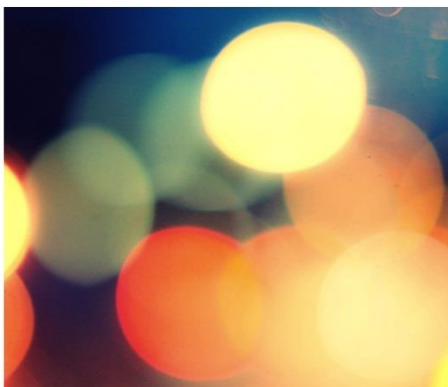
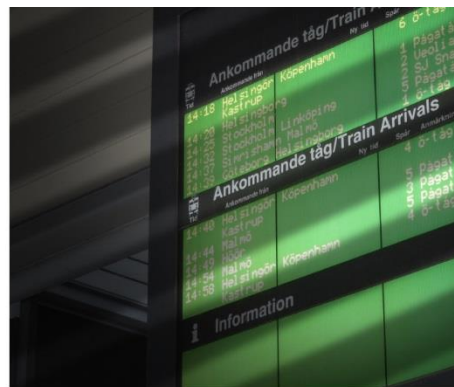
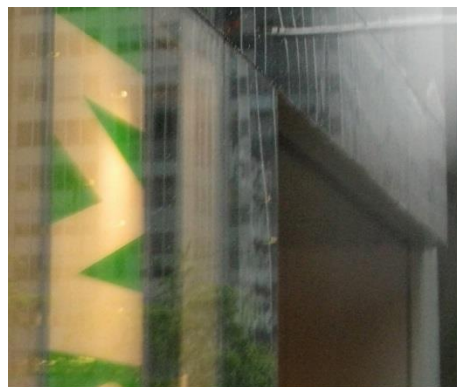


Parkering i Ekerö centrum



Dokumentinformation

Titel:	Parkering i Ekerö centrum
Serie nr:	2016:83
Projektnr:	16139
Författare:	Luke Hobbs Astrid Michielsen Paulina Soliman Rasmus Sundberg Karna Zerne
Medverkande:	Astrid Bergman, Erik Sjaunja, Thaddäus Tiedje
Kvalitetsgranskning:	Paulina Soliman
Beställare:	Ekerö kommun Kontaktperson: Emelie Greiff, tel 08-124 571 00

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.0	2017-05-31	Slutversion till beställaren	Beställare
0.95	2017-05-26	Uppdatering med justerade p-tal	Beställare
0.9	2016-10-04	Utkast för granskning av beställaren	Beställare

Förord

Ekerö kommun gav i augusti 2016 Trivector Traffic uppdraget att studera behov av infartsparkering inom Ekerö kommun med fokus på Ekerö centrum samt utreda framtida behov av parkering i Ekerö centrum med anledning av den exploatering som planeras på den tomt där SL:s bussdepå idag finns.

Kommunens kontaktperson har varit Emelie Greiff, Emelie har bidragit med underlag till utredningen. Trivectors arbetsgrupp har bestått av Paulina Soliman, uppdragsledare, Astrid Michelsen, Rasmus Sundberg, Luke Hobbs, Thaddäus Tiedje, Karna Zerneck, Astrid Bergman och Erik Sjaunja.

Maj 2017

Sammanfattning

Ekerö centrum består idag delvis av en stor bussdepå, vilken inom kort kommer att bebyggas med en ny bussterminal, bostäder, kontor, handel och service. En infartsparkering ligger i direkt närhet till centrum och är ofta full eller i stort sett full. För den nya bebyggelsen i centrum behöver behov av parkeringar utredas.

Infartsparkering

Det finns inget behov av att bygga mer infartsparkering på Ekerö, det finns lediga platser på alla parkeringar utom den i Tappström som behöver få en ny reglering för att styra så att den inte används av andra än de som pendlar med SL-trafiken.

Beläggningen bör följas upp på alla infartsparkeringar för att se hur beläggningen påverkas av ändrad reglering och nummerskrivning bör göras i Tappström för att se om en större andel av de som parkerar verkligen är pendlare.

På längre sikt kan, om så önskas, infartsparkeringen i Tappström minska eller helt tas bort. På övriga infartsparkeringar finns lediga platser som kan ta emot en eventuell ökad efterfrågan. För att styra fler till att använda parkeringar längre ut kan en avgift införas på infartsparkeringen i Tappström.

Centrumparkering

Totalt parkeringsbehov

I Ekerö centrum planeras för nya bostäder, handel och kontor. Bebyggelsen ska innefatta 610 lägenheter, 8860 kvm BTA kontor, 13 540 kvm BTA handel samt utveckling av kulturverksamheten varav 760 kvm kommer att nyttjas likt kontorsytor. En del av bebyggelsen består av befintliga byggnader som ska bevaras, de ingår i beräkningen av parkeringsbehovet då deras parkering byggs bort i och med exploateringen.

Totalt behövs 1769 cykelparkeringsplatser och 792 bilparkeringsplatser för att täcka parkeringsbehovet i Ekerö centrum.

Minskad efterfrågan på bilparkering för boende

Exploatörerna i Ekerö centrum som ska bygga bostäder rekommenderas att genomföra följande åtgärder för att minska efterfrågan på parkering från de boende:

- ▶ Inför bilpool till alla inflyttade och erbjud minst 5 års gratis medlemskap.
- ▶ Som riktmärke bör minst 1 bilpoolsbil finnas per 50 lägenheter.

- ▶ Informera spekulanter och vid inflyttning om bilpoolserbudandet, det goda kollektivtrafikutbudet, samt vilka förutsättningar som finns för att gå och cykla till många målpunkter i närområdet.
- ▶ Anlägg attraktiv cykelparkering inomhus och utomhus som är stöldsäker och väderskyddad.
- ▶ Integrera cykelverkstad i minst någon av fastigheterna som alla boende kan få tillgång till. Verkstaden bör utrustas med reparationskit, cykel-pump etc.

Om alla dessa åtgärder genomförs bedöms en reduktion på 20 % på bilparkeringstalet för boende rimlig. Det innebär att det totalt parkeringsbehovet minskar från 792 till 728 platser.

Samnyttjande

Om alla bilplatser kan samnyttjas minskar det totala antalet platser som behöver anläggas eftersom alla användarna inte har efterfrågan på parkering samtidigt. Störst efterfrågan på parkering kommer det vara vardagar under eftermiddag och kväll. Det är alltså denna tidpunkt som dimensionerar hur många bilparkeringsplatser som behöver anläggas.

Förutsatt att alla platser kan samnyttjas av alla användare minskar antalet parkeringsplatser som faktiskt behöver finnas från 728 till 553 platser.

Minska efterfrågan på bilparkering för verksamma och besökande

Många av de som parkerar i centrum, både på infartsparkeringen och på centrumparkeringarna bor inom cykelavstånd. Genom att förbättra möjligheterna att gå och cykla, sprida information om möjligheterna samt genom olika kampanjer och prova-på projekt kan fler välja att gå och cykla.

Följande åtgärder kan införas för att påverka färdmedelsvalet till arbetsplats och handel i Ekerö centrum:

- ▶ Inför parkeringsavgifter.
- ▶ Bil- och cykelpool för tjänsteresor.
- ▶ Se över cykelvägnätet mellan bostadsområden och centrum.
- ▶ Cykelvägvisning mellan bostadsområden och centrum.
- ▶ Utmaningar och tävlingar för att få fler att cykla till jobbet.
- ▶ Prova på-kampanjer för samåkning och hjälp att para ihop samåkningspartners.
- ▶ Prova på-kampanjer med kollektivtrafiken.
- ▶ Test-trampar-kampanjer för de som arbetar i centrum
- ▶ Bra cykelparkering för anställda.
- ▶ Möjlighet till dusch och omklädning för cykelpendlare, d v s omklädningsrum och duschar på arbetsplatser.
- ▶ Information om färdmedelsval, både om vilka möjligheter som finns och vilka effekter det har för miljön och den egna hälsan.
- ▶ Rabatterade kollektivtrafikkort.
- ▶ Möjlighet till distansarbete.
- ▶ Resepolicy för tjänsteresor.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Mål	1
1.3	Syfte	1
2.	Nulägesbeskrivning	3
2.1	Utredningsområde	3
2.2	Kommunikationer	4
2.3	Infartsparkeringar	6
2.4	Parkering i centrum	8
2.5	Resande	10
2.6	Användning av parkeringar i centrum	11
3.	Efterfrågan på infartsparkering i Ekerö kommun	15
3.1	Metod för beräkning av framtida efterfrågan på infartsparkering	15
3.2	Användning av infartsparkeringar i Ekerö kommun	18
3.3	Efterfrågan på infartsparkering i Ekerö kommun år 2030	20
4.	Framtida efterfrågan på bil- och cykelparkering i Ekerö centrum	24
4.1	Planerad exploatering i Ekerö centrum	24
4.2	Parkeringstal för Ekerö centrum	25
4.3	Parkeringsbehov	29
4.4	Minskad efterfrågan på parkering i centrum genom mobilitetsåtgärder	30
5.	Samnyttjande av centrumparkering	33
5.1	Nyttjandegrad av parkering för de olika användarna under en vecka	33
5.2	Dimensionering av parkeringsanläggning med fullt samnyttjande	33
6.	Förslag på reglering av parkeringsplatser	36
7.	Finansiering av infartsparkering	38
7.1	Samnyttjande	38
7.2	Kostnad för anläggning	38
8.	Slutsats och rekommendation	41
8.1	Infartsparkering	41
8.2	Centrumparkering	41
8.3	Fortsatta utredningar	43

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Ekerö centrum består idag delvis av en stor bussdepå, vilken inom kort kommer att bebyggas med en ny bussterminal, bostäder, kontor, handel och service. Trafiken och parkeringsutbudet upplevs i dagsläget inte tillfredställande, trots att flera parkeringsgarage ofta är halvtomma. Infartsparkeringen ligger i direkt närhet till centrum och är ofta full eller i stort sett full. Med utvecklingen av centrum behövs antal parkeringar och infartsparkeringar utredas för att hitta en välfungerande situation med rätt antal parkeringsplatser.

1.2 Mål

I översiktsplan för Ekerö kommun, som blev antagen december 2005, anges Ekerö centrum som ett av kommunens viktigaste utbyggnadsområden. Av översiktsplanen framgår att cirka 140 bostäder per år i genomsnitt bedöms tillkomma under de närmaste 25 åren från år 2005, både genom nyexploatering och genom förtätning.

Specifikt är målen för Ekerö centrum att skapa utrymme för ytterligare utbyggnad för handel, annan service, kontor och för bättre parkeringsmöjligheter, så att området kan fortsätta att utvecklas och vara kommunens primära centrum. God planering bör även bidra till att öka tillgängligheten till centrum.

I översiktsplanen anges dessutom målsättningen att förbättra transportinfrastrukturen mellan Ekerö och omkringliggande kommuner. Vid detaljplaneläggning av viktiga knutpunkter och busshållplatser ska behoven och möjligheterna att anordna infartsparkering, för både bilar och cyklar, studeras och om möjligt tas tillvara. Infartsparkeringar bör enligt översiktsplanen utformas så att de är trygga, vackra och säkra, med bra belysning såväl på gångvägar som vid parkeringsplatser samt lämpligt utformad växtlighet, som ger god insyn.

1.3 Syfte

Syftet med utredningen är:

Att göra en nulägesbeskrivning av hur infartsparkering fungerar i Ekerö kommun idag, samt identifiera problem och utarbeta förslag till målsättningar med infartsparkering.

