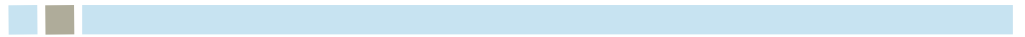






PARKERINGS-PROGRAM





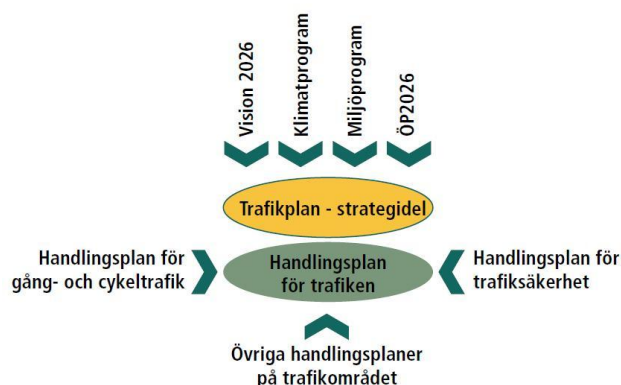
 program	uttrycker värdegrunder och förhållningssätt för arbetet med utvecklingen av Västerås som ort inklusive koncernen Västerås stad
 policy	uttrycker värdegrunder och förhållningssätt för arbetet i koncernen Västerås stad
 handlingsplan	anger strategier och konkreta åtgärder för att nå den politiska viljeinriktningen och fastställda mål på olika nivåer i organisationen
 riktlinje	säkerställer ett riktigt agerande och en god kvalitet i handläggning och utförande i koncernen Västerås stad

Inledning

Vad är ett parkeringsprogram?

Parkeringsprogrammet 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 bygglovsgivning och förvaltning. Programmet gäller för åren 2015-2026.

Programmet skapar en röd tråd från stadens vision via mål ner till konkreta åtgärder. Åtgärderna presenteras i dokumentet "Parkeringsriktlinjer".



Bilden är hämtad från trafikplanen. Illustration tas fram på samma sätt. Den ska innehålla t ex beslutad parkeringspolicy och handlingsplan för parkering, parkeringsriktlinjer och de övergripande styrdokument.

Figur 1 Visualisering över hur Parkeringsprogrammet relaterar till andra styrande dokument i Västerås stad.

Kommunen har enligt plan- och bygglagen (PBL) ansvar för **planeringen** av parkering i kommunen. Ansvar för att **anordna** parkeringar ligger däremot på fastighetsägarna. Därför är det viktigt att kommunen redovisar en tydlig syn på hur parkeringen i Västerås ska ordnas.

Parkering är en fråga som berör alla trafikanter. För bilister, cyklister och andra fordonsförare erbjuder parkeringsplatsen tillgänglighet till viktiga målpunkter. Samtidigt som parkering är en nytta för många, tar parkeringsplatser mycket yta i anspråk. En god parkeringsplanering ger förutsättningar för ett mer effektivt markutnyttjande och stärker förutsättningarna för ett hållbart resande.

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.

Mål

Stadens arbete med parkeringar ska bidra till:

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

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

Parkering i stadens styrdokument

Parkeringsprogrammet 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.

Västerås Översiktsplan 2026 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 byggas 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 parkeringsriktlinjerna 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. Parkeringsriktlinjerna tar genom zonindelningen hänsyn till tillgången och närheten till kollektivtrafik. Mobility Management-åtgärder 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.

Parkeringsprogrammet syftar till att stimulera ett hållbart resande. Detta stöds av målet i *strategiska planen* (för åren 2012-2015) om att Västerås ska vara Sveriges bästa miljökommun. Det är också i linje med *Västerås stads klimatprogram*, antaget 2012. I klimatprogrammet finns inriktningarna att prioritera gång, cykel- och kollektivtrafik samt att underlätta omställningen till en hållbar biltrafik.

I *Handlingsplan för utomhusluft*, 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.

Parkeringsplaneringen påverkar också vattenmiljön i Västerås. *Dagvattenpolicy* och *Handlingsplan för dagvatten i Västerås* är två nya styrdokument antagna under 2014. När mark hårdgörs, t ex för parkering, förändras den naturliga vattenbalansen

och mängden dagvatten ökar. Dagvattnet går direkt ut i Mälaren där det innebär en stor miljöbelastning. I dagvattenpolicyn 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 t ex gröna tak, semipermeabla ytor eller svackdiken.

