

EFFEKTEN 5, VÄSTERÅS

PARKERINGS- OCH MOBILITETSUTREDNING

SLUTVERSION



2022-05-23

UPPDRAG

Effekten 5, Västerås

Titel på rapport: Parkerings- och mobilitetsutredning

Status: Slutversion

Datum: 2022-05-23

MEDVERKANDE

Beställare: Aroseken och Kungsleden

Kontaktperson: Christian Brobeck och
Krister Johansson

Konsult: Tyréns

Uppdragsansvarig: Maximilian Bengtsson

Handläggare: Christine Schnabel

Marcus Finbom

Kvalitetsgranskare: Marlene Sjödin

REVIDERINGAR

Revideringsdatum 2022-05-23

Version: 1.1

Initialer: Christine Schnabel, Tyréns

Uppdragsansvarig: Maximilian Bengtsson

Datum: 2022-05-23

Handlingen granskad av:

Datum: 2022-03-30

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING.....	4	SAMMANHÅLLEN PLANERING FÖR FINNSLÄTTEN	20
INLEDNING.....	5	PARKERING: RIKTLINJER OCH P-TAL.....	22
BAKGRUND.....	5	PARKERINGSEFTERFRÅGAN.....	24
MÅL OCH STYRANDE DOKUMENT	7	CYKELPARKERING.....	24
PARALLELLA UTREDNINGAR	9	BILPARKERING - GRUNDTAL.....	24
TRAFIK-, PARKERINGS-, OCH MOBILITETSUTREDNING		REDUKTION (OCH ÖKNING) GENOM BILPOOL.....	24
FÖR FINNSLÄTTEN.....	9	(INGEN) REDUKTION GENOM MM-ÅTGÄRDER	25
ÅTGÄRDSVALSSTUDIE FINNSLÄTTEN VÄSTERÅS	9	(INGEN) REDUKTION GENOM SAMNYTTJANDE.....	25
PARALLELLA PLANER OCH PROJEKT	10	SAMMANTAGEN REDUKTION.....	26
TRAFIKALA FÖRUTSÄTTNINGAR	11	MOBILITETSKONCEPTET	27
MÅLPUNKTER.....	11	BILPOOL.....	27
GÅNG OCH CYKEL.....	12	CYKELPARKERING OCH -FACILITETER.....	27
KOLLEKTIVTRAFIK.....	12	OPTIONALT: MM-ÅTGÄRDER.....	27
BILTRAFIK	13	OPTIONALT: SAMNYTTJANDE AV BILPARKERING.....	28
RESVANOR.....	14	OPTIONALT: SAMNYTTJANDE AV BILPARKERING.....	29
PLANERAD UTVECKLING AV FINNSLÄTTEN	14	PLANFÖRSLAGETS UTFORMNING	30
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HÅLLBART RESANDE	15	CYKELPARKERING- OCH FACILITETER.....	30
PLANERAD EXPLOATERING	16	BILPARKERING.....	30
PARKERINGSSTRATEGI FÖR EFFEKTEN 5.....	20	MM-ÅTGÄRDER	30
FLEXIBELT MOBILITETS- OCH PARKERINGSUTBUD.....	20	RESERVPLAN	31
		SUMMERING	32

SAMMANFATTNING

Effekten 5 ligger inom verksamhetsområdet Finnslätten som planeras att förtätas med bostäder, verksamheter, infrastruktur, service och tjänster, byggande på en vision om att bli en attraktiv plats för världsledande högteknologiska företag och deras medarbetare.

Den planerade mobiliteten i det framtida Finnslätten kan bli hållbar med höga andelar gång, cykel och kollektivtrafik, vilket kommer att ha stor påverkan på hur boende och verksamma i Effekten 5 kommer att resa. Utmaningen ligger i att få till en sammanhållen och synkroniserad utveckling där planeringen för Effekten 5 sker i samklang med övriga Finnslätten, så att det säkerställs goda förutsättningar för hållbart resande för de boende och verksamma i Effekten 5 direkt vid inflyttning.

Då projektet befinner sig i detaljplaneskedet kan inte beslut tas kring vissa aspekter som är avgörande för en detaljerad mobilitets- och parkeringsutredning. Beräkningen av parkeringsefterfrågan för Effekten 5 är därför framtagen med avsikten att visa på ett scenario som innebär största möjliga efterfrågan på bilparkering och ska därför anses som ett max-alternativ utifrån vad detaljplanen medger som kan justeras vartefter planeringen för exploateringen närmar sig en slutgiltig version.

Utredningen föreslår en reduktion för bilpool för boende vilket resulterar i en total efterfrågan på bilparkeringar om 569 bilar, inklusive 10 poolbilar. Det totala behovet av cykelplatser är 1 830 för hela området.

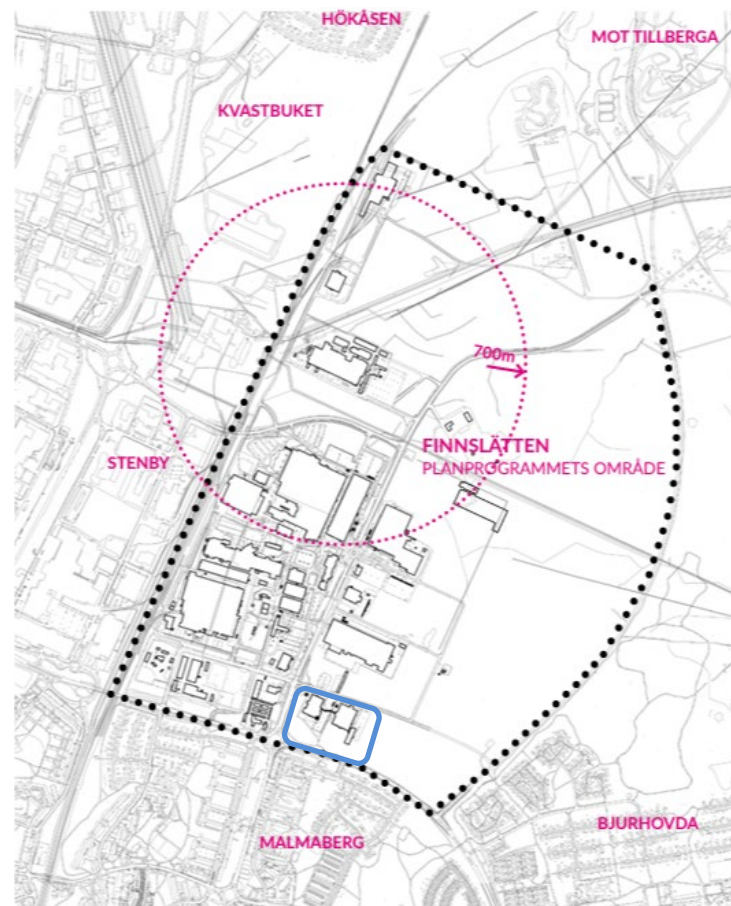
I utredningen beskrivs också potentialen för mobility management åtgärder och samnyttjande, då dessa anses vara kraftfulla åtgärder som minskar ytbehovet för bilparkering, men ingen reduktion föreslås i dagsläget då detta inte är möjligt utifrån de aktuella riktlinjerna för parkering.

INLEDNING

BAKGRUND

Detaljplanen för kvarteret Effekten 5 ingår i verksamhetsområdet Finnslätten det planeras att byggas ett område för världsledande högteknologiska företag och deras medarbetare. Finnslätten ligger i nordöstra Västerås, norr om Norrleden. Järnvägsspåret mot Stockholm avgränsar området i väst. I öster avgränsas området av Tillbergaleden och ett stort deponiområde (Lundatippen). Totalt är Finnslätterns projektområde lika stort som hela Västerås innerstad. Området bedöms enligt planprogrammet för Finnslätten på lång sikt kunna vara arbetsplats till mellan 15 000 och 40 000 personer, jämfört med 5 000 personer 2018 (se Figur 1).

För fastigheten Effekten 5 gäller detaljplan DP 1266 K från år 2003. Gällande markanvändning för markytan är industri och kontor. Enligt planuppdraget för detaljplan Effekten 5 från januari 2022 ska detaljplanen pröva lämpligheten för att möjliggöra för cirka 300 till 400 bostäder inom fastigheten Effekten 5, anpassade för att stödja behov från verksamheter på Finnslätten. Syftet med detaljplanen är även att pröva lämpligheten för en ny grundskola med tillhörande skolgård. Centrumändamål i bottenplan ska även studeras. Detaljplanen ska följa intentionerna enligt Planprogram för stadsutveckling Finnslätten (PP37).