Att utreda var infartsparkering inom Ekerö kommun, med störst fokus på Ekerö tätort, bäst ska placeras och hur många infartsparkeringar som det finns ett behov av.

Att utreda hur många bilparkeringar Ekerö centrum har behov av, vilken typ av parkering som är mest angelägen samt var och hur dessa bäst placeras för att skapa en bra trafiksituation.

2. Nulägesbeskrivning

2.1 Utredningsområde

Ekerö kommun ligger väster om Stockholm och består av en grupp öar i Mälaren (se figur 2-1). Den centrala delen i Ekerö kommun är Ekerö tätort, belägen på Ekerön. Utredningsområdet för denna studie är Ekerö centrum.



Figur 2-1 Lokalisering av Ekerö kommun, Ekerö tätort och utredningsområdet (Källa bakgrundskarta: hitta.se).

Utredningsområdet avgränsas i norr av Tappström, av Ekerövägen i väster, av Bryggavägen i söder, och av Mälärö torg i öster (se figur 2-2).



Figur 2-2 Utredningsområdet Ekerö centrum.

Ekerös centrum består bl.a. av en livsmedelsbutik, Systembolaget, klädfaffär, sportaffär, frisör, apotek och restauranger. Precis utanför utredningsområdet ligger även Ekerö vårdcentral, Ekerö brandstation, kulturhuset med bibliotek, några banker samt kommunhuset. En stor del av utredningsområdet tas idag i anspråk av bussdepån. Bussdepån kommer att flyttas till Färingsö, vilket innebär nya förutsättningar för utvecklingen av Ekerö centrum, med tillkomst av nya bostäder, handel, arbetsplatser och rekreationsmöjligheter. Andra viktiga infrastrukturensatser som påverkar Ekerö centrum är en breddning av Ekerövägen till fyra körfält samt en ny bro vid Tappström, precis väster om den befintliga bron.

2.2 Kommunikationer

Gång och cykel

Det finns gång- och cykelvägar längs med Ekerövägen och Bryggavägen. Under Ekerövägen finns en planskild gc-passage. Mälars torg är en gågata som förbinder centrum med strandpromenaden vid Tappström.

Gång- och cykelvägar visas i Figur 2-3 nedan.

Bil

Utredningsområdet innehåller Ekerös största korsning: korsningen mellan Ekerövägen och Bryggavägen/Tappströmsvägen. Årsdygnstrafik ligger på

17 000 på Ekerövägen, 4000 på Bryggavägen och 1500 på Tappströmsvägen. Idag upplevs problem i korsningen med långa köer i rusningstrafik.¹

Med bil tar det ungefär 30 minuter (avstånd 20 km) att köra in till Stockholms centrala delar. Restiden varierar dock mycket beroende på trafiksituationen.

Mellan Ekerö och Slagsta går Ekeröleden, en betalfärjeled som förbinder Ekerö med Slagsta. I rusningstid går färjan varje 10 minuter och överfartstiden är 10 minuter. Utan väntetider tar det 35-40 minuter från Ekerö centrum till Södertälje centrum.

Kollektivtrafik

Ekerö centrum har bra tillgång till kollektivtrafik. Tre busshållplatser finns i utredningsområdet: Ekerö Tappström, Ekerö centrum och Ekerö centrumslingan (se Figur 2-3). Förutom några få snabbussar till Färingsö passerar alla kommunens bussar Ekerö centrum eller Tappström.²

Busstrafiken till Brommaplan går var tredje minut i högtrafik och var tionde minut övrig tid. På Brommaplan finns anslutningar till andra busslinjer och tunnelbanan.

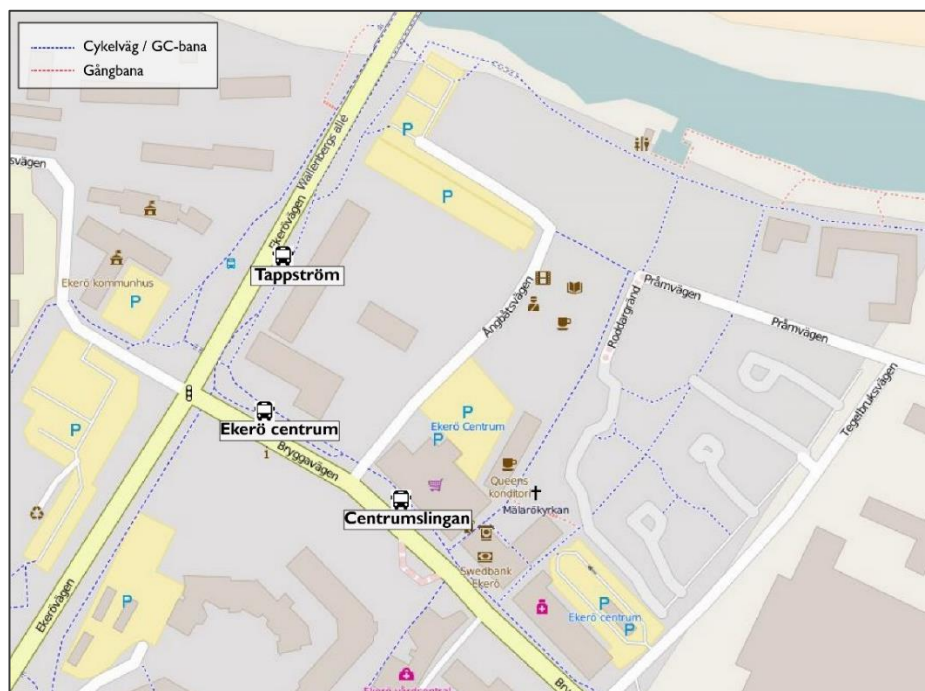
Från Ekerö centrum till Stockholm C tar det ungefär 45 minuter (buss till Brommaplan, därifrån tunnelbana).

Från augusti 2016 finns det även en båtlinje mellan Ekerö och centrala Stockholm. Linjen går helgfri måndag till fredag och har två avgångar från Ekerö på morgonen och en på eftermiddagen, samt en avgång från Klara Mälarstrand på morgonen och två på eftermiddagen. Det tar cirka 50 minuter från Tappström till Klara Mälarstrand.

Det går bra att ta med cykel på båten i mån av plats. Det finns cykelparkering vid bryggan i Tappström.

¹ Ekerö kommun, 2016, *Program för Ekerö centrum*

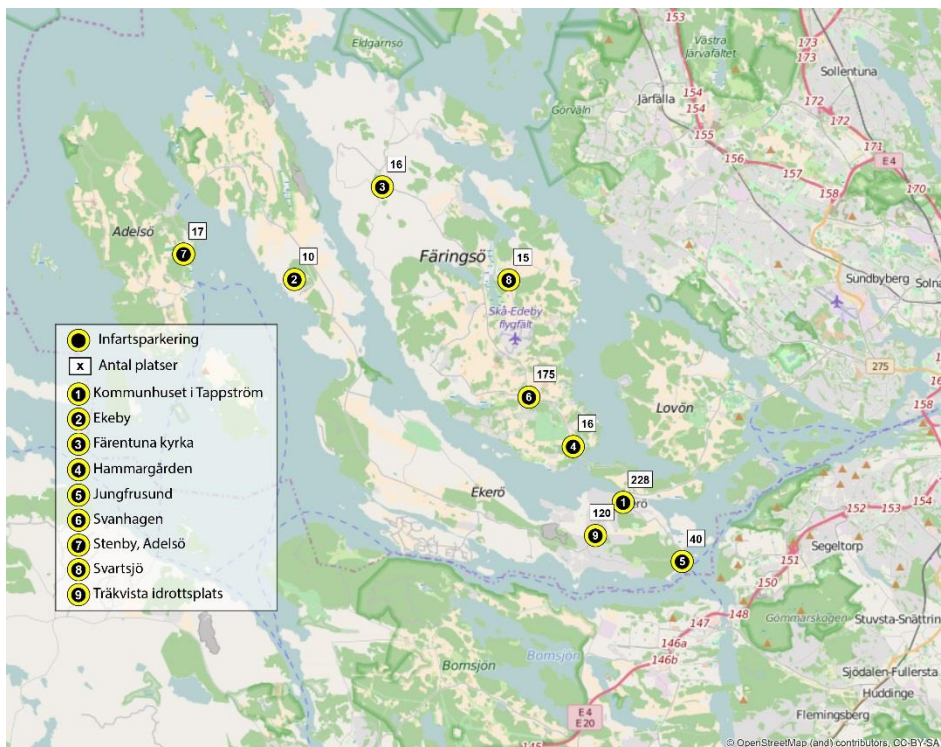
² Ekerö kommun, 2016, *Program för Ekerö centrum*



Figur 2-3 Busshållplatser samt gång- och cykelvägar Ekerö centrum

2.3 Infartsparkeringar

Det finns idag 9 infartsparkeringar i Ekerö kommun, med kapacitet från 10 till 270 platser (se Figur 2-4).



Figur 2-4 Befintliga infartsparkeringar i Ekerö kommun (Källa bakgrundskarta: OpenStreetMap)

Tabell 2-1 Infartsparkeringar i Ekerö kommun³

Infartsparkering	Kapacitet	Beläggning 2015 (%)	Beläggning våren 2016 ⁴ (%)	Busslinje
1 Kommunhuset i Tappström	228 ⁵	-	106	176, 177, 301, 302, 303, 305, 309, 311, 312, 317, 325, 336, 338, 396
2 Ekeby	10	10	10	311, 312
3 Färentuna kyrka	16	41	44	315, 317, 338
4 Hammargården	16	39	22	176, 317
5 Jungfrusund	40	42	56	303, 342
6 Svanhagen	175	53	63	176, 313, 314, 315, 316, 338, 396
7 Stenby, Adelsö	17	34	12	312
8 Svartsjö	10	8	25	314, 315, 316, 336, 396
Svartsjö, Hammarlot- ten	5	35	20	
9 Träkvista idrottsplats	120	82	83	177, 301, 309, 311, 312, 342

³ <http://www.ekero.se/Trafik-och-resor/Parkeringsovervakning/>

⁴ Inventering onsdag 7e september 2016.

⁵ Inventering onsdag 7e september 2016. Parkeringen är byggd med 270 platser men alla är inte tillgängliga pga ombyggnation.



Figur 2-5 Linjenätskarta Ekerö (Källa: SL)

Det är gratis att parkera bilen på alla SL:s infartsparkeringar.