I *Programmet för bostadsförsörjning* som förväntas antas under 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 1600 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 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 parkeringarna motivera ett hållbart transportsätt. Parkeringsriktlinjerna 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.

Parkering – en kunskapssammanställning

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

Vad är parkering?

Att parkera innebär att ställa upp ett fordon med eller utan förare, utom när man gör det för att

1. trafikförhållandena kräver det
2. undvika fara, eller
3. låta en passagerare stiga i eller ur fordonet eller för att lasta av eller på gods.

Ytor för parkering

En genomsnittlig personbil står parkerad 23 av dygnets 24 timmar, detsamma torde gälla för en genomsnittlig cykel. En parkeringsplats för bil upptar mellan 15 – 30 kvm och genomsnittsbilisten använder 2-5 parkeringsplatser om dagen. Det finns betydligt fler parkeringsplatser i Västerås än det finns bilar. Om varje personbil i Västerås (ca 64 000 st) i genomsnitt har två parkeringsplatser 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 2 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 kvartermark. Parkering på gatumark kan med stöd av lagstiftningen reserveras för vissa speciella användare, som rörelsehindrade, elfordon eller taxi. I övrigt ska parkering på gatumark vara öppen på lika villkor för alla trafikanter. På kvartermark finns betydligt större möjligheter att reglera vilka som får parkera.

Ansvaret för parkering

Kommunen har ett övergripande ansvar för parkeringens planering enligt PBL1 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.

Som stöd i handläggningen har Västerås, liksom många andra kommuner, antagit parkeringsriktlinjer. Parkeringsriktlinjerna anger bland annat parkeringstal, det vill säga vilka krav som ska ställas på tillgång till parkeringar vid olika markanvändning. Parkeringstalen anges dels för bilar och dels för cyklar, och anges i antal p-platser per kvadratmeter BTA¹ för olika områden.

Lösningar för parkering

Det är fastighetsägaren som är skyldig att se till att ordna parkeringsplatser, både för cyklar, bilar och andra motorfordon. Detta kan ske genom att fastighetsägaren bygger parkeringsplatser på mark, i garage under mark eller i separat parkeringsanläggning. Fastighetsägaren kan inte undgå skyldigheten att ordna parkering för att ytor saknas på den egna tomten.

Istället för att ordna parkering på den egna fastigheten kan tillgången till parkering säkras genom att fastighetsägaren gör ett **parkeringsköp**. Det innebär att kommunen eller en annan aktör åtar sig att ordna parkeringsplatser. Det finns två typer av parkeringsköp. **Friköp** innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp till kommunen. Genom friköpet förbinder sig kommunen att hålla parkeringsplatser tillgängliga för fastigheten, t ex i en gemensam parkeringsanläggning. Vid **avlösen** förbinder sig fastighetsägaren att hyra parkeringsplatser i kommunal eller privat parkeringsanläggning till en årlig kostnad. I avtalet om avlösen kan även ingå att fastighetsägaren ska bidra till de anläggningskostnader som kan uppstå.

För friköp från Västerås stad är avgiften för närvarande 3 prisbasbelopp. Friköpsavgiften används för att finansiera nya parkeringsanläggningar. Om det redan finns en parkeringsanläggning med ledig kapacitet kan medlen fonderas för kommande anläggningar. Friköpsbeloppet täcker bara en del av kostnaden för anläggning och drift av parkeringsplatserna. Resterande del finansieras av de ordinarie intäkterna från parkeringskunderna. Friköpsbeloppet är detsamma oavsett läge och storlek på exploateringen. Detta för att skapa ett system som är rättvist över tid och mellan olika aktörer.

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.

Det är kommunen som anger vilka krav som ska uppfyllas för ett giltigt parkeringsköp. Kraven kan exempelvis röra varaktighet, rimlig närhet och omfattning. På så sätt kan kommunen styra hur många parkeringsplatser som byggs och i vilka lägen.

