordon. Liksom som för cykelparkering efterfrågar förarna ofta möjligheten att kunna låsa fast mopeden eller motorcykeln. Sex av tio motorcyklister i Västerås tycker att det är viktigt med möjlighet till fastlåsning.

I Västerås city finns ett antal parkeringsplatser där motorcyklar och mopeder står gratis, dock utan möjlighet till fastlåsning. Sex av tio motorcyklister skulle kunna tänka sig att betala parkeringsavgift för motorcykelparkering, förutsatt att den höll hög standard på beläggning och möjlighet till fastlåsning. Motorcyklar får också parkera på parkeringsplats för bil mot avgift. I och med de nya systemen för betalning via SMS eller parkeringsapp slipper motorcyklisterna problemet med att fästa biljetten på fordonet.

Eftersom de flesta tvåhjuliga motorfordon bara används under barmarks-säsongs finns möjlighet att ha säsongsbundna parkeringar, som upplåts för tvåhjuliga motorfordon på sommaren och för bilar på vintern.

---

22. Boverkets byggregler (föreskrifter och allmänna råd) BFS 2011:6 med ändringar till och med BFS 2015:3 (BBR 22)

23. Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader. BFS 2011:5 (ALM 2)

24. E. Svensson. Bygg Ikapp för ökad tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Svensk Byggtjänst. 2012.

KPMG

LÄKARHUSET  
VÄSTERÅS

SKRAPAN

P  
GARAGE

KappAhl

ICA  
Svenskmat  
Alla dagar till  
22

↑ P [LED] Punkt Östermalm

← P [LED] Skrapan



## METODIK:

# Fyrstegsprincipen en grund för hållbar parkeringsplanering

I översiktsplanen ÖP 2026 framgår att fyrstegsprincipen ska användas i all kommunal trafikplanering. Fyrstegsprincipen innebär att vi ska använda det transportsystem vi redan har på ett effektivare sätt, innan dyra satsningar på ny infrastruktur diskuteras. Detta synsätt har i detta dokument tillämpats för parkeringsplanering. Det innebär att åtgärder väljs i följande ordning:

- Steg 1:** Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av färd sätt (bygg staden inåt, avgifter för arbetsplatsparkering, Mobility Management-åtgärder som information och kampanjer för beteendeförändring)
- Steg 2:** Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintliga anläggningar (bättre parkeringshänvisning, mer korttidsparkering, rätt taxenivåer på besöksparkeringar, bilpooler)
- Steg 3:** Förbättringsåtgärder i befintliga anläggningar (punktvisa ombyggnader)
- Steg 4:** Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder (nya eller tillbyggda parkeringsanläggningar)

# Mål och strategier för en hållbar parkeringsplanering

Stadens arbete med parkeringar ska bidra till:

- ▶ Effektivt markutnyttjande
- ▶ Mer hållbart resande
- ▶ Samhällsekonomiskt gynnsamt stadsbyggande
- ▶ Skapande av attraktivare stadsmiljöer
- ▶ En mer tillgänglig stad

## Mål 1 – Mer effektivt markutnyttjande

”Bygg staden inåt” är en av de bärande strategierna i ÖP 2026. Den innebär att staden ska byggas tätare. En tät stad ger närhet mellan bostäder, service och arbetsplatser. Så ökas tillgängligheten för alla människor medan behovet av transporter minskar. I en tät stad med korta avstånd blir gång och cykling automatiskt attraktiva alternativ. En tätare stad ger också bättre underlag för kollektivtrafik.

Ju tätare staden blir, desto viktigare blir prioriteringarna mellan olika sätt att använda den tillgängliga marken. Vägar och parkeringsplatser är ytkrävande anläggningar med låg yteffektivitet. I en tät stad utnyttjas alla parkeringsplatser effektivt. Meranvändning av befintliga anläggningar, oavsett ägare, kan bidra till att minska behovet av nya parkeringsanläggningar.