2.4 Parkering i centrum

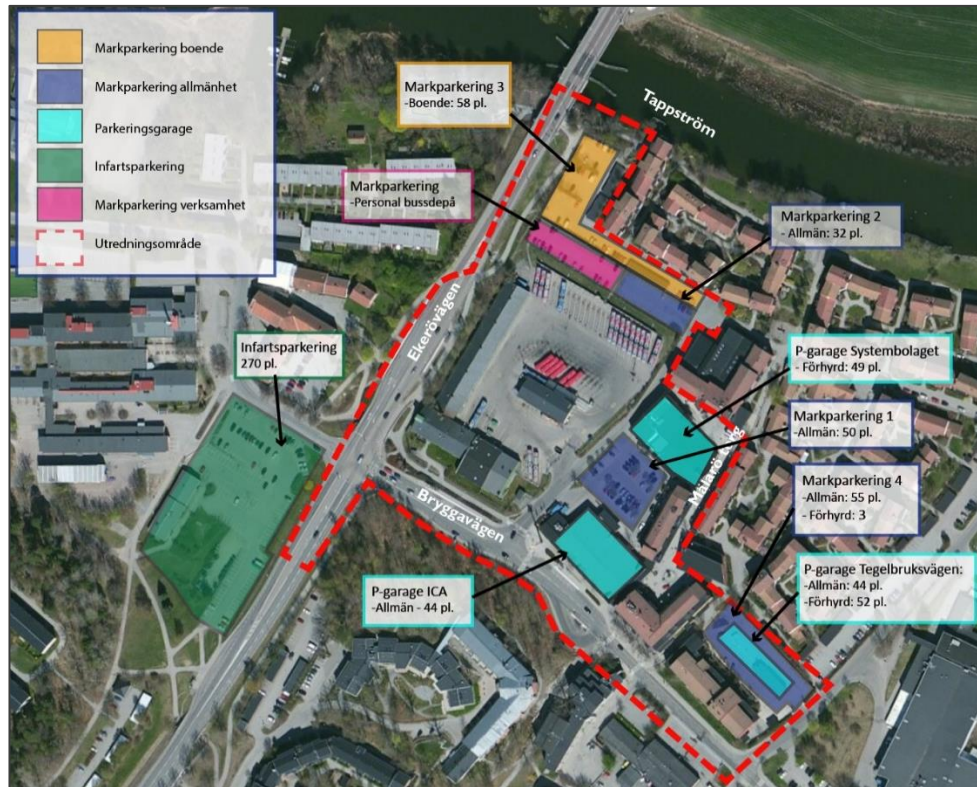
Cykelparkering

Vid busshållplats Tappström finns en cykelparkering som rymmer 60 cyklar. Cykelparkeringen har ett tak, ger möjlighet till ramlåsning och är försedd med en cykelpump. Även vid busslingan finns en cykelparkering (30 platser) men här saknas tak och ramlåsning. I övrigt finns i utredningsområde en liten cykelparkering vid ICAs markparkering, som rymmer 10 cyklar.

Bilparkering

Centrumområdet har flera bilparkeringar (se Figur 2-6). Det finns markparkering för besökare vid ICA och bakom bussdepån, ett parkeringsgarage under ICA, ett parkeringsgarage under systembolaget och boendeparkering vid Ångbåtsvägen.

Precis utanför utredningsområdet finns även en stor markparkering med underliggande parkeringsgarage. Öster om utredningsområdet vid kommunhuset ligger en stor infartsparkering. Tabell 2-2 visar för varje parkering antalet platser, tids- och prisregleringen som gäller samt för vem parkeringen är avsedd för.



Figur 2-6 Bilparkeringar i centrum

Markparkering 1 har totalt 50 platser, av vilka tre är platser för personer med funktionsnedsättningar och en är en motorcykelplats. Parkeringsgaraget under ICA rymmer 44 bilparkeringsplatser. På båda får man parkera gratis i två timmar med p-skiva. Om man vill parkera en längre tid kan man betala för det.

Parkeringsgaraget som ligger under Systembolaget har 49 platser och drivs av Q-park. Uthyrningen av parkeringsplatser började september 2016 och första veckan var 8 platser uthyrda.⁶

Markparkering 2 norr om bussdepån rymmer 32 parkeringsplatser som får användas i tre timmar med p-skiva.

Precis norr om denna ligger boendeparkeringen (markparkering 3) vid Ångbåtsvägen som ägs av Ekerö Bostäder. Den består av 58 parkeringsplatser som (endast) hyrs ut till hyresgäster i fastighet 1:61 vid Ångbåtsvägen. Idag är 57 platser uthyrda, det finns en vakant.⁷

Markparkering 4 precis utanför och sydost om utredningsområdet har 55 platser för besökare (inklusive 3 platser för personer med funktionsnedsättning) och 3

⁶ Q-Park, Kommunikation med Jouko Haikola, 2016-09-07

⁷ Ekerö bostäder, Kommunikation med Ann Björklund, 2016-09-06

uthyrda platser. Garaget som ligger under markparkeringen har 44 platser för besökare och 52 platser som hyrs ut. På de allmänna platserna får man parkera gratis i två timmar med p-skiva, om man vill parkera längre tid får man betala.

Infartsparkeringen vid Tappström har totalt 270 platser, men endast 228 kan användas pga. ombyggnation som pågår. Tillåten parkeringstid är 2 dygn och parkering är gratis.

Tabell 2-2 Parkeringar i Ekerö Centrum

Centrumparkering	Antal platser	Användare	Tidsbe- gräns- ning	Avgift
Inom utredningsområdet				
Markparkering 1	50	Allmän	2 tim / -	P-skiva/biljett
P-garage ICA	44	Allmän	2 tim/ -	p-skiva/biljett
P-garage Systembolaget	49	Förhyrda platser		
Markparkering 2 (intill bussdepå)	32	Allmän	3 tim	P-skiva
Markparkering 3	58	Boende		
Utanför utredningsområdet				
Infartsparkering Tappström	270 ⁸	Allmän	2 dygn	Gratis
Markparkering 4 (Tegelbruksvägen)	55	Besökare	2 tim/ -	p-skiva/biljett
	3	Förhyrda pl.		
P-garage (Tegelbruksvägen)	44	Besökare	2 tim/ -	p-skiva/biljett
	52	Förhyrda pl.		

2.5 Resande

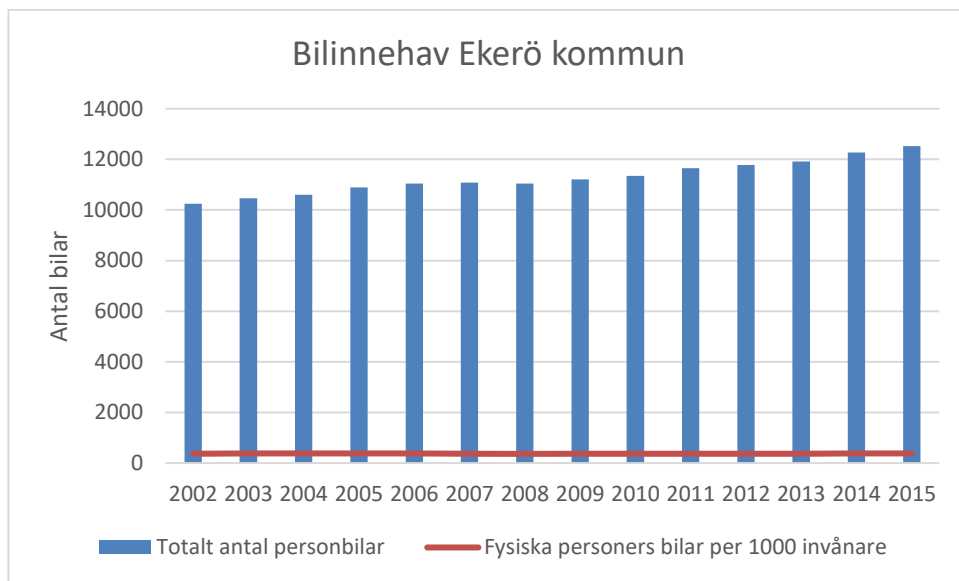
Totalt antal personbilar i trafik i Ekerö kommun har ökat de senaste åren. År 2015 fanns drygt 12 500 bilar registrerade⁹. Även bilinnehavet i Ekerö har ökat något de senaste 12 åren¹⁰. År 2002 var det 374 bilar per 1 000 invånare och år 2015 var det 381 bilar per 1 000 invånare¹¹. Ökningen av totala antalet bilar i trafik är en konsekvens av både befolkningstillväxten och en liten ökning i bilinnehav (se Figur 2-7).

⁸ Vid inventering onsdag 7e september 2016 var endast 228 platser möjliga att nyttja.

⁹ Endast personbilar i trafik och endast fysiska personers bilar

¹⁰ Endast personbilar i trafik och endast fysiska personers bilar

¹¹ SCB



Figur 2-7 Bilnehav i Ekerö kommun 2002 – 2015

59 % av alla resor som görs av boende i Ekerö kommun görs med bil, 29 % kollektivt, 7 % med cykel och 6 % till fots (se tabell 2-3). Jämfört med Stockholms kommun är bilförarandelen mer än dubbelt så högt, även jämfört med medelvärdet för hela länet ligger bilförandel i Ekerö högre.

Tabell 2-3 Färdmedelsfördelning (Källa: Resvaneundersökning för Stockholms län 2015, SLL)

Färdmedelsfördelning (genomsnitt för veckan) för boende i Ekerö kommun					
Kommun	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat
Ekerö kommun	59 %	29 %	3 %	6 %	3 %
Hela länet	41 %	32 %	7 %	15 %	5 %

2.6 Användning av parkeringar i centrum

I september 2016 genomfördes en inventering med nummerskrivning på Tappströms infartsparkering och på centumparkeringarna. Antal tillgängligaparkeringsplatser, beläggning samt nummerskrivning noterades för tre olika tidpunkter, klockan 12 på en onsdag, klockan 16 på fredag och klockan 12 på lördag.

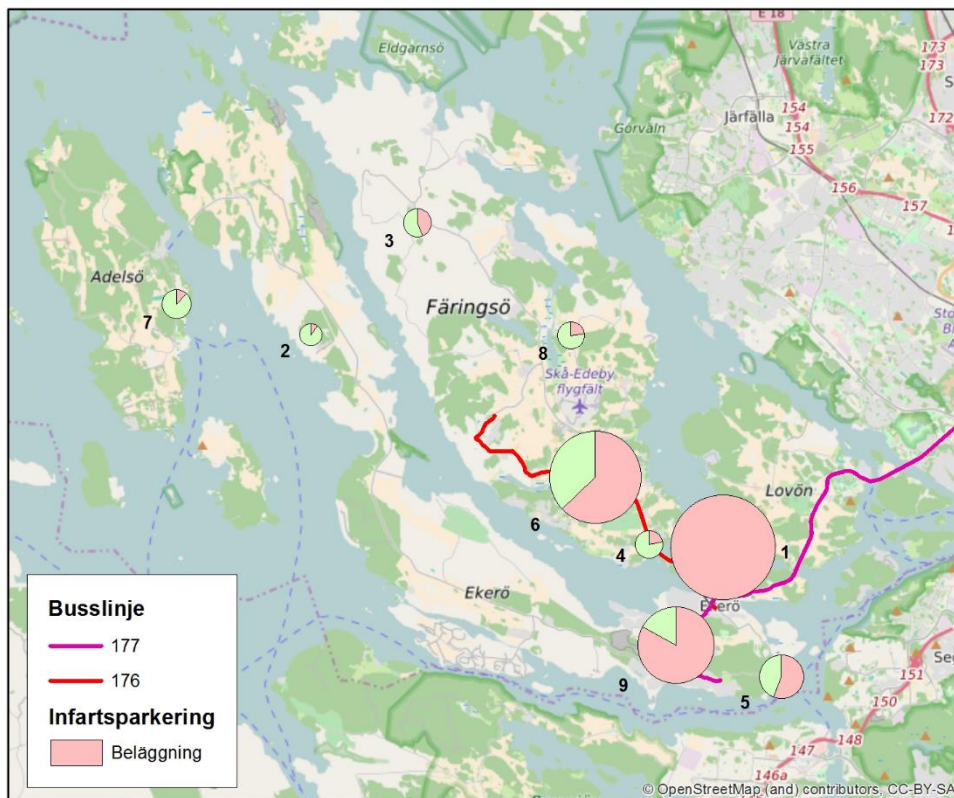
Infartsparkering

Beläggningen vid Tappströms infartsparkering var mitt på dagen hög, 106 %. Det stod fler bilar parkerade på infartsparkeringen än vad det fanns utmärkta parkeringsplatser. På fredag eftermiddag var beläggningen lägre. Även på helgen stod det bilar på infartsparkeringen trots att behovet att infartsparkera vanligen är mycket lågt, i det närmaste obefintligt, på helger. Sannolikt är detta antingen bilar som står kvar från fredagen eller besökare till centrum eller bostäder i närheten.