Figur 1 Finnslätterns planområde, befintliga byggnader och angränsande områden. Läget för Effekten 5 markerat med blå ram.
Källa: Planprogram för stadsutveckling Finnslätten

Det avsedda planområdet ligger cirka 3 km nordöst om Västerås centrum och är cirka 52 000 kvadratmeter stort. Kvarteret Effekten 5 ligger vid den sydliga infarten till Finnslätten. På området finns idag två större industribyggnader med varsin tillhörande markparkering. En relativ stor del av området är trädbevuxen. Området gränser i söder mot Österleden och i väst mot Lugna gatan, samt begränsas norröver av Fredholmsgatan. Öster om området sträcker sig ett obebyggt, trädbevuxet område (Effekten 8). På den sydliga och västliga delen av detaljplaneområdet och nära Österleden och Lugna gatan löper gång- och cykelbanor genom trädbevuxen naturmark.

MÅL OCH STYRANDE DOKUMENT

Nedan beskrivs kortfattat de målen och styrande dokument som har använts i arbetet med denna utredning.

PARISAVTALET

I december 2015 enades världens länder om ett nytt klimatavtal, Parisavtalet, som syftar till att minska utsläppen av växthusgaser samt stödja de som drabbas av klimatförändringarnas effekter. Avtalet innebär att den globala temperaturökningen ska hållas långt under 2°C och att man ska sträva efter att den ska stanna vid 1,5 grader jämfört med förindustriell nivå.

EU:S KLIMATMÅL

Utsläppen inom EU ska minska med 40 procent till 2030 jämfört med 1990. I EU-kommissionen långsiktiga klimatstrategi är ambitionen att nå netto-nollutsläpp 2050. EU-länderna har godkänt målet att bli klimatneutrala till senast 2050, i linje med Parisavtalet.

SVERIGES KLIMATMÅL

Sveriges långsiktiga klimatmål är att senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Utsläppen från inrikes transporter (exkl. koldioxidutsläpp från inrikesflyg) ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med 2010.

MILJÖPROGRAMMET

Miljöprogrammet antogs 2005 och anger bland annat att utsläpp av koldioxid från transportsektorn ska minska.

KLIMATPROGRAMMET

Kommunens mål är att utsläppen av växthusgaser per invånare i Västerås ska minska med 60 procent fram till 2020 jämfört med år 1990. Det finns även en vision i Klimatprogrammet: Att Västerås ska bidra till att tvågradersmålet uppfylls genom att utsläppen av växthusgaser från energi- och transportsektorn år 2050 ska understiga 0,8 ton per invånare. Detta innebär en minskning med nära 90 procent per invånare jämfört med år 1990. Dessutom krävs att de ökande trenderna gällande bostadsytor, bil- och flygresande och konsumtion av mat och varor ska vara avstannade.

VÄSTERÅS ÖVERSIKTSPLAN 2026 MED UTBLICK MOT 2050

Enligt översiktsplanen ska planeringen i Västerås ge förutsättningar för ett bostadsbyggande med minst 14 000 bostäder till 2026 och för de ytor som krävs för utbyggnad av infrastruktur, arbetsplatser och service. Befolkningsökningen kräver att utrymmesanspråken på trafiken per invånare minskar kraftigt. Bilen är det färd sätt som tar överlägset störst andel av stadens ytor i anspråk. Trafikplaneringen behöver därför prioritera ytor främst för de utrymmessnåla färd sätten; gång, cykling och kollektivtrafik. Planområdet Effekten 5 är utpekade i översiktsplanen som ett framtida område för verksamheter.

VISION FINNSLÄTTEN (PLANPROGRAMMET)

Planprogrammet för stadsutveckling Finnslätten, plannummer PP37 antogs av kommunfullmäktige den 9 februari 2021. Programmets ambition är att skapa en övergripande och hållbar plan som ger underlag för framtida utveckling av Finnslätten på kort och lång sikt.

Programmet innehåller analyser över dagens och framtida mobilitet i området samt anger en mobilitetsstrategi för Finnslätten vars syfte är att skapa rörelsemönster där tekniklösningar kan transformeras över tid med smidiga byten mellan trafikslag, så att olika färdmedel och transportmedel kan väljas efter behov. Strategins mål är bland annat att biltrafik och krav på parkering minskar i de centrala delarna och att ge plats för gående, vistelse och stadsliv istället.

TRAFIKPLAN 2026

Trafikplan 2026 för Västerås Stad antogs av kommunfullmäktige 8 maj 2014. Trafikplanen ska vara ett stöd i att skapa en balans mellan den tillgänglighet som transportsystemet ger, och de effekter som trafiken har på samhället. Ett syfte med planen är att öka kollektivtrafikens, gångtrafikens och cyklingens andel av trafikarbetet. Ett annat syfte är att stärka Västerås i rollen som en attraktiv ort för nyetablering, samt in- och utpendling. Ytterligare ett syfte med planen är att skapa förutsättningar för en hållbar biltrafik. Här är valmöjligheter för alla en central fråga. Genom att underlätta för alternativa transportslag så kan bilen fortsätta vara ett fungerande alternativ även när kommunens invånarantal ökar.

PROGRAM FÖR PARKERING VÄSTERÅS 2015–2026

Programmet antogs av kommunfullmäktige den 5 november 2015. Dokumentet bygger på mål och idéer från Översiktsplan 2026, Trafikplan 2026, Klimatprogrammet och andra styrande dokument. Programmet visar på stadens viljeinriktningar för parkering.

RIKTLINJER FÖR PARKERING I VÄSTERÅS

Riktlinjerna för parkering antogs av kommunfullmäktige den 5 november 2015. I detta dokument konkretiseras innehållet i programmet och omfattar utformning av parkering samt parkeringstal för cykel och bil. Parkeringstalen anger det minsta antal parkeringsplatser som kommunen bedömer kommer att efterfrågas på fastigheten. Enligt riktlinjerna kan byggaktörer tillämpa flexibla parkeringstal som möjliggör reduktion på parkeringstal för bil till uppemot 40 procent mot att ett antal mobilitetsåtgärder säkerställs som främjar hållbara transporter. Den 11 november 2021 beslutades av kommunfullmäktige en höjning av parkeringstalen för lägenheter i flerbostadshus som har använts för beräkning av parkeringsefterfrågan i denna rapport.

PARALELLA UTREDNINGAR

TRAFIK-, PARKERINGS-, OCH MOBILITETSUTREDNING FÖR FINNSLÄTTEN

I uppdrag av Västerås stad tas det samtidigt som denna utredning fram en samlad trafik-, parkerings- och mobilitetsutredning för Finnslätten. Den övergripande utredningen ska bland annat föreslå helhetslösningar för trafik, parkeringar och mobilitet som optimerar trafikflöden och skapa trafiksäkra miljöer för alla trafikanter. Lämpliga utformningslösningar ska tas fram, enligt planprogrammets intentioner, med fokus på prioritet av kollektivtrafik samt fotgängare och cyklister.

Målet är ett förbättrat helhetsgrepp i området, vilket skapar ökade förutsättningar för en hållbar stadsutveckling. Utredningen ska även ha ett fokus på hur behov av parkeringar och mobilitetscenter kan lösas mellan fastigheter gemensamt. Även hur de olika fastighetsägarna med hyresgäster tillsammans kan jobba med mobilitetsfrågor. Hur antalet parkeringsplatser för cykel och bil är idag, hur nuvarande beläggningsgrad ser ut och vad parkeringsriktlinjerna anger, påverkar behovet hur många parkeringsplatser för cykel och bil som behöver lösas. Utredningen ska vara klar under våren 2022. Resultaten från denna kan komma att påverka möjligheterna för hur mobilitet och parkering hanteras för Effekten 5.

