

Mobilitets- och parkeringsbedömning

VAKSALA-SKÄLBY

2025-01-15

Dokumentinformation

Titel: Färnebo – Mobilitets- och Parkeringsutredning

Författare: Kimberly Disley, Anna Rex

Beställare: Temakonsult i Uppsala

Kontaktperson: Anna Bixon

Sammanfattning

Uppsala kommun fattade beslut om att starta planarbete för fastigheterna Vaksala-Skälby 1:7 m.fl. Fastighetsägare är Vaksala Skälby Företagsby. Arbetet syftar till att utveckla det befintliga verksamhetsområdet till en flexibel företagsby med fokus på cirkularitet.

Byggrätterna avses omfatta en bred variation av användningar och verksamhetstyper med begränsad omgivningspåverkan – allt ifrån kontor och handel till lager, småindustri, parkering, upplag och möjligt inslag av friskvård eller sport. Strukturskissen för utvecklingen av området omfattar totalt ca 18.000 kvm byggnadsarea (BYA) vilket bedöms motsvara cirka 34.000 kvm bruttoarea (BTA). Området kommer att förändras och utvecklas över tid.

Detaljplanen ska möjliggöra för att de verksamheter som etablerar sig i området ska kunna utöka sina lokaler och ianspråktagande av mark, eller minska ner, utifrån skiftande behov – inom ramen för detaljplanens begränsningar – på relativt kort varsel.

Området rymmer idag småindustri med inriktning mot drift och anläggning. Cirka 30 lastbilar är baserade och utgår från området idag. Utöver lastbilarna med bas i området pågår också andra transporter till och från området. Dagens verksamheter är inte personintensiva. Huvuddelen av de som är sysselsatta inom området kommer med egen personbil och byter på plats till ett arbetsfordon. Idag finns både uppställningsplatser för arbetsfordon och cirka 20 personbilsparkeringar i området. Huvuddelen av de fordonsrörelser som alstrats inom området rör sig inom området. Det sker även transporter till och från området.

Behovet av parkeringsplatser i området i framtiden kommer att variera med den verksamhet som etableras och pågår. Fördelningen mellan olika typer av parkeringsplatser kommer också att variera över tid och beroende på typ av verksamhet. Vid högre andel handelsinriktad verksamhet ökar ytbehoven för parkering av personbilar. Vid verksamheter med inriktning mot logistik, lager eller småindustri är behovet av personbilsparkering lägre samtidigt som behovet av platser för lastbilar och lastbilar med släp väntas öka. Utgångspunkten är att området som helhet ska ha en hög andel tillgängliga och disponibla funktionsytor som kan användas för uppställning av det som har störst behov; det kan vara personbilsparkering, lastbilsparkering, uppställningsplatser för maskiner, cyklar, släp eller upplag. Framtagandet av ett generellt parkeringstal för planområdet, som är relevant över tid, är komplicerat att räkna fram och har här gjorts genom en jämkning mellan olika verksamhetstypers bedömda behov.

Med en utbyggnad av områdets samtliga byggrätter och med en blandning av verksamhetstyper bedöms totalt 303 parkeringsplatser för personbilar inom eller i anslutning till planområdet tillgodose detaljplanens behov. Om området utvecklas med högre andel handel, vilket bedöms som den användning som genererar högst efterfrågan av parkering för personbilar, bedöms samtidigt att ytor för exempelvis upplag ska kunna användas som kompletterande parkeringsytor. Om området används för högre andel övriga verksamheter vilket i nuläget bedöms som det mest sannolika kan antalet parkeringsplatser för personbilar minskas.

Förslaget redovisar en parkeringsplan med 106 st platser för personbilar, 28 st lastbilsplatser, 28 st platser för lastbil med släp och cirka 150 cykelplatser i markplan. Lastbilsplatserna kan konverteras till ytterligare motsvarande 310 platser för personbilar.

Projektförslaget som helhet bedöms möta lagens krav på utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning.