Tabell 2-4 Beläggningen vid olika tidpunkter på Tappströms infartsparkering

Parkering	Utbud	Beläggning		
		Onsdag kl 12	Fredag kl 16	Lördag kl 12
Tappströms infartsparkering	228 ¹²	106 %	63 %	26 %

Tappströms infartsparkering har den högst uppmätta beläggningen bland infartsparkeringarna i Ekerö kommun. Figur 2-6 visar cirkeldiagram över beläggning för varje infartsparkering.



Figur 2-8 Beläggning (2016) vid infartsparkeringar i Ekerös kommun. Cirkeldiagrammets storlek visar hur stort utbudet är på varje infartsparkering. Teckenförklaring: 1 Kommunhuset i Tappström; 2 Ekeby; 3 Färentuna kyrka; 4 Hammargården; 5 Jungfrusund; 6 Svanhagen; 7 Stenby, Adelsö; 8 Svartsjö & Svartsjö, Hammarlotten; 9 Träkvista idrottsplats

Centrumparkering

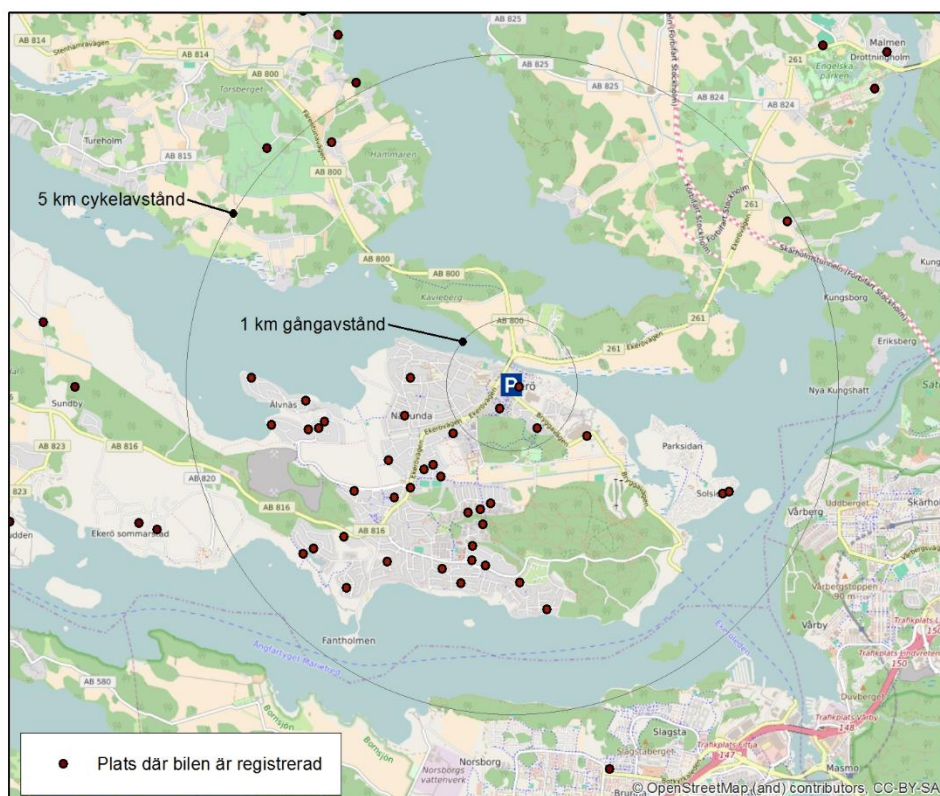
Sammanlagt finns 224 parkeringsplatser tillgängliga för besökare till centrum, vilket är lika många som infartsparkeringen. Beläggningen på centrumparkeringarna följer ett annat mönster än infartsparkeringen. Beläggningen är högre fredag eftermiddag och lördag än en dag mitt i veckan.

¹² Inventering onsdag 7e september 2016. Parkeringen är byggd med 270 platser men alla var inte tillgängliga pga ombyggnation.

Tabell 2-5 Beläggning vid olika tidpunkter på centumparkeringar

Parkering	Utbud	Beläggning		
		Onsdag kl 12	Fredag kl 16	Lördag kl 12
Inom utredningsområdet				
Markparkering 1	50	72 %	94 %	96 %
P-garage ICA	43	19 %	42 %	28 %
Markparkering 2 (intill bussdepå)	32	38 %	88 %	53 %
Utanför utredningsområdet				
Markparkering 4 (Tegelbruksvägen)	55	73 %	85 %	85 %
P-garage (Tegelbruksvägen)	44	50 %	59 %	82 %
Totalt	224	53 %	74 %	71 %

Figur 2-9 visar var de bilar som parkerade i centrum på fredagseftermiddag är registrerade. Bilden visar endast platser i närheten av Ekerö centrum. Tre bilar är registrerade inom ett gångavstånd på 1 kilometer¹³. Drygt 25 % av de parkerade bilarna är registrerade på en adress inom 5 km cykelavstånd från centumparkeringen¹⁴.

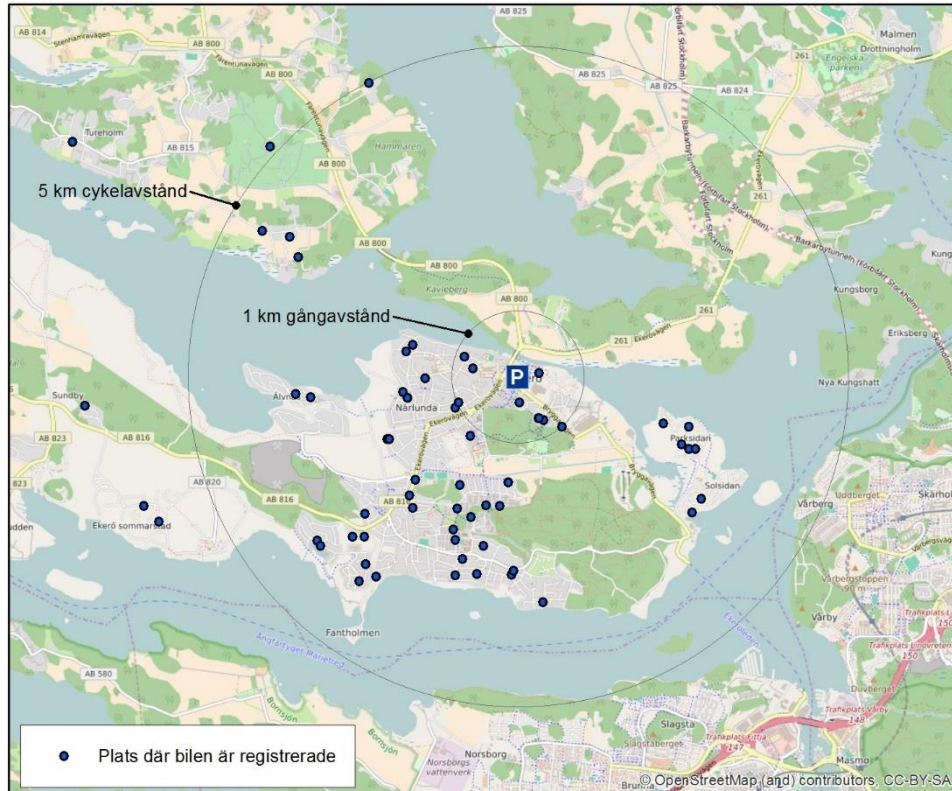


Figur 2-9 Bilar som var parkerade på centumparkeringarna under inventeringen fredag den 9 september 2016. 1 km gångavstånd samt 5 km cykelavstånd visas.

¹³ 1 km gångavstånd motsvarar 770 m fågelavstånd

¹⁴ 5 km cykelavstånd motsvarar ungefär 3850 m fågelavstånd

Figur 2-10 visar de platser där bilarna som parkerade i centrum på lördag är registrerade. 40 % av bilarna är registrerade inom 5 km från centrum, dvs cykelavstånd, vilket är en större andel än på fredag.



Figur 2-10 Bilar som var parkerade på centumparkeringarna under inventeringen lördag den 10 september 2016. 1 km gångavstånd samt 5 km cykelavstånd visas.

3. Efterfrågan på infartsparkering i Ekerö kommun

Studier av användandet av infartsparkeringar i Stockholms län har visat att en stor andel av de som använder infartsparkeringar bor så pass nära en station eller busshållplats (inom 900 m gångavstånd) att de skulle kunnat gå eller cykla istället för att ta bilen. Infartsparkeringen i sig är därmed inte nödvändig i alla områden för att kunna resa kollektivt men dess funktion bidrar till att skapa en smidig resekedja för många där användandet av matningstrafiken med buss, gång eller cykel inte upplevs som ett lika attraktivt alternativ som att ta bilen för att få ihop vardagen. En negativ effekt av att många närboende infartsparkerar är att biltrafiken ökar i områden där många oskyddade trafikanter, särskilt barn och ungdomar, rör sig.

Tidigare studier¹⁵ har visat att de som väljer att infartsparkera tidigare reste hela vägen kollektivt eller genomförde sin anslutningsresa med gång eller cykel. Endast 14 % av de som infartsparkerar har tidigare rest hela vägen med bil, infartsparkering har därför ingen stor potential att bidra till ökat resande med kollektivtrafiken men kan vara ett viktigt komplement till kollektivtrafiken för att underlätta människors vardag.

3.1 Metod för beräkning av framtida efterfrågan på infartsparkering

Det finns i Sverige lång erfarenhet av hur man beräknar efterfrågan på parkering vid bostäder, arbetsplatser och olika typer av verksamheter. När det gäller dimensionering av infartsparkeringar saknas däremot vedertagna metoder. Historiskt har infartsparkeringar ofta dimensionerats utifrån efterfrågan på parkering vid liknande kollektivtrafikknutpunkter och utifrån tillgänglig markyta i anslutning till stationen/hållplatsen/resecentrum.

Efterfrågan på infartsparkeringar beror på en lång rad faktorer där några av de viktigaste är:

- ▶ Turtäthet på kollektivtrafiken dels mellan den aktuella stationen/hållplatsen och viktiga målpunkter, dels i närområdet.
- ▶ Hur upptagningsområdet och närområdet ser ut, möjligheten att ta sig till stationen/hållplatsen på annat sätt än med bil och tillgängligheten till andra kollektivtrafikknutpunkter.
- ▶ Befolkning i upptagningsområdet, inklusive prognoser för framtida bebyggelse.

Det är också känt att infartsparkeringens läge, utformning och kapacitet har stor påverkan på efterfrågan. Studier som gjordes i samband med Stockholmsförsöket visade att det som hade störst påverkan på hur många som infartsparkerade var

¹⁵ AB Stockholms lokaltrafik, Infartsparkeringar, fördjupande studie 1999-10-20.

just tillgången på infartsparkeringar. Även utökad kollektivtrafik kan öka efterfrågan¹⁶.

Förutsättningarna att resa kollektivt hela vägen och att kunna göra sin anslutningsresa till fots eller med cykel varierar stort inom Stockholms län. I länets glesare delar och på landsbygden är ofta busstrafiken gles med få turer per dag eller i vissa fall anropsstyrd. Säkra gång- och cykelvägar till busshållplatserna saknas till viss del längs vägarna. Infartsparkeringarnas roll för att överhuvudtaget kunna resa kollektivt är där stor och de bör ses som en metod för att öka det hållbara resandet. Tillgången till mark för anläggande av infartsparkering är oftast även god i länets mer glesa delar. Ekerö utgörs till stor del av glesbygd där de boende ofta har minst två byten med kollektivtrafiken för att nå centrala Stockholm.