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE FINNSLÄTTEN VÄSTERÅS

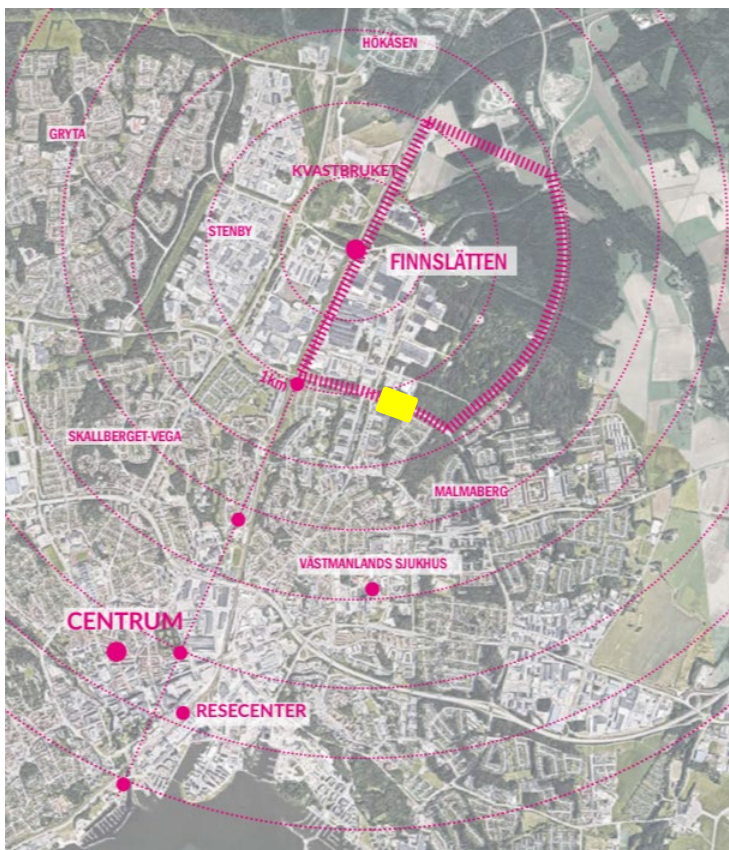
Trafikverket genomför en åtgärdsvalsstudie, ÄVS, tillsammans med Västerås kommun och Region Västmanland. I dialog med berörda intressenter ska behoven av mobilitet och tillgänglighet till området Finnslätten idag och framåt identifieras och olika tänkbara sätt att lösa dessa behov utredas. Åtgärdsvalsstudien tar sin utgångspunkt i planprogrammet för Finnslätten, samt vilka behov och brister som finns i infrastrukturen i dag och vilka behoven och bristerna kommer att vara i framtiden, utifrån perspektivet att Finnslätten utvecklas för att bli attraktivt för en större arbetsmarknad och för att gods ska kunna transporteras till och från området. Bland annat ska det utredas ett möjligt tågläge på Finnslätten i ett regionalt sammanhang som skulle kunna leda till en snabbare förbindelse mellan Stockholm och Finnslätten. ÄVS:en beräknas vara klar senast sommaren 2023.

PARALLELLA PLANER OCH PROJEKT

Detaljplaner som tas fram under kommunens ledning just nu är:

- Detaljplan för del av Västerås 3:69, Finnslätten dp 1948; Syftet med planen är att ge möjlighet att bygga en logistik- och kontorsbyggnad med tillhörande lastytor, parkeringar och laddning av lastfordon.
- Detaljplan för del av Västerås 3:17 och 3:18, Finnslätten dp 1949; Syftet med planen är ge möjlighet till byggrätt för framtidens verksamhets- och industriutveckling. Planen ska ge möjlighet till att utöka verksamhetsområdet på Finnslätten. Skogs- och jordbruksmark ska omvandlas till mark för industri och kontor.

TRAFIKALA FÖRUTSÄTTNINGAR



Figur 2 Effekten 5 (markerad med gul ruta) i relation till Västerås centrum (Bild: Planprogram för stadsutveckling Finnslätten)

Som Figur 2 visar ligger planområdet Effekten 5 cirka 3 kilometer ifrån Västerås centrum. (500 meter per ring).

MÅLPUNKTER

I Tabell 1 visas avstånd i meter och tid till olika målpunkter och service i planområdets närområde. För gångtrafik är restiderna oftast mellan 15 och 25 minuter, förutom till förskolan där den är fyra minuter. För cykel är restiden till alla målpunkter mellan fyra till tio minuter och har snabbare eller likvärdig restid som bil.

I tabellen görs även en jämförelse av restiden mellan dels gång och bil, dels cykel och bil. De bägge restiderna divideras vilket ger en restidskvot. Det innebär att om restidskvoten är 1,0 är restiden lika lång för båda trafikslagen och om den är 0,7 för gång/bil betyder det att gång är 30 procent snabbare än bil. För att räkna ut den egentliga restiden läggs en terminaltid vid start och stopp till för alla resor med fordon, för att simulera den tid det tar att till exempel låsa upp samt hitta parkering. För cykel är den totala terminaltiden satt till två minuter och för bil är den satt till fyra minuter. Alla avstånd utgår från Fredholmsgatan 3 i mitten av området.

En jämförelse mellan restid för gående och bil visar att endast förskola uppfyller kraven för god standard vad gäller restidskvot, och bilresor är oftast snabbare än resor till fots. Restidskvoterna för cykel i relation till bil uppfyller god standard för att nå den grundläggande vardagliga servicen, då restiden med cykel alltid är snabbare eller likvärdig jämfört med bil.

Tabell 1 Viktiga målpunkter med restidskvot för gång (g), cykel (c) och bil (b) avrundat till en decimal. Restidskvoter har rangordnats enligt TRAST:s standardnivåer för god standard (<1,5), mindre god standard (1,5-2,0) samt låg standard (>2,0).

Målpunkt	Avstånd (m)	Rest id (min)	Rest idskvot gång/bil	Rest idskvot cykel/bil
Ica Supermarket Haga	(g) 1300	16	2,3	1,0
	(c) 1300	7		
	(b) 1400	7		
Stora Coop Stenby	(g) 1700	20	2,7	1,1
	(c) 1700	8		
	(b) 1800	8		
Kronans Apotek Stenby	(g) 1700	20	2,7	1,1
	(c) 1700	8		
	(b) 1800	8		
Förskolan Ekot	(g) 550	7	1,0	0,6
	(c) 550	4		
	(b) 1400	7		
Malmbergaskolan (F-6)	(g) 1200	14	1,8	0,8
	(c) 1200	6		
	(b) 2000	8		
Utlämningsställe post, Ica Supermarket Haga	(g) 1300	16	2,3	1,0
	(c) 1300	7		
	(b) 1400	7		
Västmanlands sjukhus	(g) 2200	26	2,8	1,0
	(c) 2200	10		
	(b) 2700	9		
Arbetsplats Finnslätten (ABB, Tvärleden 2)	(g) 1000	12	1,7	0,8
	(c) 1000	6		
	(b) 1500	7		

Ovanstående analys av restidskvoter tar endast hänsyn till befintlig bebyggelse och service. Vid en utbyggnad av Finnslätten är det rimligt att anta att flera dagliga målpunkter kommer finnas inom området, med markant förbättrade

restidskvoter. Dock går det redan idag att med cykel snabbt nå grundläggande service och närliggande arbetsplatser, ofta snabbare än med bil.

GÅNG OCH CYKEL

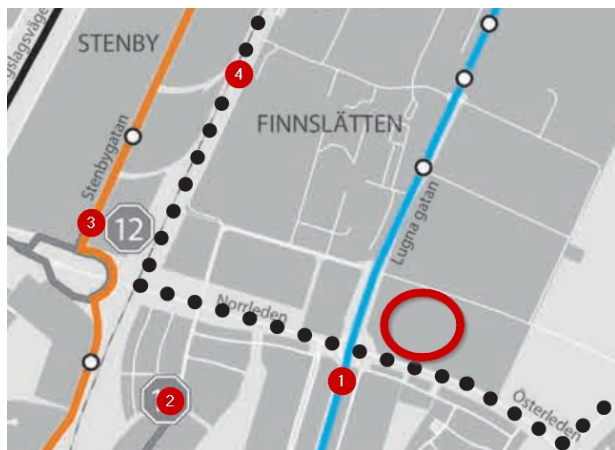
Finnslätten är ett utpräglat arbetsplatsområde med stora avstånd, där utformningen av de publika rummen domineras av bilen, vilket ger begränsade möjligheter för gående. Gång- och cykelkopplingar i tunnlar kopplar ihop mot staden, men det är långa avstånd mellan händelser.

Det finns tre gång- och cykeltunnlar som ansluter till området i söder under Norrleden/Österleden och en i sydost under Tillbergaleden från Bjurhovda. I avsnittet från Fredholmsgatan till Nätverksgatan löper två breda gång- och cykelvägar på ömse sida om Lugna gatan. I övrigt finns ett gång- och cykelvägnät som orienterar sig i Lugna Gatans närområde och sträcker sig här och var in i industriområdet.

KOLLEKTIVTRAFIK

Lokalt inom området finns fyra busshållplatser, se Figur 3. Tre centralt längs Lugna Gatan och en i nordväst intill Lundaleden. Hållplatsen vid Lundaleden är ändhållplats för både buss 4 som går utmed Lugna Gatan och buss 6 som kommer via Stenby. Avstånden är upp till cirka 500 meter till närmaste hållplats.

Gångavstånd till närliggande kollektivtrafikhållplatser samt vilken typ av kollektivtrafik som finns vid varje hållplats är sammanställt i Tabell 2. Avstånden är ungefärliga och uppskattade utifrån detaljplanens mittpunkt och uppmätt fågelvägen till hållplats. Maxtimme innebär största möjliga trafikmängd under en timme på eftermiddagen en normal vardag.



Figur 3 Kollektivtrafik idag. Källa: Planprogram Finnslätten Västerås och Tyréns

Tabell 2 Gångavstånd till närliggande kollektivtrafikhållplatser.