Innehållsförteckning

1. Inledning	5
Bakgrund och syfte	5
Fastighetsägarens vision	6
2. Befintliga förutsättningar	6
Plan- och bygglagen	6
Boverkets byggregler	6
Lagen om vägtrafikdefinitioner	7
Parkeringstal för Uppsala	7
Parkeringstal för verksamheter	7
Särskilda parkeringsutredningar	8
3. Tillgänglighetsutredning	8
Avstånd till olika målpunkter med olika trafikslag	8
4. Projektbeskrivning	10
5. Parkering och mobilitet	10
Parkeringsbehov.....	10
Beräkning av parkeringstal	10
Scenarioanalys för behov av personbilsparkering	11
Scenario – nuläge – Småindustri med fokus på drift och anläggning.....	11
Scenario – kontor	12
Scenario – övriga verksamheter.....	12
Scenario – lager	12
Scenario – mässa/marknad (handel)	12
Slutsats av parkeringsbehov	12
Parkering för personbilar	12
Cykelparkering	13
Parkering för lastbilar	13
Mobilitetstjänster.....	13
6. Förslag.....	14
Sammställning av förslagets redovisade parkeringsplatser	15
Plankartans reglering för att säkra skälig parkering	15

1. Inledning

Bakgrund och syfte

Planområdet ligger ca 5 km nordöst om Uppsala stadskärna, 1,3 km från E4:an med infart från norr från väg 288.

Området används idag främst för småindustri med inriktning mot drift och anläggning.



Områdeskarta över centrala Uppsala med aktuellt plats i nordost, markerad med en ljus cirkel.

2023-01-26 beslutade Plan- och byggnadsnämnden i Uppsala att ge positivt planbesked och inleda planläggning för Vaksala-Skälby 1:7 m.fl.

I beslut om planbesked angavs följande riktlinjer med bäring på mobilitet och parkering:

- Den nya bebyggelsen ska utformas som en traditionell samlad by med en större gemensam samlingsplats (tun).
- Dialog med Trafikverket ska ske i tidigt skede i planarbetet för att utreda eventuella åtgärder i anslutning till väg 288.

Planområdet planeras som ett flexibelt verksamhetsområde eller företagsby.

Användningsbestämmelserna för byggrätterna ska regleras för en bred variation av olika verksamhetstyper – allt ifrån kontor och handel till lager, småindustri, parkering, upplag och eventuellt inslag av friskvård eller sport. Strukturskissen för utveckling av området omfattar totalt ca 33.500 kvm bruttoarea (BTA). Området kommer att förändras och utvecklas över tid. Detaljplanen ska möjliggöra för att de verksamheter som etablerar sig i området ska kunna utöka sina lokaler och ianspråktagande av mark, eller minska ner, utifrån skiftande behov – inom ramen för detaljplanens begränsningar – på relativt kort varsel.

Planområdet ligger nära, sydöst om, verksamhetsområdet Vaksala-Eke och har ett mycket bra kommunikativt läge nära E4.

Detaljplanens relativt stora flexibilitet gör det svårt att bedöma det parkeringsbehov som detaljplanens genomförande kan innebära. Parkeringsplatser och uppställningsplatser

kommer att behövas både utomhus och klimatskyddat och både för personbilar, lastbilar, lastbilssläp och cykel.

Med bakgrund i detta finns behov av att göra en mobilitets- och parkeringsutredning för den planerade bebyggelsen, för att beskriva efterfrågan på parkering för bil och cykel, eventuella mobilitetsåtgärder samt var och hur parkering ska ordnas i närheten av den nya bebyggelsen.

Fastighetsägarens vision

Visionen är att bygga en företagsby där det inte är så styrt vilket företag som etablerar sig. Det ska passa allt i från anläggningsbranschen till kulturbranschen. Vikten kommer att ligga i att bygga och utveckla så att mark och byggnader tas om hand på hållbarast möjliga sätt och att de används så mycket som möjligt under årets alla dagar. En levande cirkulär miljö byggd med en lantlig anda för att på bästa sätt passa in i kulturlandskapet.

Tanken är att bygga området organiskt så att inte alla byggnader uppförs direkt utan utvecklas över tid och genom de framtida hyresgästerna. De som är verksamma i området idag är väldigt positiva till förändringen och vill gärna vara med och utveckla området och vara kvar.

2. Befintliga förutsättningar

För framtagandet av korrekt parkeringstal för planområdet och för lokalisering och utformning av planförslagets parkeringslösning har följande dokument och föreskrifter varit gällande och fungerat som kunskapsgrundande utgångspunkter:

- Plan- och bygglagen (2010:900) – 8 kap. 9§ 4, 2 kap. 5–6 §§, 4 kap. 13 §
- Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd. Avsnitt 3:122
- Lagen om vägtrafikdefinitioner.
- Parkeringstal för Uppsala – Riktvärden för parkering på kvartersmark (2018-12-19).