I länets mer centrala delar där tät anslutande matartrafik finns till spårtrafikens stationer och gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt bör infartsparkeringen ses som en extra service till resenärerna. Infartsparkeringar i dessa lägen måste ofta regleras och/eller avgiftsbeläggas på en sådan nivå så att lediga parkeringsplatser finns att tillgå för de som har behov.

Metod för behovsbedömning av antal infartsparkeringsplatser för bil

Trafikförvaltningen saknar idag riktlinjer för hur behovet av antal infartsparkeringsplatser för bil och cykel ska beräknas. Den metod som presenteras här baseras på en metod som har tagit fram för nordostkommunerna och ska ses som ett utkast i väntan på att Trafikförvaltningen tar fram nya riktlinjer i RiPark.

Hur väl ett område är försörjt med kollektivtrafik bör styra behovet av infartsparkering. Tre olika områden urskiljs:

1. **Område med bra kollektivtrafikstandard:** område där boende inte har längre än 900 meter gång- eller cykelväg till en stombusshållplats eller busshållplats med en turtäthet på som minst var 20:e minut i högtrafik. Alla boende i detta område bedöms inte ha ett behov av infartsparkering eftersom de bor så pass nära hållplatser med hög kollektivtrafikstandard att de kan gå eller cykla dit.
2. **Område med medel kollektivtrafikstandard:** Område där boende inte har längre än 900 meter till en busshållplats där en linje med turtäthet på som minst var 30:e minut i högtrafik passerar, men som inte täcks av området med bra kollektivtrafikstandard. Boende i detta område bedöms ha ett litet behov av infartsparkering.
3. **Område med låg kollektivtrafikstandard:** hela området som inte täcks av 1 eller 2. Boende i detta område har längre än 900 meter gång- eller cykelväg till en busshållplats med turtäthet på minst var 30:e minut i högtrafik. Boende i detta område bedöms ha ett större behov av infartsparkering.

¹⁶ Stockholmsförsoökets effekter på utnyttjandet av infartsparkeringar och parkeringshus i Stockholms län – slutrapport. Edding et al. 2006

Ovanstående metod används i kapitel 3.3 för att beräkna efterfrågan på infartsparkering för planerade utbyggnadsområden i Ekerö kommun.

Metod för behovsbedömning av antal infartsparkeringsplatser för cykel

Enligt den regionala cykelplanen för Stockholms län är den åtgärd som bedöms vara till gagn för flest resenärer fram till år 2030 att bygga ut cykelparkeringar och hyrcykelsystem vid kollektivtrafikens bytespunkter¹⁷. Bättre parkeringar för cykel ökar möjligheten att bilresenärer, som tidigare använt bilen hela sträckan eller infartsparkerat, övergår till att resa med cykel och kollektivtrafik.

Några av de viktigaste faktorerna som påverkar behovet av cykelparkering är:

- ▶ Antal påstigande
- ▶ Omgivande cykelnät
- ▶ Omgivande bebyggelsestruktur

Trafikförvaltningen saknar riktlinjer för antal cykelplatser som bör tillhandahållas vid stationer och hållplatser. Stockholms stad har riktlinjen 5 - 10 platser per 100 påstigande i morgonens högtrafik¹⁸. Täby kommun har 10 - 25 platser per 100 påstigande i morgonens högtrafik¹⁹. Västtrafik har högre riktlinjer, mellan 10 - 30 platser per 100 påstigande beroende på stationens/hållplatsen läge i staden²⁰.

I Danmark, som har en betydligt högre cykelandel än Sverige, rekommenderas cykelparkeringsplatser för mellan 10 och 30 % av antalet påstigande vid tågstationer. Vid busshållplatser räknar man med att 10 % av de påstigande i rusningstrafik, kl 6-9, är cyklister²¹.

Nedan föreslagna parkeringstal kan därför ses som ett förslag i väntan på att Trafikförvaltningen utarbetar nya riktlinjer i RiPark. Förslaget tar höjd för ett ökat cyklande till kollektivtrafiken i linje med den regionala cykelplanen för Stockholms län²². Anpassning till aktuella förhållanden vid varje enskild hållplats kan behöva göras.

Tabell 3-1 Riktlinjer för antal cykelplatser per 100 påstigande i SL-trafiken

Typ av station/hållplats	Antal cykelplatser per 100 påstigande
Spårtrafikstationer, terminaler och bytespunkter	30 – 40
Hållplatser i områden med täta hållplatslägen (< 400 meter) samt väl utbyggt gång- och cykelvägnät	20 - 30

¹⁷ Regional cykelplan för Stockholms län, 2014

¹⁸ Cykelparkering i staden, Utformning av cykelparkeringar i Stockholms stad, 2008

¹⁹ Infartsparkering för bil och cykel, Täby kommun, 2013

²⁰ Handbok för cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken, Västtrafik, 2014

²¹ Collection of Cycle Concepts, Cycling Embassy of Denmark, 2012

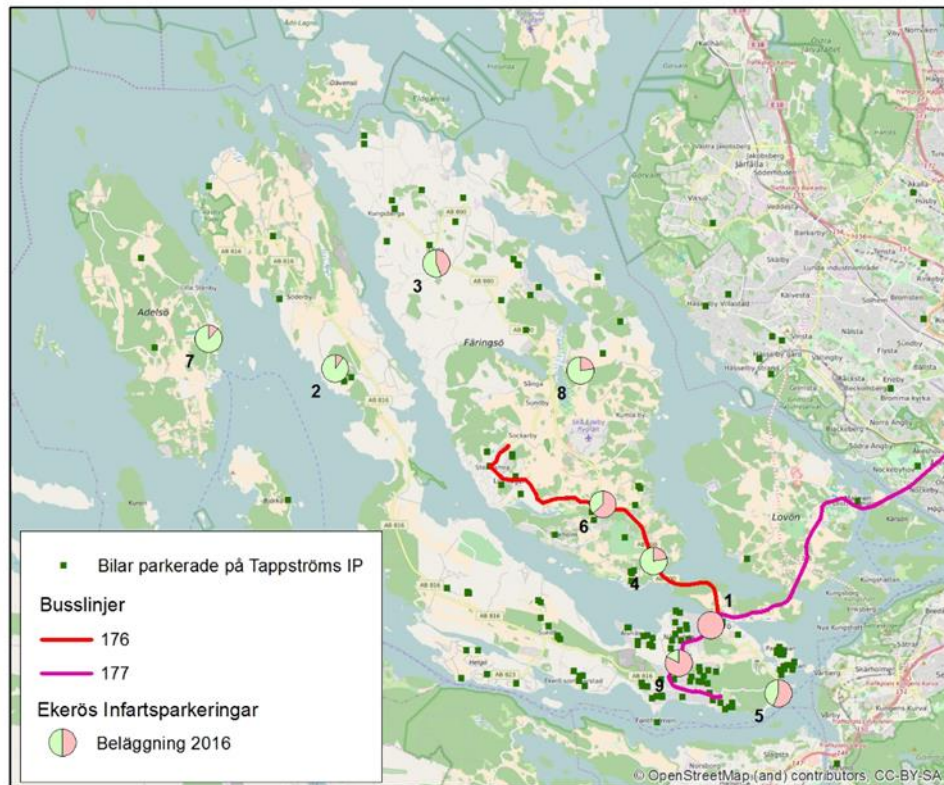
²² Enligt den regionala cykelplanen för Stockholms län är målet att cykeltrafikens andel av resorna i länet ska öka från 5 % (RES 2005 - 2006) till 20 % år 2030.

Hållplatser i områden med glesare hållplatslägen (> 400 meter) samt delvis utbyggt gång- och cykelvägnät	10
Hållplatser på landsbygd med stort hållplatsavstånd och där gång- och cykelvägnät finns utbyggt	50
Stationer/hållplatser med infartsparkeringar	Bedöms från fall till fall. Med goda cykelmöjligheter till parkeringen bör lika många platser för cykel som bil anläggas.

3.2 Användning av infartsparkeringar i Ekerö kommun

Efterfrågan på infartsparkering är i nuläget ojämnt fördelad över de infartsparkeringar som finns i Ekerö kommun. Tappströms infartsparkering är överbelagd och infartsparkeringen vid Träkvista idrottsplats har en beläggning på ungefär 85 %. Med en beläggning högre än 85 % kan det upplevas som att parkeringen är fullbelagd. För infartsparkering kan det accepteras en något högre beläggning eftersom användarna kan anses vara bekanta med platsen och således har kännedom om var det kan finnas lediga parkeringsplatser. Detta resonemang bygger på att parkeringsrutorna på infartsparkeringen är tydligt uppritade och att det finns en överblickbarhet över parkeringsytan.

De infartsparkeringar som ligger nära de aktuella stomlinjerna 176 och 177 har generellt en högre beläggning än de andra infartsparkeringarna som ligger i anslutning till hållplatser som inte trafikeras av stombusslinjer vilket går att utläsa i figur 3-1. I kartan visas även var de bilar som stod parkerade på Tappströms infartsparkering under fredagseftermiddagen är registrerade.



Figur 3-1 Beläggningen vid infartsparkeringar samt hemadress av bilar som parkerade på Tappströms infartsparkering under inventering fredag eftermiddagen. Teckenförklaring: 1 Kommunhuset i Tappström; 2 Ekeby; 3 Färentuna kyrka; 4 Hammargården; 5 Jungfrusund; 6 Svanhagen; 7 Stenby, Adelsö; 8 Svartsjö & Svartsjö, Ham-marlotten; 9 Träkvista idrottsplats

Genom att studera var de bilar som stod parkerade på Tappströms infartsparkering är registrerade fås en uppfattning om vilket område i Ekerö kommun den servar. Utifrån kartbilden går det att utläsa att de som parkerar på Tappströms infartsparkering kommer från stora delar av Ekerö kommun men även från andra kommuner.

Många av de som använder parkerar på infartsparkeringen i Tappström har en annan infartsparkering närmare bostaden som har ledig kapacitet i dagsläget. Anledningarna kan vara flera, dels att de som arbetspendlar vill köra bil så långt som möjlig för att det är bekvämare och/eller ger en kortare restid jämfört med att resa kollektivt en längre sträcka, dels att det upplevs som praktiskt att infartsparkera nära Ekerö centrum då möjlighet ges att besöka handel och service vid bytet mellan kollektivtrafik och egen bil.

Utifrån beläggning och placering av infartsparkeringarna i Ekerö kommun, samt utifrån var de som parkerar på Tappström bor kan en slutsats göras att det i dagsläget finns tillräckligt antal infartsparkeringar totalt sett i Ekerö kommun för att möta efterfrågan. Dock är efterfrågan snedvriden och det finns en tyngdpunkt i de sydöstra delarna av kommunen.