Punkt	Hållplats	Avstånd	Kollektivtrafik	Antal avgångar i högtrafik
1	Norra Malmaberg	220 meter	Buss 4	16 i maxtimme
2	Norra Haga	700 meter	Buss 14	2 i maxtimme
3	Stenby	900 meter	Buss 6	9 i maxtimme
4	Ny tågstation	ca 900 meter	Ej planerad	Ej planerad

Utifrån riktlinjerna i Kol-TRAST (Trafikverkets planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, 2012) bedöms avstånd till kollektivtrafik på upp till 400 meter fågelvägen som god standard. Enligt RiPlan (Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län, 2018) bedöms 400 meter fågelvägen till kollektivtrafik som god standard.

Vidare bedöms det som god tillgång till stomtrafik, om bebyggelsen är inom 900 meter gångavstånd. Gångavståndet till den närmsta hållplatsen är inom riktlinjerna för god tillgänglighet. Övriga busshållplatser har något längre gångavstånd och bedöms därför ha mindre god tillgänglighet. Den planerade tågstationen befinner sig avståndsmässigt på gränsen för god tillgänglighet för spårtrafik. Alla busslinjerna har direktkoppling till centrala Västerås samt Centralstationen.

BILTRAFIK

Lugna Gatan är ett centralt stråk genom området som även kopplar direkt mot centrala Västerås och upplevs som en transportled snarare än en gata.



Figur 4 Antal bilar per lägenhet i olika DeSO-områden närliggande Finnslätten. Orange prick indikerar Effekten 5. Källa: Tyréns

Bilnehavet har undersökts i Västerås genom att studera statistiska DeSO-områden som ligger nära Finnslätten, se Figur 4. Genom att dela antalet bilar i området med antalet flerbostadshushåll beräknas ett genomsnittligt bilägande per lägenhet per område. Finnslätten har i dagsläget inga flerbostadshus och är därför markerat med lila och värde 0. De två DeSO områden direkt söder om Effekten 5 har värden på 0,66, 0,73 och 0,81, vilket motsvarar ett genomsnittligt bilägande på 0,73 bilar per lägenhet.

RESVANOR

En resvaneundersökning i form av en webbenkät genomfördes på uppdrag av Kungsleden 2019 av företaget Evimetrix med verksamma på Finnslätten. Enkäten besvarades av 769 personer. De flesta svaren kom från medarbetare hos ABB Robotics, Northvolt AB, ABB AB, PostNord Sverige AB, Bombardier och Enics Sverige AB.

Av de svarande bor 57 procent i Västerås och 19 procent i Stockholm. De vanligaste avstånden är maximalt 1 mil och över 3 mil, vilket samspelar med att resan tar maximalt 30 minuter eller mer än en timme.

Ett annat resultat är att cirka trefjärdedelar av de svarande åker till och från Finnslätten utan att byta färdmedel. Dessa använder i första hand egen bil, varav fem procent åker elbil, men det är också en betydande andel som cyklar.

PLANERAD UTVECKLING AV FINNSLÄTTEN

Planprogrammet för Finnslätten tar sin utgångspunkt i en vision som innebär att Finnslätten ska bli en attraktiv plats för världsledande högteknologiska företag och deras medarbetare.

Här är hela visionen: *"Finnslätten blir en ny stadsdel som attraherar högteknologiska företag, utbildning och forskning i världsklass med en intressant och framtidsbetonad mix av verksamheter, bostäder och service. Finnslätten skapar ökade flöden av besökare och ett internationellt intresse samt höjer attraktiviteten i området och i Västerås stad som helhet."*

Stadsutvecklingen för Finnslätten ska skapa förutsättningar för att gradvis vrida över resandet till mer kollektivtrafik, mer externa och interna transporter med elcykel och andra nya fordon. Syftet är att skapa rörelsemönster där tekniklösningar kan transformeras över tid med smidiga byten mellan trafikslag, så att olika färdmedel och transportmedel kan väljas efter behov.

Vision Finnslätten innehåller ett ambitiöst och framåtsyftande mobilitetskoncept som prioriterar gående, låga hastigheter och mindre fordon i centrala Finnslätten. Konceptet bygger på tre integrerade nät för olika hastigheter som syftar på att planera för olika typer av transporter och resenärer. Ett av målen är att biltrafik och krav på parkering minskar i de centrala delarna och att ge plats för gående, vistelse och stadsliv istället.

Kollektivtrafiken föreslås att utökas och ges en central plats inom området där utformningen av gatorna är gjord med tanke på kollektivtrafikresenärer. Även målpunkter och lokal service ska lokaliseras nära hållplatser. En knutpunkt mellan lokal och regional busstrafikkollektivtrafik planeras med koppling till det önskade nya tågläget. En shuttle-buss genom området ska underlätta mobiliteten i området. Byte av färdmedel ska vara enkelt och attraktivt genom att ett nät av jämnt fördelade mobilitetscentra i olika storleksordningar ordnas i området.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HÅLLBART RESANDE

Den sammanfattande bedömningen är att förutsättningar för hållbart resande är, sett ur dagens situation inte är särskild goda, dels på grund av långa avstånd till målpunkter, dels då det saknas lämplig infrastruktur för gång och cykel. Dock går det redan idag att med cykel snabbt nå grundläggande service, ofta snabbare än med bil. Vid en utbyggnad av Finnsletten är det rimligt att anta att flera dagliga målpunkter kommer att kunna nås gåendes inom området.

Den planerade mobiliteten i det framtida Finnsletten kan bli hållbar med höga andelar gång, cykel och kollektivtrafik. En stor utmaning ligger i att få till en sammanhållen och synkroniserad utveckling av både Effekten och övriga Finnsletten så att det säkerställs att det finns goda förutsättningar för hållbart resande för de boende och verksamma i Effekten 5 direkt vid inflyttning.

Det är avgörande att undvika en utveckling där en bilburen livsstil etableras i brist på ett varierat mobilitetsutbud, ett beteende som kan vara svårt att förändra senare även om utbudet för hållbara resval då har förbättrats.

PLANERAD EXPLOATERING

Detaljplanen planeras med de olika scenarion som principiellt utgår ifrån att Effekten 5 delas in i väster och öster för att kunna visa på en flexibel plan. Den västra delen inkluderar hus 398 samt kvarteren väster och söder om denna byggnad.

Då planen ska vara så flexibel som möjligt redovisas olika möjligheter för den östra delen på en gemensam plan; de olika scenarion är listade här bredvid som ett förtydligande till planen som finns på nästa sida.

Behovet av antalet cykel- och bilplatser är beroende av vilket scenario som kommer att förverkligas. Bilparkeringen placeras på lokalgator, markparkering (i olika utbredning) samt i ett parkeringshus vars våningshöjd anpassas efter behov.

Förslaget rymmer cirka 570 platser och utgångspunkten är att parkeringshuset och markparkeringar tillsammans ska anläggas i den omfattning som krävs för att klara parkeringsbehovet för hela Effekten 5.

I alla scenarion är parkeringshuset 5 våningar högt och rymmer 400 bilar; BYA markparkering, garage och parkeringshus (gatuparkering ej inräknad) är cirka 4 500 kvm totalt.

Scenario 1: Östra delen av Effekten 5, Skola:

- Byggnad 399 delas enligt markering, den västra delen blir grundskola med en tillbyggnad mot Fredholmsvägen. Antal barn 600 med en skolgårdsyta på 18 000 kvm. Övriga delar av 399 blir högre utbildning utan större krav på skolgård.
- Bullerskydd för skolgård anläggs i tomtgräns i söder.

Scenario 2: Östra delen av Effekten 5, Bostäder och Kontor:

- Byggnad 399 behålls som kontorsbyggnad. Skolgård och tillbyggnad av 399an.
- Samtliga streckade bostadskvarteren byggs.

Scenario 3: Östra delen av Effekten 5, Skola och Kontor:

- Byggnad 399 delas enligt markering. I öster behålls kontor och i väster placeras en grundskola med en tillbyggnad mot Fredholmsvägen. Antal barn 600 med en skolgårdsyta på 18 000 kvm.
- Inga bostadskvarter byggs.
- Bullerskydd för skolgård anläggs i tomtgräns i söder.

Scenario 4: Östra delen av Effekten 5, Skola och bostäder:

- Byggnad 399 görs om till skola, tillbyggnaden byggs ej. Antal barn 600 med skolgård på 18 000 kvm.
- Det streckade bostadskvarteret mot Fredholmsgatan byggs.
- Bullerskydd för skolgård anläggs i tomtgräns i söder.