Plan- och bygglagen

Enligt PBL (2010:900) – 8 kap. 9§ 4, 2 kap. 5–6 §§, 4 kap. 13 § får kommunen i en detaljplan bestämma de krav som behövs för att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning placering och utformning av parkeringsplatser att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.

Tomten ska ordnas så att det på eller i närheten av den, i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. Detta ska också tillämpas i skälig utsträckning om tomten är bebyggd.

Med lämpligt utrymme för parkering avses att det ska vara lämpligt beläget och tillräckligt stort. I vilken omfattning parkering ska krävas, bestäms i första hand med stöd i någon form av riktlinjer för parkering som kommunen har antagit, alternativt i översiktsplanen.

Boverkets byggregler

Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd. Enligt avsnitt 3:122 ska en angoringsplats för bilar finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas

efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.

Lagen om vägtrafikdefinitioner

Lagen om vägtrafikdefinitioner anger att varje fastighetsägare är skyldig att anordna parkering för sin fastighets behov för bilar och cyklar. Kommunen har dock det övergripande ansvaret för planeringen av mark- och vattenanvändningen, och är inför bygglov skyldig att se till att kravet om möjlighet till parkering uppfylls.

Parkeringsplan för Uppsala

Parkeringsplan för Uppsala – Riktvärden för parkering på kvartersmark (2018-12-19) ger vägledning för planering av parkering för bil och cykel på kvartersmark. Vägledningen sker med hjälp av riktvärden som ska hjälpa till att säkerställa att det i skäligen utsträckning finns lämplig plats för parkering på tomten, eller i närheten av den, vid plan- och lovärenden enligt PBL.

Parkeringsplanen ska bidra till att säkerställa att fastighetsägare löser sitt parkeringsbehov på ett sätt som inte belastar allmän plats. Parkeringsplanen för bil vid verksamheter tjänar som ett medel att påverka val av färdmedel, framför allt vad gäller arbetsresor.

Kommunen anger lägesbaserade parkeringsplan för bil som utgångspunkt för behovsbedömningen. Dokumentet anger också att ”Trenden pekar mot en minskad användning av bil och en fortsatt ökning av resor med kollektivtrafik och cykel enligt resvaneundersökningar genomförda av Uppsala kommun vart femte år.”

Parkeringsplanen är definierade som riktlinjer för minimala och med lägre parkeringsplan på platser som huvudsakligen har god och långsiktig kollektivtrafikförsörjning samt god tillgång närservice. För att minska behovet av att äga en bil ges byggaktören möjlighet att sänka bilparkeringsplanen genom att arbeta med mobilitetstjänster som ökar boendes och verksamhets mobilitet men minskar både behov och intresse av att äga egen bil. Exempel på detta kan vara bilpool och cykelfrämjande åtgärder.

PARKERINGSPÅN FÖR VERKSAMHETER

Parkeringsplanen för verksamheter är riktvärden för parkeringsbehovet. Vid fastställande av det lägesbaserade parkeringsplanen ska den slutliga bedömningen göras utifrån den verksamhet som ska bedrivas och de platsspecifika förutsättningarna. Hänsyn ska tas till läget och möjligheten att använda andra färdmedel än bil, till exempel god tillgång till kollektivtrafik eller bra cykelinfrastruktur.

Cykelparkering ska vara lättillgänglig, tillgodose nära entréer, möjliggöra en säker förvaring samt bör vara väderskyddad. Behov av plats för cykel- och transportkärnor ska övervägas.

Besöksparkering för bil för verksamheter ska vara begränsad och platserna ska vara reglerade så att det motverkar att boende och de som arbetar i närområdet nyttjar dessa platser. Till verksamheter som kan antas vara mer besöksintensiva såsom hotell, livsmedelshandel samt lokaler för förskola och skola, ska särskild besöksparkering planeras på kvartersmark.

Vid handelsverksamhet är parkeringsplanen projekt- och lägespecifikt och tas, enligt ”Parkeringsplan för Uppsala – Riktvärden för parkering på kvartersmark”, fram i en särskild parkeringsutredning som beskriver parkeringsbehovet. Det syftar denna utredning till att besvara.