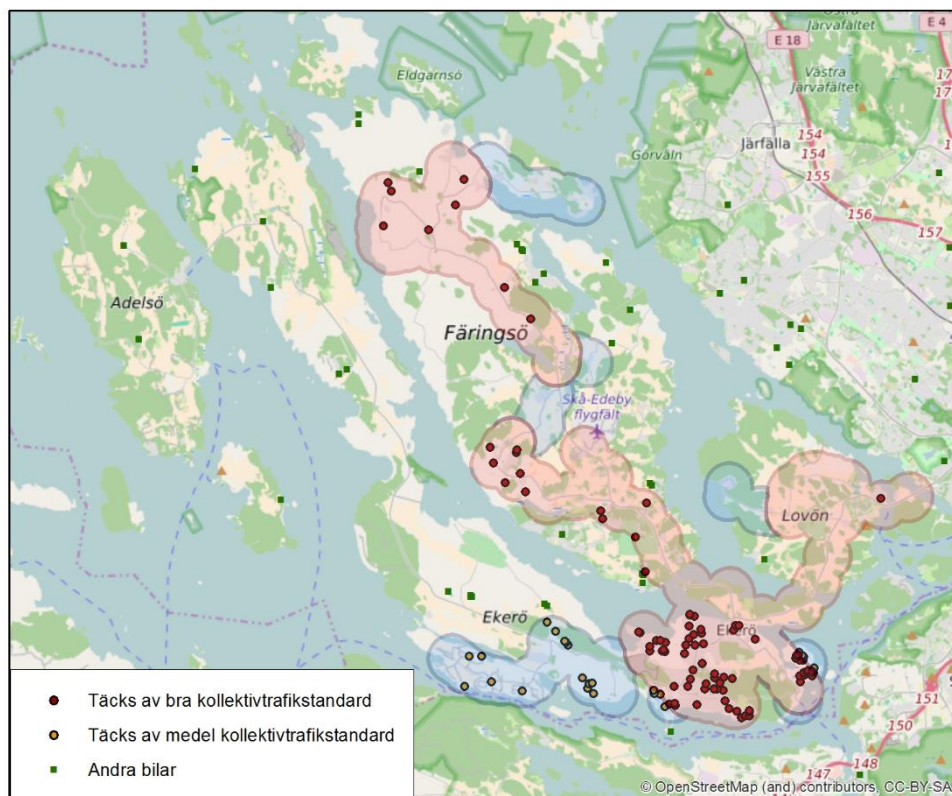
Vilka använder infartsparkeringen i Tappström?

Tappströms infartsparkering hade en beläggningsgrad på 106 % under den inventering som genomfördes en onsdag vid lunchtid. Nummerskrivningen visar

att nästan 60 bilar (25 %) av de totalt 230 bilar som parkerar vid infartsparkeringen kommer från en annan kommun. Här finns det anledning att anta att en del av dessa sannolikt är verksamma som arbetar i Ekerö centrum och använder infartsparkeringen som arbetsplatsparkering.

För de bilar som är registrerade inom Ekerös kommun kör 60 % från ett område med bra kollektivtrafikstandard, 20 % från områden med medelgod kollektivtrafikstandard och 20 % från områden med låg kollektivtrafikstandard.

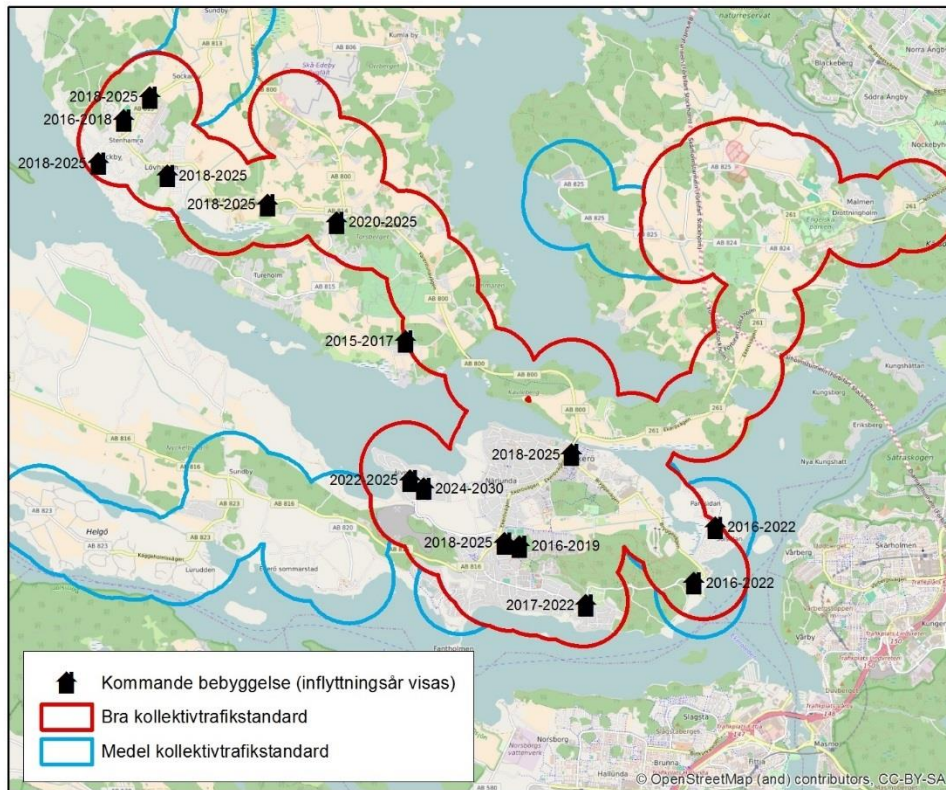
Infartsparkering bör inte anläggas för att tillgodose efterfrågan från de som bor nära kollektivtrafik med bra standard. Endast 30 % av Tappströms infartsparkeringsplatser används av pendlare som inte har tillgång till ett bra kollektivtrafikutbud nära bostaden. Figur 3-2 visar var de parkerade bilarna är registrerade.



Figur 3-2 Platser där de bilar som fanns på infartsparkering under inventering den 7 september 2016 klockan 12 är registrerade. Leasade bilar ingår inte.

3.3 Efterfrågan på infartsparkering i Ekerö kommun år 2030

För att se vilken tillkommande efterfrågan på infartsparkering som kan väntas uppstå i samband med utbyggnaden av bostäder har Ekerö kommun delats upp i tre områden beroende på deras kollektivtrafikstandard. I kartan i figur 3-3 visas med röda linjer var standarden på kollektivtrafikutbudet har definierats som bra och med blå linjer var standarden på kollektivtrafikutbudet har definierats som medel. Området utanför de röda och blå linjerna definieras som dåligt kollektivtrafikutbud.



Figur 3-3 I kartan visas planerade utbyggnadsområden i Ekerö kommun.

I översiktsplanen för Ekerö kommun framgår att den största satsningen på utbyggnad av bostäder kommer att ske inom ett område från Ekerö centrum med Träkvista och Sandudden, via Västeräng och Södra Färingsö till Stenhamra, se figur 3-3. Anledningen till att kommunen planerar för utbyggnad i detta område är att det finns bra förutsättningar med goda kommunikationer och väl utvecklad service.

Bostäder som anläggs i områden med tillgång till god kollektivtrafikstandard inom gång/cykelavstånd från bostaden bör inte medföra ökad efterfrågan på infartsparkering.

Lokalisering av infartsparkering på Ekerö

Dagens infartsparkering i Tappström är välanvänd och servar arbetspendlare från stora delar av kommunen och sannolikt även verksamma vid Ekerö centrum som kommer från andra kommuner samt besökare till centrumhandeln. Parkeringen är attraktiv då den ligger vid Ekerös största knutpunkt för kollektivtrafik och nära handeln i centrum. Nedan presenteras ett resonemang genom tre scenarion för lokalisering av infartsparkeringen Tappström.

Scenario 1 – infartsparkering på samma platser som idag

Om infartsparkeringen i Tappström även i fortsättningen kommer att ha samma antal parkeringsplatser kommer den att fortsätta vara fullbelagd om inga ändringar i reglering genomförs. Infartsparkeringens placering bidrar sannolikt till

att göra det attraktivt att pendla med buss eller båt in till Stockholm, om det dessutom finns möjlighet att handla vid bytet till bil på eftermiddagen. Eftersom infartsparkeringen idag är fullbelagd kommer det inte ske någon trafikökning i det lokala vägnätet om infartsparkeringen lämnas orörd.

Annan användning av marken i Tappström – scenario 2 & 3

Parkeringen i Tappström ligger på en attraktiv mark, på sikt kan det vara svårt att motivera att inte använda marken på ett mer effektivt sätt.

De boende i Ekerö tätort har ett bra kollektivtrafikutbud inom gång/cykelavstånd varför infartsparkeringen i Tappström i första hand bör serva de boende som bor på andra platser i kommunen. Ur den aspekten bör infartsparkeringen kunna flyttas till en annan plats än idag.

Scenario 2 – flytta infartsparkeringen från centrum

Genom att flytta infartsparkeringen från Tappström till en annan plats kommer cirka 400 trafikrörelser, varav nästan hälften under ett sannolikt maxflöde på morgonen, att försvinna från korsningen Ekerövägen/Tappströmsvägen. En nackdel är att vissa av de som idag parkerar på Tappström kommer att få en längre bilresa för att nå en ny infartsparkering. Detta då de som använder infartsparkeringen idag kommer både från norr och söder längs Ekerövägen.

Scenario 3 – minska infartsparkeringen i Tappström

Minst 25 % av de som idag parkerar på infartsparkeringen gör det av andra skäl än att resa vidare med kollektivtrafiken vilket talar för att en bättre reglering skulle kunna medföra att parkeringen kan minskas.

Det sker idag ett visst samnyttjande på infartsparkeringen som det kan finnas behov av även i framtiden. Infartsparkeringen kan, så länge den ligger kvar i Tappström, utgöra en extra parkeringsyta under fredag eftermiddag och under helgen för besökare till handel och service i Ekerö centrum. Om parkeringsytan helt tas bort försvinner den möjligheten.

Ett alternativt kan därför vara att minska parkeringen. När det i framtiden blir ett ökat tryck på att bygga på ytan kan ett mindre antal infartsparkeringsplatser inrymmas i en ny anläggning.

Rekommendation

På kort sikt föreslås infartsparkeringarna ligga kvar på befintliga platser och kompletteras med en mer ändamålsenlig reglering av infartsparkeringen i Tappström. Beläggningen bör följas upp på alla infartsparkeringar för att se hur beläggningen påverkas och nummerskrivning göras i Tappström för att se om en större andel av de som parkerar verkligen är pendlare.

På längre sikt kan, om så önskas, infartsparkeringen i Tappström minska eller helt tas bort. På övriga infartsparkeringar finns lediga platser som kan ta emot en eventuell ökad efterfrågan. För att styra fler till att använda parkeringar längre ut kan en avgift införas på infartsparkeringen i Tappström.

Det finns inget som direkt talar för att bygga ett garage för infartsparkering i Tappström om det inte är som en del i en exploatering där något annat byggs på den mark där parkeringen idag ligger. Då skulle en mindre avgiftsbelagd infartsparkering kunna anläggas i garage.

4. Framtida efterfrågan på bil- och cykelparkering i Ekerö centrum

4.1 Planerad exploatering i Ekerö centrum

Bebyggelsen ska innefatta bostäder, kontor, handel samt utveckling av kultur- verksamheten.

Bostäder

I exploateringen av Ekerö centrum kommer Wallenstam att bygga 393 lägenheter med en övervägande andel små lägenheter. Elisby kommer att bygga 187 lägenheter och ersätta parkering för 30 befintliga lägenheter som byggs bort i och med exploateringen. Användning för kvarter 1 är inte tillräckligt bestämd för att beräkna behovet av parkering i dagsläget, det har dock ingen direkt påverkan på resterande parkeringar då parkeringsbehovet för kvarter 1 kommer att tillgodoses inom kvarteret. Parkeringsbehovet för Ekeröbostäders befintliga bebyggelse (se ljusgrön markering i Figur 4-1) kommer att behöva ses över då cirka 30 parkeringsplatser längs med Ångbåtsvägen kommer att byggas bort. Detta görs med fördel i samband med att parkeringsbehovet för kvarter 1 beräknas för att möjliggöra samnyttjande. Bebyggelsen som inkluderas i beräkningen av framtida parkeringsbehov framgår av Figur 4-1.