Det innebär att:

- Bilplatser samnyttjas så att bilplatser inte står tomma
- Markparkeringsytornas andel av centrala staden minskar
- Allmänna parkeringsanläggningar i centrala lägen säkerställer ett effektivt utnyttjande av parkeringsplatserna
- Majoriteten av parkeringsplatserna friköps vid nybyggnation i centrala lägen
- Parkeringar på kvartersmark placeras i första hand under mark
- Ytor på attraktiva platser nära målpunkter reserveras för handikapparkering, angöringstrafik, bilpoolsparering och cykelparkering

---

Så går vi vidare:

**Tekniska kontoret** ansvarar för markparkeringsytorna, de allmänna parkeringsanläggningarna i centrala lägen, samnyttjning av bilparkeringsplatser och friköp inom ordinarie arbete.

Placering av parkeringar på kvartersmark och vid målpunkter hanteras inom ordinarie gestaltungs- och bygglovsprocess.

En databas upprättas, kopplad till GIS, där nya och gamla avtal för parkeringsköp läggs in. I denna databas ska alla parkeringsplatser ingå: de som reglerats genom avtal med kommunen, de som avtalats fram med annan part och de som tillgodoses på egna tomten. Genom databasen fås också en bild av mängden parkeringar som är föremål för parkeringsköp. **Tekniska kontoret** ansvarar för denna uppföljning.

Stadens möjlighet att vara part vid parkeringsköp behöver utredas vidare. Om kommunen ska ha kontroll över parkeringssituationen är friköp att föredra framför parkeringsavlösen (hyresavtal), då det finns skäl att misstänka att många hyresavtal inte följs upp när de löper ut. En utredning av framtida organisation för parkeringsfrågor pågår där det ska klargöras om ett kommunalt parkeringsbolag eller en förvaltning är bäst lämpad att driva kommunala anläggningar i nya exploateringsområden. **Stadsledningskontoret** ansvarar för att utredningen genomförs, i samverkan med berörda aktörer.

---

## Mål 2 – Mer hållbart resande

Ett långsiktigt hållbart transportsystem innebär ett minskat bilberoende och fler som går, cyklar och åker kollektivt. Bilen ska användas när och där den behövs. Programmet för parkering bygger på en målsättning att göra det lättare att låta bilen vara parkerad vid hemmet.

Parkeringsplatser för cyklister ska anpassas efter kraven från de olika målgrupperna, besökare i city, boende och verksamma. Grundkraven på cykelparkering är desamma oavsett geografiskt läge och vistelsetid.

Det innebär att:

- Den mest förmånliga bilparkeringen ska finnas inom acceptabelt gångavstånd från bostaden. Till exempel ska ingen bilägare känna sig tvungen att ta bilen på grund av krånglig parkeringsreglering vid bostaden, eller på grund av att det lönar sig ekonomiskt
- Cykelparkeringar av god kvalitet ska finnas i direkt anslutning till alla bostäder och målpunkter
- Cykelparkering ska placeras närmare entrén än bilparkering (undantaget parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning)
- Mobility management-åtgärder ska användas för att främja cykling och kollektivtrafik till arbetsplatser
- Strategin "Kollektivtrafiken som ryggrad" tillämpas för att göra kollektivtrafiken till ett attraktivt alternativ vid nybyggnation

---

### Så går vi vidare:

Parkeringsregleringen behöver ses över så att taxestrukturen uppmuntrar bilägare att parkera bilen hemma. Taxestrukturen för besökare behöver också ses över.

En broschyr ska tas fram som handlar om hur staden vill att en bra cykelparkering ska tas fram och löpande uppdateras. Ansvarig för broschyren är **tekniska kontoret**.

Kraven på utformning och placering av cykelparkeringar hanteras inom ordinarie gestaltnings- och bygglovsprocesser.

Beskrivning av Mobility Management-åtgärder och gröna resplaner uppdateras löpande.