ÅWL

Aroseken/Kungsleden
Finnslätten Effekten 5

220523 Parkering bil + cykel

BILPARKERING

Gatuparkering: 58 platser
Markparkering: 61 platser
Garage (kv 1): 51 platser
Parkeringshus: 400 platser

Totalt antal bilplatser:

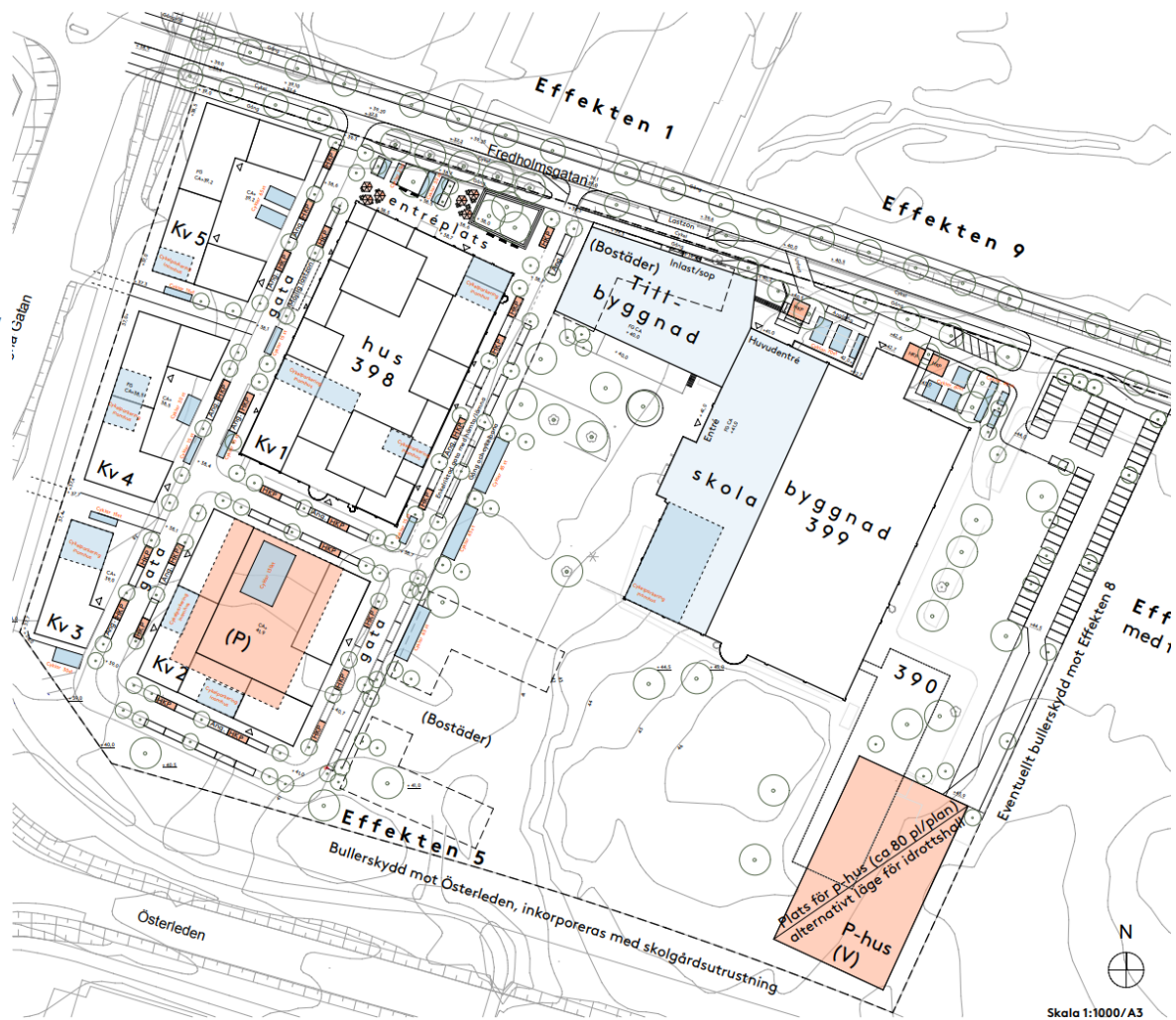
570 stycken (krav 569 stycken) varav
26 stycken HKP vid gata och publika
entréer (markerade med orange)
samt 4 HKP i garage (krav 5 %).

CYKELPARKERING

Markparkering med tak: 675 stycken
Markparkering utan tak: 90 stycken
Inomhus: 1070 stycken

Totalt antal cykelplatser:

1835 stycken (krav 1830 stycken)



Figur 5 Strukturplan för Effekten 5. Källa: ÅWL

Oavsett vilket bebyggelsescenario som väljs behöver den maximala parkeringsefterfrågan som kan förväntas uppstå studeras för att säkerställa att planen oavsett scenario går att genomföra. För att ta höjd för ett scenario som ger största möjliga parkeringsefterfrågan utgår denna utredning ifrån en markanvändning som motsvarar scenario 2 som har beskrivits ovan och som totalt sett innehåller både kontor, skola, bostäder, hotell och restaurang.

I tabellen nedan visas den tänkta markanvändningen som summerar till totalt 52 850 kvm BTA. För att beräkna parkeringsefterfrågan har andelen "vanliga" bostäder och studentbostäder preliminärt antagits att vara lika stor för respektive typ av bostäder och mätt i kvadratmeter Brutto area (kvm BTA), se Tabell 3. Grundantagandet är att antalet studentbostäder även längre fram i planeringen aldrig blir större än den här angivna mängden. De planerade studentbostäderna kan jämföras med studentkorridorer innehållande sex6 till sju7 rum där varje rum har egen dusch och WC; ett gemensamt kök delas finns per korridor. Det finns även planer på att ordna lägenhetshotell. Dessa planeras att motsvara små lägenheter.

För att kunna beräkna parkeringsefterfrågan har markanvändningen i de olika befintliga och nytillkommande byggnaderna enligt ovan summerats till kategorierna Bostäder, Studentbostäder, Kontor, Grundskola, Hotell och Restaurang, som motsvarar de kategorierna som finns i den av kommunen tillhandahållna "Parkeringsnurrän" för beräkning av parkeringsefterfrågan, se Tabell 4.

Tabell 3 Befintlig och ny bebyggelse inklusive antagen markanvändning.

Hus 398	BTA i kvm	Hus 399	BTA i kvm	Ny byggnad	BTA i kvm	Ny bebyggelse	BTA i kvm
Bostäder	7 500	Kontor	14 000	Grundskola	7 000	Bostäder	7 500
Studentbostäder	7 500					Studentbostäder	7 500
Hotell	1 500						
Restaurang	350						
Ytor utan parkeringsbehov*	2 150						
Summa	19 000	Summa	14 000	Summa	7 000	Summa	15 000

*Omfattar exempelvis kommunikationsutrymmen, konferensrum, gym till hotellet, etc.

Tabell 4 BTA för olika markanvändning

Användning	BTA i kvm
Bostäder	15 000
Studentbostäder	15 000
Kontor	14 000
Grundskola	7 000
Hotell	1 500
Restaurang	350
Summa	52 850

Bilparkeringen fördelas över området, dels i parkeringshuset, vars storlek går att anpassa, på kvartersgatorna som planeras att byggas i bostadskvarteren och eventuell ytterligare markyta som kan anläggas för parkeringsändamål. Utredningen utgår ifrån principen att alla platser på hela kvarteret kommer att kunna samnyttjas. Utredningen föreslår dock ingen reduktion av parkeringsefterfrågan för samnyttjande då detta inte är möjligt enligt befintliga riktlinjer, se kapitlet om reduktion för samnyttjande.

Med utgångspunkt i det här beskrivna scenariot kan parkeringsefterfrågan för både bil och cykel hanteras på fastigheten. Antalet parkeringsplatser beror på vilka verksamheter som kommer att finnas på Effekten 5 och är därför ej fastslaget än. Alternativet visar det absolut högsta antalet parkeringsplatser som förslaget kan komma att rymma och kan förhoppningsvis minska.

PARKERINGSSTRATEGI FÖR EFFEKTEN 5

FLEXIBELT MOBILITETS- OCH PARKERINGSUTBUD

Byggaktörerna för Effekten 5 har som mål att skapa en boende- och verksamhetsmiljö som erbjuder användarna en omgivning som är attraktiv att vistas i samt som består av moderna faciliteter med funktioner, service och tjänster som ligger i tiden och är optimalt anpassade efter användarnas behov och preferenser.