Figur 4-1 Bostäder och verksamheter som inkluderas i beräkningen av parkeringsbehov. Bildkälla: SEMRÉN & MÄNSSON.

Området vars parkeringsbehov ska beräknas kommer totalt att inrymma **610 lägenheter**, varav 30 är befintliga lägenheter och 580 är tillkommande lägenheter.

Antalet lägenheter i olika storlekar för Wallenstam och Elisby redovisas i Tabell 4-1 och Tabell 4-2 med en uppskattad boendetäthet för olika lägenhetsstorlekar.

Tabell 4-1 Andel lägenheter i olika storlekar för kvarter 2–6 (Wallenstam).

Lägenhet	Ca. Storlek	Antal	Boendetäthet
1 rok (20%)	34 kvm	79	1,2
2 rok (60%)	53 kvm	238	1,7
3 rok (13%)	66 kvm	49	1,8
4+ rok (7%)	85 kvm	27	2,1

Tabell 4-2 Andel lägenheter i olika storlekar för kvarter 7 - 10 (Elisby).

Lägenhet	Ca. Storlek	Antal	Boendetäthet
1 rok (17%)	36 kvm	37	1,2
2 rok (43%)	53 kvm	93	1,7
3 rok (23%)	72 kvm	51	1,8
4+ rok (17%)	85 kvm	36	2,1

Kontor

Totalt planeras för 8100 kvm (BTA) kontor, vilket kan komma att förändras något i senare planering. En del av bebyggelsen är befintliga kontor vars parkering byggs bort i exploateringen.

Handel

Totalt planeras för 13 540 kvm (BTA) handel enligt nuvarande planer, vilket kan komma att förändras något i senare planering. En del av bebyggelsen är befintlig handel vars parkering byggs bort i exploateringen.

Kultur

Publika lokaler planeras på 2220 kvm, varav 760 kvm förväntas ha en användning som kan jämföras med kontor och parkeringsbehovet för denna del av kulturverksamheten ses därför som kontorsyta i kommande beräkningar. Detta är en omvandling av befintliga lokaler. Parkeringsbehov beräknas endast för 760 kvm då det inte är tillräckligt känt hur de publika ytorna kommer att nyttjas.

4.2 Parkeringstal för Ekerö centrum

Parkeringstal (p-tal) anger hur många cykel- och bilparkeringsplatser som (minst) ska tillgängliggöras i samband med en nyexploatering. Bilparkering ska inte dimensioneras så att bilåkande uppmuntras. Parkering vid bostäder bör di-

mentioneras så att den som väljer att äga en bil kan parkera den inom gångavstånd från bostaden så att boende ges möjlighet att lämna bilen hemma vid arbetspendling. Samnyttjande ska i första hand användas för verksamheters parkering och bör användas mer sparsamt beträffande boendeparkering. Parkering för cykel bör dimensioneras så att cykling uppmuntras.

Cykelparkering

Ekerö kommuns gång- och cykelvägsplan anger att vid exploatering ska 1,2 cykelpaster per lägenhet anläggas, samt 20 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BTA kontor eller handel. Detta motsvarar cirka 0,6 cykelplatser per boende.

För att komma fram till minsta antalet cykelparkeringar som bör tillföras till exploateringen antas att varje person i genomsnitt äger en cykel. Cykelparkerings-talet varierar därför från 1,2 till 2,1 (cykelparkeringar/lägenhet) beroende på lägenhetsstorlek, enligt boendetätheten som redovisas i Tabell 4-1 och Tabell 4-2 och Tabell 4-2. Förutom cykelparkering för boende tillkommer 0,5 cykelparkeringsplatser per lägenhet avsedd för besökare. I Tabell 4-3 redovisas förslag på cykelparkeringstal för lägenheter i olika storlekar.

Tabell 4-3 Förslag till cykelparkeringstal för olika lägenhetsstorlekar. Obs att cykelparkeringstalen är ett minsta antal.

Lägenhetsstorlek		Cykelparkeringstal	
Antal rum	Boendeparkering	Besöksparkering	Totalt cykelparkeringstal
1 rok	1,2	0,5	1,7
2 rok	1,7	0,5	2,2
3 rok	1,8	0,5	2,3
4+ rok	2,1	0,5	2,6

Bilparkering

För bilparkering utgår beräkningen av hur många parkeringsplatser som behöver byggas från de parkeringstal som togs fram i Trafikutredning Program Ekerö centrum, daterad 2016/01/15, se Tabell 4-4.

Tabell 4-4 Bilparkeringstal²³.

Typ av bebyggelse		P-tal för bil
Bostäder	Boende	0,7 bpl per bostad
	Besökare	0,1 bpl per bostad
	Totalt	0,8 bpl per bostad
Handel	Anställda	5,2 bpl per 1 000 kvm BTA
	Besökare	24,0 bpl per 1 000 kvm BTA
	Totalt	29,2 bpl per 1000 kvm BTA
Kontor	Anställda	20 bpl per 1000 kvm BTA
	Besökare	1,5 bpl per 1000 kvm BTA
	Totalt	21,5 bpl per 1000 kvm BTA

Justering av p-tal för bostäder

I Trafikutredning Program Ekerö centrum föreslogs ett generellt parkeringstal för bostäder på 0,8, vilket är högt med tanke på närheten till service och den goda tillgången på kollektivtrafiken. Talen basera på en boendetäthet på 1,9 - det är en hög boendetäthet som antas bygga på en stor andel stora lägenheter vilket inte stämmer med det som nu planeras att byggas. Talen är högre än de som används i andra kommuner med motsvarande tillgänglighet. Baserat på detta föreslås ett differerat parkeringstal enligt Tabell 4-5. Dessa tal motsvarar t ex de parkeringstal som används i Danderyd i lägen med närhet till kollektivtrafik, men där det inte finns tunnelbana (zon B).

Tabell 4-5 Förslag på p-tal för olika lägenhetsstorlekar i Ekerö centrum.

Antal rum	Boende bpl/lgh	Besökande bpl /lgh	Totalt bpl/lgh
1 rok	0,35	0,1	0,45
2 rok	0,5	0,1	0,6
3 rok	0,65	0,1	0,75
4+ rok	0,8	0,1	0,9

Justering av p-tal för kontor

Parkeringstalet för kontor baseras på en arbetstäthet på 40 anställda per 1000 kvm BTA, en besöksstäthet på 3 besökare per 1000 kvm BTA samt en bilförarandel på 50 %. Eftersom resvaneundersökningar för området saknas, är den faktiska bilförarandelen svår att uppskatta. En bilförarandelen på 50 % som parkeringstalet utgår ifrån bedöms dock högt med tanke på de goda kollektivtrafikförbindelserna som finns till Ekerö centrum samt kommunens ambitioner om ett lägre bilåkande till och från centrum. Beroende på antagen bilförarandel kan parkeringstalet justeras enligt Tabell 4-6.

²³ Norconsult 2016. Trafikutredning Program Ekerö centrum, daterat 2016/01/15

Tabell 4-6 Parkeringstal för kontor utifrån olika bilförarandelar.

Bilförarandel	Beräkning	bpl/ 1000 BTA kontor
50 %	$0,5 \cdot (40+3)$	22 (20 +2)
40 %	$0,4 \cdot (40+3)$	17 (16 + 1)
30 %	$0,3 \cdot (40+3)$	13 (12 + 1)

I Ekerö centrum föreslås ett justerat parkeringstal på **17 bpl per 1000 kvm BTA** kontor (varav 1 plats för besökande), vilket motsvarar en bilförarandel på 40 %. Om exploatörerna kan visa att de kan säkerställa att prissättningen på parkeringen blir sådan att bilresande inte uppmuntras samt gör åtgärder som ytterligare underlättar för de som arbetar i Ekerö centrum att klara sig utan bil, t ex möjlighet att använda en bil- och cykelpool vid tjänsteresor, kan talet sänkas ytterligare, detta beskrivs vidare i kapitel 5 nedan.

Justering av p-tal för handel

Parkeringstalen för handel anger att 5,2 bilplatser per 1000 kvm BTA ska anläggas för anställda och 24 bilplatser per 1000 kvm BTA för besökande, totalt 29 bilplatser per 1000 kvm BTA. Parkeringstalen bygger på ett antagande om att 40 % av såväl besökare som anställda kör bil.

Anställda i butiker centrum kan antas ha en lägre bilförarandel än för kontor, förslagsvis 30 %, eftersom butiker ofta har ett mer lokalt upptagningsområde för sina anställda än kontor. Detta ger med ett antagande om 13 anställda per 1000 kvm BTA i enlighet med trafikutredningen²⁴, 3,9 platser per 1000 kvm BTA.

För besökare kan talen antas avse dagligvaruhandel. 24 bilplatser per 1000 kvm BTA för besökande bedöms rimligt för dagligvaruhandel och systembolaget som ofta har en relativt hög andel bilburna kunder medan för övrig centrumhandel bör en mycket lägre bilförarandel kunna antas, dessutom kan många av dessa verksamheter antas besökas i samband med att man ska handla livsmedel eller besöka systembolaget. Utöver dessa faktorer kommer etableringen av bostäder i Ekerö centrum innebära att fler bor i centrum och kommer att ta sig till handeln med cykel eller till fots. 10 bilplatser per 1000 kvm BTA för besökande bedöms vara en mer rimlig nivå. Detta motsvarar de nivåer som används i andra kommuner för lägen med god kollektivtrafiken (men ej tunnelbana eller pendeltåg).

För dagligvaruhandel (inklusive systembolaget) föreslås parkeringstalet 3,9 bilplatser per 1000 kvm BTA för anställda och 24 bilplatser per 1000 kvm BTA för besökande, totalt **28 bilplatser per 1000 kvm BTA**.

För centrumhandel föreslås parkeringstalet 3,9 bilplatser per 1000 kvm BTA för anställda och 10 bilplatser per 1000 kvm BTA för besökande, totalt **14 bilplatser per 1000 kvm BTA**.

²⁴ Ekerö kommun (2016). Trafikutredning Program Ekerö centrum.

4.3 Parkeringsbehov

I detta kapitel anges hur många cykel- och bilparkeringsplatser som behövs utifrån den planerade exploateringen och de parkeringstal som presenteras i kapitlet ovan. Totalt behövs cirka 1769 cykelparkeringsplatser och cirka 792 bilparkeringsplatser.

Tabell 4-7 Parkeringsbehov för cykel

Verksamhet	Yta kvm BTA eller antal lgh	P-tal lgh eller /1000 kvm	Parkeringsbehov (cpl)	Varav platser för besökande
Bostäder	610 lgh	*	1320	305
Kontor ²⁵	8860 kvm BTA	20 cpl / 1000 kvm BTA	178	
Handel	13 540 kvm BTA	20 cpl / 1000 kvm BTA	271	
Totalt			1769	305

*Se Tabell 4-3

Tabell 4-8 Parkeringsbehov för bil

Verksamhet	Antal lgh eller yta kvm BTA	P-tal/lgh* eller /1000 kvm	Parkeringsbehov (bpl)	Varav platser för besökande
Bostäder	610	**	383	61
Kontor ²⁶	8860 kvm BTA	17 (1) bpl / 1000 kvm BTA	153	11
Dagligvaruhandel inkl. systembolaget	4790 kvm BTA	28 (24) bpl / 1000 kvm BTA	134	115
Centrumhandel	8750 kvm BTA	14 (10) bpl / 1000 kvm BTA	122	88
Totalt			792	275

*Varav besökande anges i parantes

** Se Tabell 4-5

²⁵ I detta ingår tillkommande kontor samt den del av kulturlokalerna som kommer att användas som kontor

²⁶ I detta ingår tillkommande kontor samt den del av kulturlokalerna som kommer att användas som kontor

5. Minskad efterfrågan på bilparkering i centrum genom mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärder kan användas i syfte att minska efterfrågan på bilparkering och på så sätt kan en reducering av antalet parkeringsplatser göras. Andelen parkeringsplatser som kan reduceras beror på förutsättningar och valda åtgärder och måste därför bedömas från fall till fall.