	Bilparkering			Cykelparkering
	Utgångsläge	Lägesbaserat parkeringstal med 3 resp. 2 som lägsta nivå		
Kontor (Platser/1000 kvm BTA)	5		3	40
Övriga verksamheter (Platser/1000 kvm BTA)	3		2	40
Handel	Särskild parkeringsutredning (se nästa sida).			
Lager*	Parkeringstalet för lager bestäms utifrån verksamhetens inriktning. *			

Parkeringstal för verksamheter och kontor, enligt Parkeringstal för Uppsala – Riktvärden för parkering på kvartersmark (2018-12-19)

* Lager – Parkeringstalet för lager bestäms utifrån verksamhetens inriktning. Räkna bort renodlad lagerverksamhet från övrig verksamhetsarea. Om det bara planeras för lager på tomten kan en eller ett par parkeringsplatser för bil respektive cykel anläggas.

SÄRSKILDA PARKERINGSUTREDNINGAR

I Parkeringstal för Uppsala – Riktvärden för parkering på kvartersmark (2018-12-19) anges att det i vissa projekt krävs en särskild parkeringsutredning för att klargöra parkeringsbehovet, detta gäller till exempel för handelsverksamheter. Utredningen ska tas fram av byggherren och syftet ska vara att beskriva parkeringsbehovet. I utredningen ska det även ingå hur färdmedelsandelen för cykel eller kollektivtrafik kan öka och därmed begränsa antal bilparkeringar.

Parkeringstalen ska tillämpas som riktvärden. De har ingen rättsverkan och är inte bindande. Därför finns alltid möjlighet för en byggherre att göra en särskild parkeringsutredning med syfte att sänka parkeringstalen och göra en projektspecifik analys, även i fall som inte anges ovan. Uppsala kommun gör genom plan- och byggnadsnämnden en slutlig bedömning i varje enskilt fall med stöd av Uppsala kommuns styrdokument för parkering.

3. Tillgänglighetsutredning

Planområdet ligger, fågelvägen, ca 5 km nordöst om Uppsala stadskärna och 1.300 m från E4:an. Infartsområdet ansluter i norr till väg 288. På väg 288 finns busshållplatser som trafikeras av flera linjer. Längs 288:an och hela vägen fram till centrala Uppsala finns ordentliga gång- och cykelvägar.