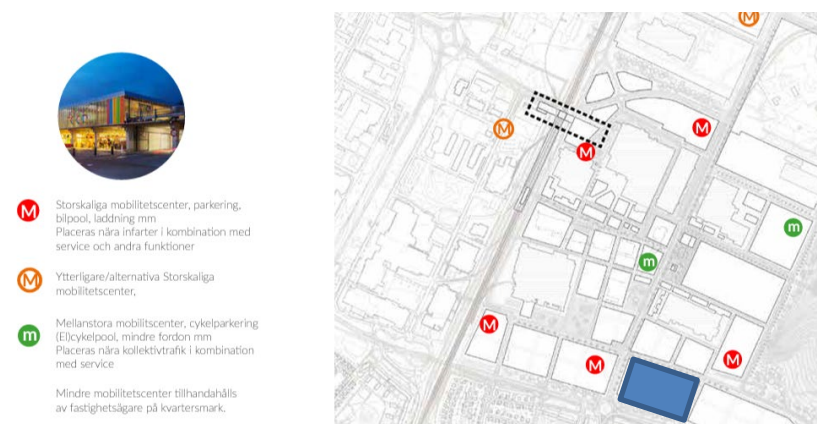
Mobilitetstjänster och resvanor har under en längre tid varit föränderliga och kommer även fortsatt inte kunna att predikteras exakt. Förändringarna bygger på bland annat elektrifiering, digitalisering, tillgång till nya typer av fordon, nya boplingsformer, affärsmodeller och leverantörer på marknaden, med mera. Utvecklingen sker dessutom i relativt snabb takt.

Denna föränderlighet kräver att utbudet för mobilitet och parkering för Effekten 5 behöver vara flexibel och anpassningsbar. Detta med avseende på en variabel tillgång till mobilitetstjänster och delade fordon, men även tillgången till bilparkeringar.

Flexibiliteten bör bestå i att kunna utöka antalet bilparkeringar (på kvarteret eller i närheten) om behovet skulle växa, men även att kunna minska tillgången till platser och använda de frigjorda ytorna för andra ändamål än parkering, om behovet skulle minska eller vara mindre än förväntat.

SAMMANHÅLLEN PLANERING FÖR FINNSLÄTTEN

Planprogrammet för Finnslätten innehåller ett ambitiöst och framtidsorienterat mobilitetsprogram och föreslår bland annat ett system av olika mobilitetscentra i varierande storlekar och med olika typer av funktioner, se Figur 6. Två mobilitetscentra av den största storleken föreslås att placeras direkt intill Effekten 5, det ena väster om området, det andra nordöst. För att arbeta i linje med planprogrammet behöver enskilda fastigheters planering ta hänsyn till detta planerade parkerings- och mobilitetsutbud som kommer att erbjudas i anläggningarna. Byggaktörerna ser positivt på möjligheter att samnyttja parkeringsanläggningar inom Finnslättenområdet exempelvis genom att köpa parkeringsplatser på annan fastighet.



Figur 6 Förslag på hierarkisk struktur för mobilitetscentra enligt planprogrammet för Finnslätten; kv Effekten 5 är blåmarkerat. Källa: Vision Finnslätten

MÅLGRUPPER

För att bättre förstå de framtida boendes behov och preferenser avseende mobilitet och för att kunna erbjuda ett målgruppsanpassat (mobilitets-)koncept för de boende i exempelvis någon form av co-living har ett antal intervjuer genomförts under hösten/vintern 2021 med arbetstagare som har flyttat till Västerås ifrån övriga Europa och Sydamerika. Flertalet samtal och en workshop har också genomförts med arbetsgivarna Westinghouse, Northvolt, ABB, Hitachi Energy, Alstom och Mälardalens Högskola.¹

Resultat från dessa samtal och workshops är sammantaget att de som förväntas flytta till Finnsletten kommer att uppfatta sitt boende som tydligt tidsbegränsat, vilket innebär att en så pass stor investering som en privat bil innebär, bedöms vara lågt prioriterat hos dessa personer.

Företagen räknar också med att anställa fler yngre medarbetare som är mindre intresserade av egen bil och mer av ett brett och delat mobilitetserbjudande. En utpekad målgrupp är ensamstående personer i åldersspannet 20 till 30 år som stannar i Västerås allt mellan två veckor och två år och som önskar en hög standard på både infrastruktur och service som finns på plats. Dessa personer förväntas föredra kollektiva lösningar före eget ägande.

En annan målgrupp är arbetskraftsinvandrare i åldern 30 till 50 år som kommer med sina familjer och stannar mellan två och fem år, samt lämnar Sverige efter fullgjord tjänstgöring.

Ett privat biläggande förväntas vara mycket begränsat bland dessa boende. Anställda till företagen som erbjuds ett boende på Finnsletten kommer dessutom att nå sina arbetsplatser på gång- och cykelavstånd.

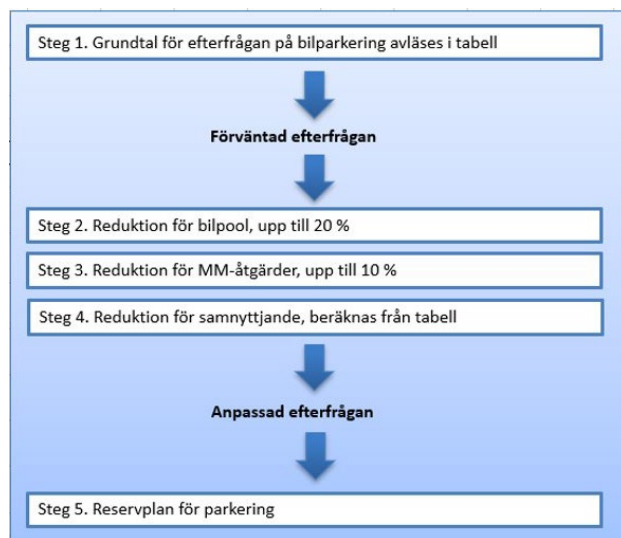
Samtidigt uttrycker de intervjuade ett större beroende av en fungerande kollektivtrafik och efterfrågar främst fler/mer frekventa bussturer. Det efterfrågas också tillgång till bilpool, elcykel och cykelpool för övriga resor utanför området. Önskemålet är att poollösningarna ska tillhandahållas av exempelvis boendet eller arbetsgivaren.

Behov av egen bil bedöms kunna uppstå först senare ifall de boende flyttar vidare till ett permanent boende i något av Västerås befintliga bostadsområden där parkeringsmöjligheter förväntas finnas.

¹ Intervjuer/samtal genomförts av Brithon Management Consulting AB; workshop genomfördes den 20 oktober 2021

PARKERING: RIKTLINJER OCH P-TAL

Riktlinjerna för parkering i Västerås anger ett stegvist förfarande som förutsätter användningen av den "Parkeringssnurra" i form av en Excel fil som tillhandahålls av kommunen. Efter inmatning av valda grundvärden för den planerade exploateringen och val av reduktionsnivå i Excel filen erhålls automatiskt en förväntad efterfrågan på både bilparkering och cykelparkering för den planerade exploateringen.



Figur 7 Princip för flexibla parkeringstal i Västerås

Bilden här intill visar de olika stegen som hanteras genom Excel filen. I ett första steg beräknas det så kallade grundtalet, det vill säga efterfrågan utan reduktion. I de följande stegen sker en reduktion av antalet bilparkeringsplatser där varje kommande

steg bygger på resultatet från respektive föregående steg. Reduktion kan ske via bilpool (steg 2, maximal reduktion upp till 20 procent), MM-åtgärder (steg 3, maximal reduktion maximal upp till 10 procent från reduktion genom bilpool) och samnyttjande (steg 4). Cykeltalen kan inte reduceras.

Det är också viktigt att påpeka att grundtalet för bilparkering avseende besöksparkering och avseende studentbostäder inte kan reduceras med bilpool eller MM-åtgärder. Däremot kan dessa platser samnyttjas vilket leder till en viss reduktion.

I steg 5 ska fastighetsägaren redovisa en reservplan för hur parkeringsefterfrågan ska lösas för den mängd parkering som man har fått reduktion för i steg 2 till 4.

Enligt parkeringsriktlinjerna ligger Effekten 5 inom zon 4. Tabell nedan visar p-talen för bil och cykel som används för beräkning av grundtalet (se stycke ovan).

Tabell 5 Parkeringstal för olika markanvändning i zon 4

Markanvändning	P-tal för bil per 1000 kvm BTA	P-tal för cykel per 1000 kvm BTA
Lägenheter i flerbostadshus	13,75*	31*
Studentbostäder	4	60
Kontor	18*	12*
Grundskola	5	3 (för anställda) 38 (för elever)
Hotell	15	3
Restaurang	53	12

* inklusive besöksparkering

P-talen skiljer sig för olika typer av lägenheter och olika verksamheter. Tabellen visar endast de p-talen som anses vara relevanta för denna utredning. Riktlinjerna innehåller dock även p-tal för ytterligare verksamheter samt möjliggör beräkning av parkeringsefterfrågan baserat på bland annat BTA, lägenhetstyper och -storlekar, antal rum, samt för exempelvis antal rum i ett hotell, et cetera.