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 bygga, sköta och fördela kostnaderna för anläggningen. Lösningen passar bäst vid en samtidig lösning av parkering till flera fastigheter i ett område.

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 kvartermark. 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 lastzoner.

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 utbud¹. 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

¹ Detta fenomen kallas för Downs-Thomson-paradoxen, formulerad redan på 1970-talet.

parkera. På så sätt åstadkoms en fungerande parkeringsmarknad.

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.

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 2014 års parkeringsriktlinjer 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. En optimal beläggning i centrala lägen är när ca 80-90 procent av platserna är upptagna, vilket också är fallet 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 färd sätt. 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 färd sätt 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 resvaneundersökning² framgår bl a 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. Anställda som har tillgång till cykelparkering precis vid arbetsplatsen cyklar dubbelt så ofta till jobbet, jämfört med om cykelparkering saknas helt.

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

² Resvaneundersökningen gjordes våren 2011 och omfattar svar från över 2000 västeråsare.

tillhandahålla poolbilar, tjänstecyklar, elcyklar, kollektivtrafikkort och möjligheter till resfria möten kan behovet av arbetsplatsparkeringar minska.

Kommunen som kunskapsförmedlare

Det är inte bara vid de egna arbetsplatserna som kommunen kan påverka resande och parkeringsplanering. Mobility Management-åtgärder³ 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.

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 Västerås city

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.

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 bl a 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 hålls runt optimala 80-90 %. 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

³ 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.

utrymme att tillgå för parkering. Därför behövs en medveten prioritering av de behov som finns för parkering i city. 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 rörelsehindrade
3. Parkering för besökande
4. Parkering för utpendlare
5. Parkering för boende
6. Parkering för verksamma/anställda

Acceptabla gångavstånd i city skiljer sig åt mellan olika typer av verksamheter. De gångavstånd som tillämpas i Västerås presenteras i tabellen nedan:

Tabell 1 Acceptabla gångavstånd i Västerås City för olika typer av markanvändning, samt vad som styr gångavståndet

Mark-användning	Styrs av:	Gångavstånd
Parkering för rörelsehindrade	Avståndet styrs av Boverkets byggregler	Max 25 m till målpunkt
Handel, kunder	Lediga parkeringsplatser nära butiker har visat sig ha betydelse för handelns omsättning.	Max 300 m för besökande till butiker i centrum.
Handel, angöring	De flesta butiker i city har möjlighet till angöring via Citytunneln. Där detta inte är möjligt behövs närhet till angöringsplatser.	Max 75 m till målpunkt.
Anställda/verksamma	Arbetsplatsparkering i centrum bör minimeras. Gångavstånd mellan parkering och arbetsplats kan vara relativt långt så att det istället för att ta bilen kan bli intressant att gå, cykla eller åka kollektivt till arbetet.	Max 800 m för de som har sin arbetsplats i centrum.
Boende	Syftet är att ge möjlighet till långtids-	Max 500 m för bostäder i centrum.

	parkering inom acceptabelt avstånd från bostaden.	
Besökande till boende	Parkering ska kunna ske inom acceptabelt avstånd från bostaden	Max 500 m för besökande till boende i centrum.
Utpendlare	Pendlare har ofta en relativt lång restid och önskar parkering i nära anslutning till en attraktiv bytespunkt.	Max 300 m från parkeringsplats till större bytespunkt för kollektivtrafik. ⁴

I Västerås city finns ett underskott på cykelparkeringsplatser. En parkeringsutredning från 2013 visar att många platser är fyllda till över 100 %, dvs 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.

Parkering för rörelsehindrade

För många människor med funktionsnedsättning är bilen ett viktigt hjälpmedel i vardagen. För den som har svårt att gå är det viktigt att kunna parkera bilen nära målpunkten. Den som har ett rörelsehinder som innebär svårigheter att gå, kan bli beviljad parkeringstillstånd för rörelsehindrad. Tillståndet gäller för parkeringsplatser som är uppmärkta med tilläggstavla med symbol för rörelsehindrade.