AVSTÅND TILL OLIKA MÅLPUNKTER MED OLIKA TRAFIKSLAG

Målpunkt: Buss-HPL vid väg 288. Avstånd: ~900 m

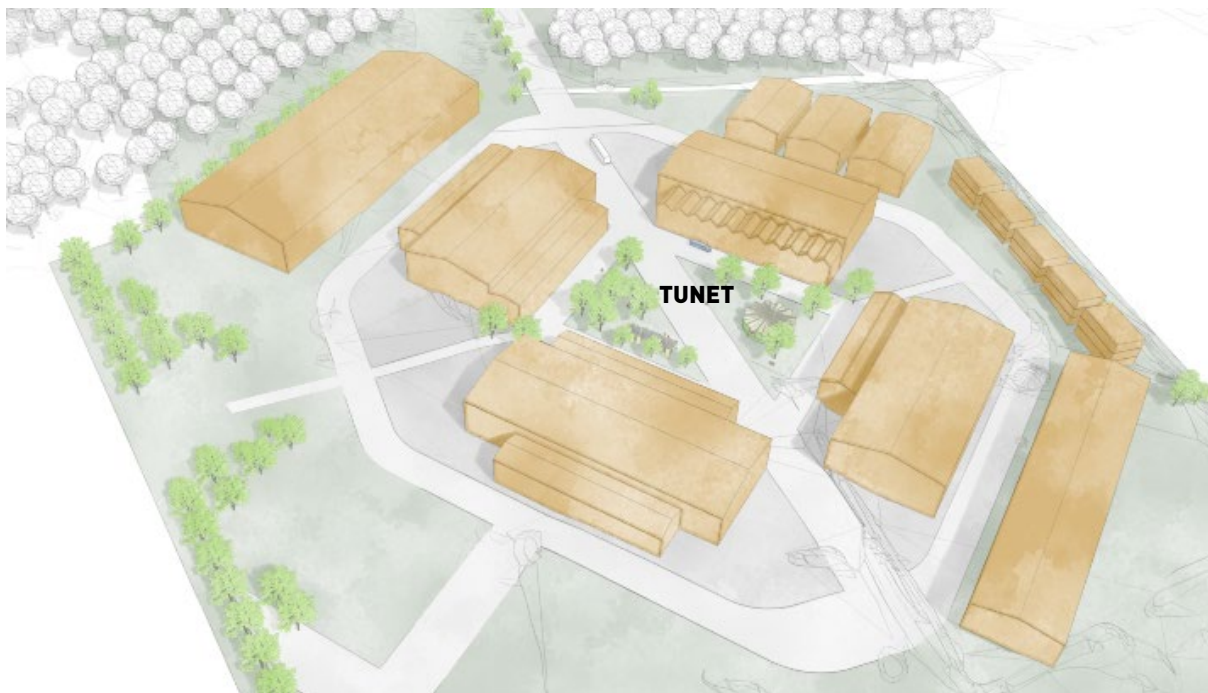
~12 min till fots
~2 min med cykel

Målpunkt: Gränbystaden. Avstånd: ~3 km

~40 min till fots
~11 min med cykel
~17 min med buss + gång
(116, 118, 805, 886)
~7 min med buss + cykel
~5 min med bil

Målpunkt: Uppsala C. Avstånd: ~6 km

~1 h, 20 min till fots
~20 min med cykel
~23 min med buss + gång
(118, 805, 886)
~13 min med buss + cykel
~13 min med bil



Visionsbild över Vaksala-Skälby företagsby, från söder.



Områdesöversikt med infart till Vaksala-Skälby från väg 288, mitt emot verksamhetsområdet i Uppsala-Eke.

4. Projektbeskrivning

Företagsbyn kommer att präglas av tunet, en kringbyggd öppen yta centralt i området kantad av byggrätter med ett utanförliggande robust körstråk som fungerar som angöring till samtliga upplagsplatser, parkeringar och byggrätter.

Tunet planeras för verksamheter med tillfälliga behov, till exempel upplag av material som ska återbrukas, för uppställning av tidsbegränsade tält för väderskydd av varor eller för tillfälliga evenemang och liknande.

Tvärs genom tunet löper ett centralt körbart stråk som också rymmer dagvattenhantering, avloppsvatten och annan lokal och teknisk infrastruktur.

De större byggnaderna upp mot skogspartierna har varierade användningsområden, både som väderskydd för fordon eller maskiner av tillfällig karaktär och som garage och verkstad med kompletterande kontors- och gemensamhetsytor.

5. Parkering och mobilitet

Parkeringsbehov

Behovet av parkeringsplatser kommer att variera beroende på vilken verksamhet som etableras och pågår i området. Fördelningen mellan olika typer av parkeringsplatser kommer också att variera över tid och beroende på typ av verksamhet – från cykelparkering, personbilsarkering till parkering för lastbil och lastbil med släp. Vid högre andel handelsinriktad verksamhet ökar ytbehoven för parkering av personbilar. Vid verksamheter med inriktning mot logistik, lager eller småindustri är behoven av personbilsarkering lägre samtidigt som behovet av platser för lastbilar och lastbilar med släp ökar. Utgångspunkten är att området som helhet ska ha en hög andel tillgängliga och disponibla funktionsytor som kan användas för uppställning av det som har störst behov; det kan vara personbilsarkering, lastbilsarkering, uppställningsplatser för maskiner och släp.

BERÄKNING AV PARKERINGSTAL

Framtagandet av ett generellt parkeringstal för planområdet, som är relevant över tid, är komplicerat att räkna fram. Det har här gjorts genom en jämkning mellan olika verksamhetstypers bedömda behov.

Fastighetsägarens bedömning är att det framtida planområdet kommer att behöva minst 20 st parkeringsplatser för lastbil i garage och ytterligare minst 2-3 st parkeringsplatser inomhus för lastbil med släp. Personbilsarkeringar kommer att behövas dels vid infartsområdet, dels i anslutning till byggnaderna. Verksamhetslokaler har ofta transportbilar kopplade till sig på olika sätt. Transporten till området görs ofta med privat bil som sedan byts mot det lokala företagets transportmedel i området. Cykelparkering kommer främst att behövas i nära anslutning till entréer.