Då planeringen för markanvändning i dagsläget enbart finns i form av kvadratmeter BTA så har detta värde använts för beräkning av parkeringsefterfrågan.

I bygglovsskedet, när planeringen har kommit längre och exempelvis lägenheternas storlek eller antal rum per studentkorridor kan uppskattas kan parkeringsefterfrågan beräknas på en finare nivå, vilket möjligtvis kan leda till en lägre efterfrågan än vad som presenteras i denna rapport.

PARKERINGSEFTERFRÅGAN

Parkerings efterfrågan för Effekten 5, både avseende bilparkering och cykelparkering har beräknats med hjälp av den av kommunen tillhandahållna "parkeringsnuran". Som ingångsvärden har den aktuellt antagna markanvändningen använts (se Planerad exploatering).

CYKELPARKERING

Parkerings efterfrågan för cykel för boende/anställda/elever och besökare visas i tabellen nedan. För bostäder är den samlade efterfrågan 1 365 platser och för verksamheter 465 platser.

Tabell 6 Efterfrågan på cykelparkeringar för olika markanvändning

Markanvändning	Cykelplatser	Användargrupp
Bostäder	465	Boende och besökare
Studentbostäder	900	Boende och besökare
Kontor	168	Anställda och besökare
Skola	287	Anställda och elever
Hotell	5	Anställda och besökare
Restaurang	5	Anställda och besökare
Summa	1 830	

BILPARKERING - GRUNDTAL

Grundtalet för parkeringsefterfrågan för bil för boende/anställda/elever och besökare visas i tabellen nedan. Av dessa är 267 platser avsedda för bostäderna och 329 för verksamheterna.

Tabell 7 Efterfrågan på bilparkeringar för olika markanvändning (grundtal)

Markanvändning	Bilplatser	Användargrupp
Bostäder	207	Boende och besökare
Studentbostäder	60	Boende och besökare
Kontor	252	Anställda och besökare
Skola	35	Anställda
Hotell	23	Anställda och besökare
Restaurang	19	Anställda och besökare
Summa	596	

REDUKTION (OCH ÖKNING) GENOM BILPOOL

Antalet bilparkeringsplatser kan enligt riktlinjerna reduceras med upp till 20 procent för bilpool. Åtgärden "bilpool" innebär dock samtidigt att ett antal parkeringsplatser måste planeras för uppställning av poolbilar. Dessa platser adderas i slutet efter beräkning av alla reduktioner (se nedan Parkerings efterfrågan efter reduktion och inklusive bilpool). Resultaten har samlats i tabellerna nedan inklusive några kommentarer kring hur reduktionen går till.

Reduktion för bostäder

Enligt riktlinjerna får varken parkeringsefterfrågan från studentbostäder eller besökare reduceras; se resultat i tabellen nedan.

Tabell 8 Parkering för bostäder; grundtal och efter reduktion för bilpool

Bilparkering BOSTÄDER	Bostäder	Besök (bostäder)	Student-bostäder	Summa
Grundtal	188	19	60	267
Efter reduktion genom bilpool	151	19	60	230
Reduktion	37	0	0	37

(Ingen) reduktion för verksamheter

Avseende verksamheter kan det enligt parkeringsnormen teoretiskt göras en reduktion av parkeringsplatser för anställda på kontor och skolor; platser för besökande till dessa verksamheter samt hotellet och restaurangen är undantagna reduktion.

Att införa bilpool skulle kunna vara en attraktiv åtgärd för kontor som har en resepolicy som innebär att endast poolbilar och inte de anställdas privatbilar får användas för tjänsteresor. En sådan reglering har visat sig tur minska arbetspendling med den privata bilen då den inte längre behövs för tjänsteresorna under dagen. Policyn stärks ytterligare genom avgiftsbelägning av parkering vid arbetsplatsen och ytterligare mobility management åtgärder som uppmuntrar de anställda att pendla hållbart.

I denna utredning har ingen reduktion gjorts då det är oklart om det kan medges utifrån de aktuella riktlinjerna. Det rekommenderas dock starkt att det görs en bedömning i ett

senare skede vilken reduktion bilpool skulle kunna ge för parkering vid kontor.

För skolor beräknas bilpoolen inte fylla någon funktion i tjänsten och inte heller påverka färdstättet för arbetspendling. Därför föreslås ingen reduktion för bilpool för skolor.

(INGEN) REDUKTION GENOM MM-ÅTGÄRDER

Enligt parkeringsnormen är det en grundförutsättning för reduktion genom MM-åtgärder att guld nivå nås för cykelparkering. Broschyren Den perfekta cykelparkeringen ställer särskilda krav för guld nivå för cykelparkering. Detta innebär att mycket yta tas i anspråk vilken kommer upplevas som skrymmande då väderskydd och inläsning är ett krav för samtliga cykelplatser.

Bedömningen är därför att utrymmesbehoven för cykelparkeringar enligt guld nivå inte går att uppfylla inom ramen för projektet. Vi ser dessutom en risk med att det stora c/c-avståndet kommer att leda till dubbelparkering och stor del av parkeringen ej kommer att användas då cyklar står för långt bort för att vara praktiskt eller upplevas säkert. Projektet kan därför inte göra någon reduktion genom MM-åtgärder.

(INGEN) REDUKTION GENOM SAMNYTTJANDE

Riktlinjerna möjliggör en reduktion av bilparkeringsplatser genom att verksamheter och boende kan samnyttja den totala tillgången av parkeringsplatser på fastigheten. Grundkravet är dock att reduktion genom både bilpool och mobility management åtgärder måste planeras, vilket inte går att åstadkomma i föreliggande fall.

SAMMANTAGEN REDUKTION

Tabell 9 Stegvis reduktion för efterfrågan på bilparkering (för både bostäder och verksamheter), samt adderad bilpool.

Efterfrågan bilparkering	TOTALT	Reduktion totalt
Grundtal	596	
Efter reduktion genom bilpool för boende	559	37
Inklusive poolbilar (10)	569	

MOBILITETSKONCEPTET

Hållbara resvanor och ett lågt behov av att äga egen bil förutsätter att de boende har nära till vardagliga målpunkter och att det finns ett brett utbud av alternativ till egen bil nära till hands samt i användarvänlig form. Mobilitetskonceptet för Effekten 5 omfattar i dagsläget och utifrån liggande riktlinjer för parkering, enbart bilpool för boende och attraktiva cykelfaciliteter.

BILPOOL

Boende ges ett erbjudande om bilpool. Medlemskapet i bilpoolen ingår i hyra/månadsavgift under fem år. Särskilda platser med attraktivt läge reserveras för bilpoolsbilar. Bilpoolen ska finnas på plats och vara i drift vid inflyttning. (Läget för de reserverade platserna för bilpool anges i bygglovsansökan)

CYKELPARKERING OCH -FACILITETER

Boende och verksamma på Effekten 5 ska ha gott om utrymme för att kunna parkera sina cyklar tryggt och säkert. Cykelparkeringarna kommer därför att utformas i enlighet med Västerås Stads rekommendationer för cykelparkeringar. I princip alla platser kommer vara avsedda för antingen bostäder, arbetsplatser eller skolor och kommer därför att dessa utformas utifrån standarden för dygnsparkering enligt Stadens broschyr. Målet är att i första hand uppnå grundnivå avseende cykelparkering.

Cykelgarage inomhus är tänkta i alla bottenvåningar inom fastigheten. Vi vill skapa en levande stadsdel där cykelparkeringen är nära till hands för de boende genom att samla dem med ett tätare c/c-mått och utan tak i vissa lägen då vi på så sätt fredar gårdar för umgänge och kan använda marken till grönska och en bra dagvattenhantering.

För att öka cykelns attraktivitet kan vissa aspekter av guldnivå-standard appliceras, såsom cykelpump, serviceskåp och plats för cykelmek med placering nära bostäder och verksamheter samt omklädningsrum och dusch i verksamhetslokaler.

OPTIONALT: MM-ÅTGÄRDER

Utifrån förutsättningen att guldnivån för cykelparkering inte kan nås kommer enligt Västerås riktlinjer ingen reduktion för MM-åtgärder kunna göras. Det är dock utredningens bedömning att ett hållbart resebeteende bland boende, besökande och verksamma i området skulle främjas om informationsåtgärder genomfördes och delade mobilitetstjänster erbjöds av hyresvärdar och verksamheterna.

Några exempel på åtgärder beskrivs här nedan. Beslut om genomförandet av dessa få tas när den planerade exploateringen är fastställd. Utifrån målgrupper som väntas bo och vara verksamma på Effekten 5 kan åtgärderna skraddarsys för att ge bästa effekt. I ett sådant fall föreslås även en översyn av möjligheten för ytterligare reduktion av bilparkeringar med anledning av implementering av dessa åtgärder.