**Tekniska kontoret** ansvarar för att kollektivtrafiken fortsätter att utvecklas.

En Handlingsplan för fossilfria fordon i Västerås tas fram som bland annat innehåller en plan för utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon.

---

### Mål 3 – Ett samhällsekonomiskt gynnsamt stadsbyggande

Ekonomisk hållbarhet innebär bland annat att utnyttja stadens ytor på ett samhällsekonomiskt klokt sätt. Det finns ofta mer lönsamma användningar av centrala lägen än att parkera bilar. Genom att minska kraven på mängden parkeringsplatser i centrala lägen kan billigare bostäder byggas. Anläggningskostnaden för en parkeringsplats i garage är i snitt 250 000 kronor. Låga och flexibla parkeringstal gör det möjligt att bygga i lägen där det hittills varit svårt att hitta lösningar för tillräckligt många parkeringsplatser.

Översiktsplanen beskriver att befintliga parkeringar måste nyttjas bättre och vid nybyggnad måste höga krav på yteffektivitet ställas.

Det innebär att:

- Flexibla parkeringstal möjliggör byggande till lägre kostnader och ökar incitamenten för aktiva mobilitetsåtgärder från fastighetsägare
- Garanterad tillgång till bilpool i fastigheten under fem år ger rabatt på parkeringstalen
- Parkeringsköpssystemet möjliggör byggnation i centrala lägen och ökar samnyttjandet av befintliga och nya parkeringsanläggningar
- Parkeringskunderna är väl upplysta om kostnaderna för parkering, vilket möjliggör medvetna val
- Stadens inriktning är att bilplatser ska erbjudas till marknadspris, det vill säga tillgången till parkering subventioneras inte av andra grupper

---

#### Så går vi vidare:

Effekten av de nya riktlinjerna för parkering följs upp år 2018 respektive år 2020. Utfallet i de planeringsfall där flexibla parkeringstal använts ska studeras i denna uppföljning. Reduktionsfaktorerna bilpool, övriga mobility management-åtgärder och samnyttjande bidrar var och en till en reduktion av parkeringstalen för bil. Kunskapen om hur faktorerna sinsemellan påverkar efterfrågan på parkering är under utveckling. Reduktionsfaktorerna ska efterhand anpassas efter faktiskt utfall i uppföljningen. Om efterfrågan på parkering skulle minska framöver, finns dessutom möjlighet att minska mängden befintliga parkeringsplatser och effektivisera markutnyttjandet. Detta kan göras genom exempelvis ändrad användning av hela/delar av parkeringsanläggningar. **Stadsbyggnadsförvaltningen** ansvarar för uppföljningen.

Rutiner för hur staden ska hantera parkering i gestaltningsprocessen och bygglovet ska tas fram.

---

## Mål 4 – Skapande av attraktivare stadsmiljöer

En attraktiv stadsmiljö kännetecknas av liv, möten och en god stadsbild. Staden byggs för människor, och människors tillgänglighet sätts främst i planeringen. Korta avstånd bjuder in till att gå och cykla, vilket i sin tur skapar folkliv och stråk där verksamheter vill etablera sig. Parkeringar ska passas in i stadsbilden, och deras skala anpassas till människans.

I en attraktiv stad är luftkvaliteten god. Eftersom biltrafiken står för den största mängden utsläpp till luft och har direkt inverkan på människors hälsa och miljö, är det extra viktigt att minska mängden fordon som rör sig i city. Den biltrafik som ändå förekommer i city ska vara effektiv. Parkeringsplaneringen ska därför utformas så att trafik för sökande efter parkering minimeras. Parkeringsledningssystemet spelar här en viktig roll. Fordon som drivs med alternativa bränslen, framför allt el, ska främjas i stadsmiljön.