Projektförslaget visar exploatering med en byggnadsarea om ca 18.000 kvm. Med byggnadshöjder som varierar mellan 6–12 meter kan bjälklag läggas in så att högre hallar kan kombineras med rum för andra användningar, som kontor, gemensamhetsytor och liknande. Bedömningen är att planförslagets byggrätter motsvarar ca 34.000 kvm bruttoarea vilket har använts som beräkningsgrund för framtagande av erforderligt antal parkeringsplatser i alla scenarion.

Scenarioanalys för behov av personbilsparkering

SCENARIO – NULÄGE – SMÅINDUSTRI MED FOKUS PÅ DRIFT OCH ANLÄGGNING

Planområdet rymmer idag verksamheter inom framför allt anläggning och drift. Byggnaderna omfattar drygt 2.000 kvm byggnadsarea. Ca 30 lastbilar är baserade och utgår från området idag. Utöver lastbilarna med bas i området pågår också andra transporter till och från området.



Google maps. Ca 27 personbilar parkerade



Eniro kartor. Ca 18 personbilar parkerade



Hitta karta. Ca 12 personbilar parkerade



Bing kartor. Ca 17 personbilar parkerade

Dagens verksamheter är inte personintensiva. Huvuddelen av de som är sysselsatta inom området kommer med egen personbil och byter på plats till ett arbetsfordon. Idag finns både uppställningsplatser för arbetsfordon och personbilsparkeringar i området. Det sker transporter till och från området, men huvuddelen av de fordonsrörelser som alstrats på platsen rör sig inom området.

En bedömning av dagens behov av parkering för personbil och små arbetsbilar baseras på fyra olika flygfoton över fastigheten. Antalet uppställda bilar varierar mellan 12 – 27 st. Medeltalet är 20 st platser för personbilar och små arbetsbilar.

SCENARIO – KONTOR

Som utgångspunkt för kontor används ett p-tal på 5 parkeringsplatser/1.000 kvm BTA som anges i dokumentet Parkeringstal för Uppsala – Riktvärden för parkering på kvartersmark (2018-12-19, s 11).

Om fastigheterna skulle bebyggas med 34.000 kvm kontor så skulle detta innebära ett behov av 170 parkeringsplatser. ($5 \times 34 = 170$)

SCENARIO – ÖVRIGA VERKSAMHETER

Som utgångspunkt för övriga verksamheter används ett p-tal på 3 parkeringsplatser/1.000 kvm BTA som anges i dokumentet Parkeringstal för Uppsala – Riktvärden för parkering på kvartersmark (2018-12-19, s 11).

Om fastigheterna skulle bebyggas med 34.000 kvm övriga verksamheter så skulle detta innebära ett behov av 102 parkeringsplatser. ($3 \times 34 = 102$)

SCENARIO – LAGER

För användningen lager finns inget givet p-tal/1.000 kvm angivet i dokumentet Parkeringstal för Uppsala – Riktvärden för parkering på kvartersmark (2018-12-19, s 11). Istället beskrivs det att parkeringstalet bestäms utifrån verksamhetens inriktning och att renodlad lagerverksamhet kan räknas bort från övrig verksamhetsarea vid beräkning av p-tal. Om ett område enbart planeras för lager kan en eller ett par parkeringsplatser för bil vara tillräckligt. Här är bedömningen att 0,5 platser per 1.000 kvm BTA är skäligt.

Om fastigheterna skulle bebyggas med 34.000 kvm lager så bedöms detta innebära ett behov av 17 parkeringsplatser. ($0,5 \times 34 = 17$)

SCENARIO – MÄSSA/MARKNAD (HANDEL)

Som jämförelse för ett scenario med mässamarknad används Stockholmsmässan. Stockholmsmässan är totalt ca 114.000 kvm stort, varav 70.000 kvm är utställningshall (ca 60 % av ytan). Till mäss- och kongresscentret finns 2.300 permanenta parkeringsplatser (ca 2.000 i mässans egna garage och ca 300 i närområdet intill mässan). Vid större evenemang kan ytterligare 700 parkeringsplatser anordnas på Älvsjö IP:s grusplaner. Älvsjömässan har dock direkt anslutning till kollektivtrafik och därför används det högre parkeringstalet, inkluderat de tillfälliga på närliggande grusplan, som det normerade i denna uträkning.

3.000 platser på 114.000 kvm BTA ger ett parkeringstal på 26,3 platser/1.000 kvm.