OPTIONALT: SAMNYTTJANDE AV BILPARKERING

Utifrån förutsättningen att inga MM-åtgärder genomförs kan inte heller någon reduktion för samnyttjande göras.

Samnyttjande innebär att en och samma bilplats utnyttjas för flera lokaler och funktioner. Vid samnyttjande får inga platser reserveras för särskilda registreringsnummer eller särskilda kundgrupper, undantaget platser för personer med rörelsenedsättning samt bilpoolsplatser. Flera olika typer av lokaler/ funktioner förutsätts dela på platserna i en gemensam parkeringsanläggning. Reduktion för samnyttjande kan göras för de parkeringsplatser som fastighetsägaren avser ordna på den egna fastigheten. Samnyttjandet ska vara varaktigt bestående.

Den principiella bedömningen är att samnyttjande är en väldigt användbar åtgärd som fungerar mycket väl och som leder till en effektiv användning av parkeringsytor under stora delar av dygnet. Åtgärden är ett bra exempel på en effektiv användning av ytor. Det rekommenderas därför starkt att en översyn görs ifall en reduktion genom samnyttjande skulle kunna vara möjligt.

- **Åtgärder för boende**

Nedan föreslås fem åtgärder som riktar sig till boende.

- **Informationsåtgärder**

De nyinflyttade – både från andra delar av Västerås/Sverige och utomlands kommer att ha ett stort behov av information om hur det går att resa hållbart inom och till/från Finnslätten. Stort fokus bör därför ligga på olika former av information – både på svenska och engelska, samt även ytterliga språk om behovet finns.

1. Löpande marknadsföring av en bilfri livsstil under minst fem år.
2. Personlig reserådgivning under minst fem år.
3. Informationslösningar för samåkning och kollektivtrafikresor för fastigheten, t e x i form av en realtidsinformation på skärm i entrén.

- **Delade tjänster**

Som målgruppsundersökningen visade, bedöms det kunna finnas ett stort intresse av delade tjänster bland de framtida boende. Därför föreslås att dessa tjänster tillhandahålls:

4. Lånecykelsystem inrättas med ett utbud av nya typer av cyklar, som elcyklar och lådcyklar.
5. Långsiktigt avtal för hemleveranser och lösningar för leveransmottagning.

- **Åtgärder för verksamma**

Nedan föreslås fem åtgärder som riktar sig till anställda. De flesta åtgärder är antagligen svåra för fastighetsägaren att styra över och blir därför ett arbetsgivaransvar. Det kommer därför att krävas avtalsformer som säkerställer att åtgärderna implementeras. Kravet på att vissa åtgärder genomförs under tio års tid behöver följa med vid eventuellt byte av hyresgäst.

1. Grön resplan för fastigheten upprättas för medarbetares resor samt varutransporter.
2. Informationslösningar för samåkning och kollektivtrafikresor för fastigheten, till exempel i form av en realtidsinformation på skärm i entrén.
3. Öronmärkta bidrag till kollektivtrafiken erbjuds genom till exempel kollektivtrafikkort till medarbetare under minst tio år.

4. Årliga testresenärskampanjer genomförs under minst tio år.
5. Årliga cykla till jobbet-kampanjer genomförs under minst tio år.

OPTIONALT: SAMNYTTJANDE AV BILPARKERING

Utifrån förutsättningen att inga MM-åtgärder genomförs kan inte heller någon reduktion för samnyttjande göras.

Samnyttjande innebär att en och samma bilplats utnyttjas för flera lokaler och funktioner. Vid samnyttjande får inga platser reserveras för särskilda registreringsnummer eller särskilda kundgrupper, undantaget platser för personer med rörelsenedsättning samt bilpoolsplatser. Flera olika typer av lokaler/ funktioner förutsätts dela på platserna i en gemensam parkeringsanläggning. Reduktion för samnyttjande kan göras för de parkeringsplatser som fastighetsägaren avser ordna på den egna fastigheten. Samnyttjandet ska vara varaktigt bestående.

Den principiella bedömningen är att samnyttjande är en väldigt användbar åtgärd som fungerar mycket väl och som leder till en effektiv användning av parkeringsytor under stora delar av dygnet. Åtgärden är ett bra exempel på en effektiv användning av ytor. Det rekommenderas därför starkt att en översyn görs ifall en reduktion genom samnyttjande skulle kunna vara möjligt.

PLANFÖRSLAGETS UTFORMNING

CYKELPARKERING- OCH FACILITETER

Förslaget har fokus på att skapa en bra cykelparkering med närhet och praktisk funktion i anslutning till entréer och cykel- och gångstråk. För att inte få en alltför stor yta av avlägsen parkering har planen minskat på c/c avståndet från det önskade enligt det gällande dokumentet för Västerås stad "Den perfekta cykelparkeringen". Dokumentet anger c/c 0,7 m för grundnivå, men säger samtidigt att platsåtgång kan minskas genom att höja upp vartannat cykelställ. Förslaget uppfyller p-normens krav på antal cykelplatser med c/c avstånd 0,5 m samt en del förvaring i tvåvåningsställ inomhus.

För att säkerställa närhet till cykelparkeringarna kommer platserna för bostadshusen finnas i särskilda förråd och på gårdarna, närmare än bilparkeringen. Platserna ska kunna nås utan nivåskillnader. Generellt kommer cykelplatserna vid kontor och skola placeras vid möjliga entréer och på platser där det är naturligt att fånga upp de stora flödena.

De flesta cykelparkeringar följer kravet enligt dokumentet för "dygnsparkeering". Men för att kunna hantera och fördröja dagvatten har förslaget valt att i vissa fall ta bort väderskydd och låsbarhet där användningen av cykelplatserna främst är under dagen. Detta ger även en bra boendemiljö och stadsbild inom området som möjliggör bra grönvärden för vistelse.

Det planeras för liten cykelhub vid skolan eller på torget där det är möjligt att serva sin cykel. Hubben har inte utmarkerats på kartan.

BILPARKERING

Enligt beräkning genom parkeringssnurren ska 30 platser anläggas enligt tillgänglighetskrav för parkeringsplatser avsedda för rörelsehindrade. Antalet platser är inräknat i den totala efterfrågan som anges under kapitlet Parkeringsefterfrågan.

Poolbilar rekommenderas att placeras på särskild markerade platser som gör att bilarna är väl synliga och lätt tillgängliga för den tänkta användargruppen. Parkeringssnurren beräknar det totala behovet av poolbilar för hela området och det behöver därför göras en särskild översyn över om bilarna ska spridas ut i området eller samlas på en eller några få platser.

Övriga aspekter för utformning av bilparkering kan fastställas när behovet av antal parkeringsplatser är klargjort.

MM-ÅTGÄRDER

Vissa MM-åtgärder kan ha särskilda utrymmesbehov och kräva särskild utformning. Vilka dessa behov och krav är behöver ses över ifall genomförandet av MM-åtgärder väljs att genomföras.

RESERVPLAN

I det fall att åtgärden "bilpool för bostäder" inte kan genomföras skulle det totala behovet av bilparkeringsplatser bli detsamma som grundtalet, det vill säga 596 platser. För det fall att denna efterfrågan behöver tillgodoses i sin helhet kommer det i första hand anläggas parkeringsmöjligheter på fastigheten som säkerställer att all bilparkering ryms på fastigheten.

SUMMERING

Beräkningen av parkeringsefterfrågan för Effekten 5 är framtagen med avsikten att visa på ett scenario som innebär största möjliga efterfrågan på bilparkering och ska därför anses som ett max-alternativ som kan justeras vartefter planeringen för exploateringen närmar sig en slutgiltig version.

Utredningen föreslår en reduktion för bilpool och samnyttjande vilket resulterar i en total efterfrågan på bilparkeringar om 569 bilar, inklusive 10 poolbilar.

Det totala behovet av cykelplatser är 1 830 för hela området.

VIDARE UTREDNINGAR OCH ARBETE

Projektet befinner sig i detaljplaneskede och flera aspekter som är avgörande för beräkning av parkeringsefterfrågan är i detta skede inte beslutade än.

I takt med att planeringen fortskrider och markanvändningen får sin slutgiltiga form behöver parkeringsefterfrågan ses över och förmodligen beräknas på nytt, det vill säga i samband med bygglovsansökan.

En heltäckande utredning för trafik, parkering och mobilitet är under framtagande. Resultat från denna kan komma att påverka utformningen av mobilitet och parkering för Effekten 5.

Diskuterade planer kring ett mobilitetshus på en närliggande tomt i området kan också skapa nya möjligheter för att lösa parkeringsfrågan kopplat till Effekten 5.

Om Västerås Stads riktlinjer för parkering skulle ändras under planeringsprocessen behöver det prövas om en reduktion är möjlig för mobility management åtgärder och/eller samnyttjande.