Det innebär att:

- Bil- och cykelparkeringar i city fungerar på ett effektivt sätt för besökare
- Elfordon kan parkeras och laddas vid viktiga målpunkter
- Parkering (bil, motorcykel/moped och cykel) för boende och verksamma placeras i första hand på kvartersmark
- Planering och styrning av parkering ska stödja kommunens ambitioner vad gäller utformning av offentliga miljöer
- Parkeringshus utformas med verksamheter i bottenplan
- Torg, förgårdar och innergårdar utformas för möten mellan människor

.....

Så går vi vidare:

Tekniska kontoret och stadsbyggnadsförvaltningens arbetar vidare med hur målet implementeras inom deras olika processer och projekt.

.....



## Mål 5 – En mer tillgänglig stad

Parkering för cykel, bil och andra motorfordon bidrar till att öka stadens tillgänglighet. Parkeringar bör vara utformade så att de upplevs som en del av omgivningen och känns trygga, trivsamma och lättillgängliga.

Den sammanvägda tillgängligheten med samtliga färdmedel behöver värnas och utvecklas. Det handlar om att stärka konkurrenskraften för gång, cykling och kollektivtrafik samtidigt som tillgängligheten för bilburna upprätthålls. Västerås växer och allt fler flyttar hit. Genom att underlätta för alternativa transportslag så kan bilen fortsätta vara ett fungerande alternativ även i en tätare stad.

Det innebär att:

- Parkeringsplatser för personer med rörelsesnedsättning ska alltid vara belägna närmast entré/målpunkt
- Cykeltrafikens tillgänglighet till målpunkter ska öka
- Cykelparkeringarna ska utformas för att vara lättillgängliga, de ska ligga i marknivå
- Det finns parkeringar för tvåhjuliga motorfordon på spridda platser i city och vid viktiga målpunkter i hela kommunen
- En beläggning på 80-90 procent på bilparkering på gatumark ska eftersträvas
- Parkering för bil, motorcykel/moped och cykel ska finnas i anslutning till utvalda kollektivtrafikhållplatser/bytespunkter/samåkningspunkter, för att möjliggöra kombinationsresor

---

### Så går vi vidare:

Parkeringsplatser för personer med rörelsesnedsättning hanteras inom ordinarie arbete i bygglovsprocessen.

**Tekniska kontoret** ansvarar för arbetet kring cykelparkeringar, tvåhjuliga motorfordon och beläggningsfrågor på bilparkeringar inom ordinarie arbete.

**Tekniska kontoret** ansvarar för att parkeringsplatser för bil, motorcykel/moped och cykel byggs vid utvalda kollektivtrafikplatser, bytespunkter och samåkningspunkter.

Handlingsplan för parkering i centrala Västerås som antagits av tekniska nämnden uppdateras med nya åtgärder tillsammans med den parkeringsgrupp som består av kommunen, Citysamverkan, fastighetsägare, näringsidkare och parkeringsaktörer i Västerås city.

Angöringsplatser för varudistribution i city behöver ses över. Till exempel behöver det utredas om hårdare reglering i tid eller yta för ökad användning av citytunneln är möjlig, samt om samlastning och utkörning med mindre elfordon är lämpligt.

---

# Fortsatt övergripande arbete

Den nya synen på parkering innebär ett nytt arbetssätt. Det kommer krävas betydande arbetsinsatser från kommunens sida för att initiera nya projekt och för att följa upp genomförda insatser.

Nya riktlinjer för parkering i Västerås ska tillämpas. Arbetet med parkeringstal är långsiktigt. Effekten av de nya parkeringsriktlinjerna följs upp år 2018 respektive år 2020. En utvärdering av programmet görs år 2020.

Kompletteringar kring planer för utbyggnad, placering och reglering av laddplatser behöver tas fram i samklang med Handlingsplanen för fossilfria fordon. Både boende- och verksamhetsparkeringar behöver omfattas; både för besökare och boende/verksamma.





VÄSTERÅS STAD

Tekniska kontoret  
Kontaktcenter 021-39 00 00  
[www.vasteras.se](http://www.vasteras.se)