Om en mässhall skulle byggas på de aktuella fastigheterna med en total yta om 34.000 BTA skulle detta innebära ett behov av 894 parkeringsplatser. ($26,3 \times 34 = 894,2$).

Slutsats av parkeringsbehov

PARKERING FÖR PERSONBILAR

Om området skulle utvecklas med byggrätter där ytan har en jämn fördelning mellan verksamheter av ovan angivna typer – mässamarknad, kontor, övriga verksamheter, lager och ett hänsynstagande till dagens användning och behov – kan det generella parkeringsbehovet för planområdet räknas fram genom ett genomsnitt av de olika verksamheternas bedömda

behov. Det innebär ett generellt parkeringstal för området på 8,9 bilplatser per 1.000 kvm BTA $((10+5+3+0,5+26)/5 = 8,9)$.

Med en utbyggnad av områdets samtliga byggrätter och med en blandning av verksamhetstyper bedöms totalt 303 parkeringsplatser för personbilar inom eller i anslutning till planområdet tillgodose detaljplanens behov.

CYKELPARKERING

Med kommunens cykeltal om 40 platser per 1.000 kvm BTA verksamhetsyta skulle ett schablonbehov av 1.360 cykelplatser finnas i området. Eftersom området inte bedöms få verksamheter som är personintensiva eller domineras av ett högt tryck av besökare som kommer med cykel, bedöms behovet av antalet cykelplatser inte överstiga behovet av antalet personbilsplatser, 303 st. Ungefär hälften av cykelplatserna bör placeras inomhus. Det ger ett bedömt behov av cykelparkering i markplan om cirka 151 platser.

PARKERING FÖR LASTBILAR

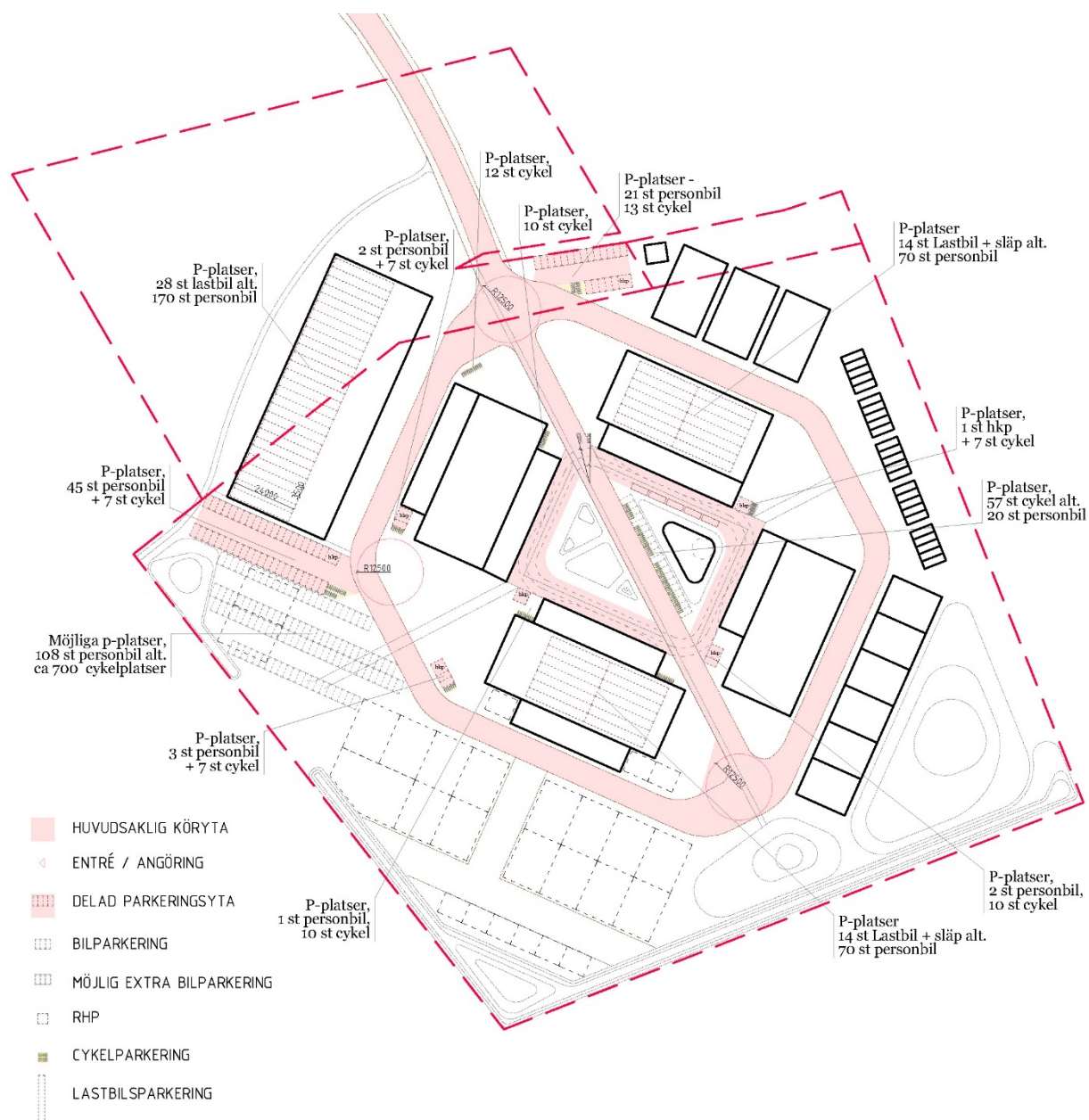
Fastighetsägarens bedömning är att det framtida planområdet kommer att behöva minst 20 st parkeringsplatser för lastbil i garage och ytterligare minst 2-3 st parkeringsplatser inomhus för lastbil med släp.