I trafiklagstiftningen finns inga föreskrifter om hur parkeringsplatser för rörelsehindrade ska ordnas. Nationella rekommendationer⁵ anger dock att en parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna anordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig entré till publika lokaler, arbetslokaler och entréer i flerbostadshus. Detta är praxis i Västerås sedan många år.

Parkering för elfordon

En laddplats innebär att parkeringsplatsen är reserverad för elfordon och att möjlighet att ladda finns vid platsen. Ett elfordon kan alltså parkera på platsen utan att använda laddning. Två parkeringsplatser reserverade för laddning av elfordon finns idag, en på Stora torget och en på Slottsgatan. Även elcyklar och elmopeder kan parkeras (mot avgift) och laddas på dessa laddplatser.

Erfarenheterna från försök med elfordon visar att de flesta elfordon laddas i hemmet under natten, vid arbetsplatsen eller på andra platser där man tillbringar en längre tid. Det finns dock ett begränsat behov av att kunna ladda elfordon även under korttidsparkering. Laddning utomhus i kyla kräver mycket energi. Detta innebär att laddplatser främst bör införas inomhus i publika parkeringshus eller i privata mindre parkeringsgarage. Då minskar energiförlusterna vid laddning samtidigt som de mest centralt belägna parkeringsplatserna reserveras för korttidsparkering. Att reservera ytterligare gatumarksparkering till elbilar skulle medföra att tillgängligheten för övriga bilar försämras då parkeringsutbudet för korttidsparkering minskar.

⁴ Max 500 m från parkeringsplats till stort resecentrum där konkurrens med cykelparkeringar och plats för avsläppning och upphämtning, taxi och kollektivtrafikanslutningar konkurrerar om utrymmet.

⁵ Boverkets Byggregler 3:122

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 motorcyklisterna i Västerås tycker att det är viktigt med möjlighet till fastlåsning.

I Västerås city finns ett antal parkeringsplatser där MC och moped står gratis, dock utan möjlighet till fastlåsning. Sex av tio motorcyklisterna skulle kunna tänka sig att betala parkeringsavgift för motorcykelparkering, förutsatt att den höll hög standard på beläggning och möjlighet till fastlåsning. MC 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 barmarkssäsong finns möjlighet att ha säsongsbundna parkeringar, som upplåts för tvåhjuliga motorfordon på sommaren och för bilar på vintern.

Mål och strategier för en hållbar parkeringsplanering

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 kan också tillämpas 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 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 nyttjas alla parkeringsplatser effektivt. Meranvändning av befintliga anläggningar, oavsett ägare, kan bidra till att minska behovet av nya parkeringsanläggningar.

Det innebär att:

- Parkeringsplatser samnyttjas så att parkeringsplatser 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, bilpoolsparkering och cykelparkering

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. Parkeringsprogrammet 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 rörelsehindrade)
- Parkering för bil och cykel ska finnas i anslutning till utvalda kollektivtrafikhållplatser, för att möjliggöra kombinationsresor
- 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

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. 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
- Parkeringsköpsystemet 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
- Parkeringsplatser erbjuds till marknadspris, d v s tillgången till parkering subventioneras inte av andra grupper

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 miljön 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, MC/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

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 rörelsehindrade 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 % på bilparkering på gatumark ska eftersträvas
- Pendlarparkeringar/bytespunkter/samåkningsparkeringar ska identifieras och iordningsställas

Vidare 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. Den framtida organisationen för parkeringsfrågor behöver utredas, inklusive kommunens möjligheter att vara en aktör på parkeringsmarknaden och en part vid parkeringsköp.

Arbetet med cityparkering fortsätter i den särskilda parkeringsgrupp som består av kommunen, Citysamverkan, fastighetsägare, näringsidkare och parkeringsaktörer i Västerås city. Den handlingsplan för parkering med åtgärder och ansvar som antagits av tekniska nämnden uppdateras med nya åtgärder i samverkan med parkeringsgruppen.

Nya parkeringsriktlinjer för Västerås antas och tillämpas. Arbetet med parkeringstal är långsiktigt. Effekten av de nya parkeringsriktlinjerna följs upp tre respektive fem år efter antagande.



VÄSTERÅS STAD

Västerås stad • 721 87 Västerås
Telefon 021-39 00 00 • www.vasteras.se