Mobilitetstjänster

Enligt kommunens riktlinjer ska fastighetsägaren visa på åtgärder som vidtas för ett minskat bilberoende/ bilägande för att kunna få reduktion av parkeringstalet. Eftersom projektet inte innehåller några bostäder bedöms projektets möjlighet att bidra till ett minskat bilberoende som begränsat. Cykelfrämjande åtgärder värderas, enligt kommunen, till exempel högre där tillgången är god på bra cykelstråk.

För att underlätta och främja cyklande föreslås att hälften av cykelplatserna placeras klimatskyddat. Alla delar av området föreslås ges tillgång till cykelverkstad med verktyg och tvättmöjlighet. Låncyklar föreslås som en möjlighet att främja andelen cykeltransporter för korta resor till och från området. Genom placering av väderskyddade cykelställ, dels vid korsningen med väg 288 nära busshållplatserna, dels intill de olika entréerna till områdets byggnader, underlättas möjligheten till kombinationsresor med kollektivtrafik och cykel som tidsmässigt blir konkurrensmässiga alternativ till bilresor.

För att öka nyttjandegraden och effektiviteten på de hårdgjorda ytorna föreslås dels delade ytor för parkering, dels att så många platser som möjligt görs flytande, dvs utan koppling till ett specifikt fordon/ägare. För att öka effektiviteten föreslås också platser för delade fordon eller poolbilar.



Projektförslagets parkeringsplan

6. Förslag

Angöring till området sker från väg 288. Inom området föreslås två större sammanhängande ytor för markparkering. Flera mindre markparkeringsytor föreslås också i anslutning till byggrätterna. Tunets öppna yta kan också disponeras för tillfällig bilparkering vid tex större evenemang. I två av byggrättsvolymerna visas parkeringsplatser för lastbil med släp och i den största volymen upp mot skogen visas parkering för lastbilar.

Om området utvecklas med högre andel handel, vilket bedöms som den användning som genererar högst efterfrågan av parkering för personbilar, bedöms samtidigt att ytor för exempelvis upplag ska kunna användas som kompletterande parkeringsytor. Om området används för högre andel övriga verksamheter vilket i nuläget bedöms som det mest sannolika kan antalet parkeringsplatser för personbilar minskas.

SAMMASTÄLLNING AV FÖRSLAGETS REDOVISADE PARKERINGSPLATSER

- 106 st personbilsplatser
- 150 st cykelplatser
- 28 st lastbilsplatser alt. 170 personbilsplatser
- 28 st platser för lastbil med släp alt. 140 personbilsplatser

Ytterligare potential:

- 108 st personbilsplatser
- 700 st cykelplatser

Projektförslaget som helhet bedöms möta lagens krav på utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning.

PLANKARTANS REGLERING FÖR ATT SÄKRA SKÄLIG PARKERING

För hela planområdet, som inte utgörs av naturmark, bör egenskapen parkering medges, dels inom områden med byggrätt, dels inom övriga områden.