5.1 Minska efterfrågan på bilparkering för boende

Exploatörerna i Ekerö centrum som ska bygga bostäder rekommenderas genomföra följande åtgärder för att minska efterfrågan på parkering:

- ▶ Inför bilpool till alla inflyttade och erbjud minst 5 års gratis medlemskap.
 - ▶ Som riktmärke bör minst 1 bilpoolsbil finnas per 50 lägenheter.
 - ▶ Bilpoolsbilarna ska ges reserverade platser i attraktiva lägen
- ▶ Informera spekulanter och vid inflyttning om bilpoolserbjudandet, det goda kollektivtrafikutbudet, samt vilka förutsättningar som finns för att gå och cykla till många målpunkter i närområdet.
- ▶ Anlägg attraktiv cykelparkering inomhus och utomhus som är stöldsäker och väderskyddad. Cyklarna ska kunna låsas fast i ramen och det ska finnas plats även för lastcyklar och cykelkärror. Alla cykelrum placeras i markplan med utformning som gör det enkelt att använda cykel, till exempel genom automatiska dörröppnare.
- ▶ Integrera cykelverkstad i minst någon av fastigheterna som alla boende kan få tillgång till. Verkstaden bör utrustas med reparationskit, cykelpump etc.

Utifrån de åtgärder som nämns ovan bedöms en reduktion på 20 % på bilparkeringstalet rimlig.

Detta ger en minskning av antalet parkeringsplatser för bostäder från 383 till 319 bilplatser, av dessa är 61 platser för besökande.

Om ytterligare reduktion ska bli aktuell rekommenderas åtgärder som gör kollektivtrafik och cykling mer attraktiv, samt åtgärder för att göra invånarna mer medvetna om sina resalternativ vid inflyttning, se exempel nedan:

- ▶ Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning.
- ▶ Minst ett gratis månadskort i SL-trafiken eller subventionerade månadskort i ett par månader.

5.2 Minska efterfrågan på bilparkering för verksamma och besökande

Det som beskrivits ovan handlar om att påverka de boendes bilägande. När det gäller parkeringsefterfrågan för verksamheter är det bilanvändandet, dvs färdmedelsvalet som styr efterfrågan på parkering. För att påverka färdmedelsvalet krävs åtgärder som gör det enkelt och attraktivt att ta sig till Ekerö centrum med hållbara färdmedel.

En av de grundläggande åtgärderna för att påverka färdmedelsvalet är att avgiftsbelägga all parkering och det bör därför vara en självklarhet både för kontor och handel i Ekerö centrum. Parkeringsavgiften bör vara dagsbaserad så att månads-kort inte ger en stor rabatt, då dagsbiljetter kan uppmuntra till att lämna bilen hemma vissa dagar.

Följande åtgärder kan införas för att påverka färdmedelsvalet till arbetsplats eller handel i Ekerö centrum:

- ▶ Inför parkeringsavgifter.
- ▶ Bil- och cykelpool för tjänsteresor.
- ▶ Se över cykelvägnätet mellan bostadsområden och centrum.
- ▶ Cykelvägvisning mellan bostadsområden och centrum.
- ▶ Utmaningar och tävlingar för att få fler att cykla till jobbet.
- ▶ Prova på-kampanjer för samåkning och hjälp att para ihop samåkningspartners.
- ▶ Prova på-kampanjer med kollektivtrafiken.
- ▶ Test-trampar-kampanjer för de som arbetar i centrum
- ▶ Bra cykelparkering för anställda.
- ▶ Möjlighet till dusch och omklädning för cykelpendlare, d v s omklädningsrum och duschar.
- ▶ Information om färdmedelsval, både om vilka möjligheter som finns och vilka effekter det har för miljön och den egna hälsan.
- ▶ Rabatterade kollektivtrafikkort.
- ▶ Möjlighet till distansarbete.
- ▶ Resepolicy för tjänsteresor.

Test-trampar-kampanjer

Test-trampar-kampanjer är ett väl beprövat sätt att få vanebilister att prova – och fortsätta – cykla till och från arbetet. Test-trampar-kampanjer bedrivs idag aktivt på ett flertal orter i Sverige. Kampanjen bör enbart riktas till vanebilister (åker bil till arbetet minst 3 dagar per vecka). Dessa ges ett erbjudande om att bli test-trampan och erhåller cykelutrustning och en cykeldator förutsatt att de förbinder sig att:

Cykla till och från arbetet minst tre dagar per vecka under testperioden.

Medverka i uppföljningsenkäter (före, under samt 6 månader efter testperioden).

Kampanjer kan t ex vända sig till alla invånare och främja vintercykling. I en sån kampanj bör dubbdäck marknadsföras och delas ut till deltagarna. Denna kampanjs som syftar till att främja vintercyklister genomförs i början av vintern. En annan kampanj kan rikta sig specifikt mot de som arbetar i centrum och brukar använda bil och genomförs under vårkanten.

I samband med kampanjerna genomförs informationsinsatser med cykelverkstad, tävlingar, hälsokontroller, försäljning av cykelutrustning mm.

Test-trampar-projekt bör planerats och följas upp med hjälp av SUMO²⁷.

Testresenärsprojekt

Testresenärer är ett etablerat koncept för att locka bilister att bli kollektivtrafikresenärer. Testresenärer innebär att vanebilister, exempelvis de som reser tre dagar i veckan eller oftare med bil till arbetet, får möjlighet att prova att åka kollektivt under en viss tid, normalt en månad. Testresenären förbinder sig att under testperioden resa med kollektivtrafiken minst tre dagar i veckan och får ett kostnadsfritt, men förmånsbeskattat, prova-på-kort för kollektivtrafiken.

Genom att göra ett sådant här projekt årligt återkommande, får även gamla testresenärer ökad motivation och kan stimuleras att fortsätta åka kollektivt även efter sitt eget deltagande. För att sprida erfarenheterna om testresenärerna kan information gå ut via lokala media t ex lokaltidningar. Testresenärerna används på så sätt som ambassadörer för ett ökat kollektivt resande.

Erfarenheter från andra testresenärsprojekt visar på en god effekt i det att relativt stora andelar av deltagarna fortsätter resa kollektivt efter kampanjen.

²⁷ SUMO - System för utvärdering av mobilitetsprojekt

6. Samnyttjande av centrumparkering

Den tillkommande efterfrågan på boendeparkering och verksamhetsparkering uppgår till 792 parkeringsplatser, fördelat på:

- ▶ 322 bilparkeringsplatser för boende
- ▶ 61 bilparkeringsplatser för besökare till bostäder
- ▶ 142 bilparkeringsplatser för verksamma i kontor
- ▶ 11 bilparkeringsplatser för besökare till kontor
- ▶ 53 bilparkeringsplatser för verksamma i handel
- ▶ 203 bilparkeringsplatser för besökare till handel

Eftersom samtliga användare ovan inte kommer behöva nyttja bilparkeringen samtidigt alla dygnets timmar föreslås att platserna ska kunna samnyttjas. För att detta ska fungera i praktiken kan ingen användare ha sin egen dedicerade plats, utan samtliga platser behöver vara möjliga att nyttja för alla användargrupper.

6.1 Nyttjandegrad av parkering för de olika användarna under en vecka

I tabellen nedan ges förslag på hur det totala antalet bilparkeringsplatser bör dimensioneras, för att säkerställa att respektive användare har en plats den tid på dygnet då de efterfrågar parkering. Exempelvis har besökare till handel ingen efterfrågan på parkering nattetid, medan boende förväntas nyttja sina platser till 100 % på natten.

Tabell 6-1 Sammanställning av hur efterfrågan kan variera över dygnet

	Vardag 10-17	Vardag 17-20	Lördag 10-13	Natt
Bostäder, boende	85 %	90 %	90 %	100 %
Bostäder, besökande	30 %	70 %	40 %	50 %
Handel, verksamma	80 %	90 %	100 %	20 %
Handel, besökande	40 %	90 %	100 %	0 %
Kontor	100 %	30 %	10 %	0 %

6.2 Dimensionering av parkeringsanläggning med fullt samnyttjande

Om alla platser kan samnyttjas enligt tabellen ovan minskar det totala antalet platser som behöver anläggas – vilket beror på att samtliga användare inte har efterfrågan på parkering samtidigt.

Som redovisas i tabellen nedan kommer det vara störst efterfrågan på parkering vardagar under eftermiddag och kväll. Det är alltså denna tidpunkt som dimensionerar hur många bilparkeringsplatser som behöver anläggas.

Antalet parkeringsplatser som faktiskt behöver finnas minskar alltså från 792 till 610 platser, se Tabell 6-2 nedan, förutsatt att alla platser kan samnyttjas av alla användare.

Tabell 6-2 Samanställning av hur efterfrågan kan variera över dygnet, beräknat i antal platser.

Gemensam parkeringsanläggning	Vardag 10 - 17	Vardag 17 - 20	Lördag 10 - 13	Natt
Bostäder, boende	274	290	290	322
Bostäder, besökande	19	43	25	31
Handel, verksamma	43	48	53	11
Handel besökande	82	183	203	0
Kontor	153	46	16	0
Total efterfrågan bilparkeringsplatser	571	610	587	364

Om exploatörerna åtar sig att genomföra tidigare beskrivna mobilitetsåtgärder och genom det får en rabatt på 20 % på parkeringstalet för boende minskar behovet för boende från 322 till 258 platser och det totala behovet blir 728 platser. Genom samnyttjande av alla platser kan behovet minska från 728 till 553 platser, se Tabell 6-3 nedan.

Tabell 6-3 Samanställning av hur efterfrågan kan variera över dygnet, beräknat i antal platser. För boende har 20 % dragits av för mobilitetsåtgärder

Gemensam parkeringsanläggning	Vardag 10 – 17	Vardag 17 - 20	Lördag 10 - 13	Natt
Bostäder, boende	220	233	233	258
Bostäder, besökande	19	43	25	31
Handel, verksamma	43	48	53	11
Handel besökande	82	183	203	0
Kontor	153	46	16	0
Total efterfrågan bilparkeringsplatser	495	553	530	300

Samnyttjande av infartsparkeringen Tappström

Enligt beläggningsstudien var beläggningen mycket hög på infartsparkeringen Tappström mitt i veckan men lägre under fredagseftermiddagen och under lördagen, de tider då det samtidigt är högst tryck på centumparkeringen. Att kommunen förfogar över en så stor parkeringsyta centralt i Ekerö tätort skapar goda förutsättningar för att ytan ska kunna samnyttjas mellan infartsparkering och besöksparkering till centrum. Om ytan kommer att finnas kvar över tid utgör in-

fartsparkeringen en reservyta ifall den bedömda samnyttjandepotentialen för områdes missbedöms. När efterfrågan är som störst på befintliga och tillkommande centumparkeringar finns det ett flertal lediga parkeringsplatser på infartsparkeringen.

7. Förslag på reglering av parkeringsplatser

Infartsparkering

Infartsparkeringen i Tappström har idag en tillåten tid på 2 dygn. Denna bör begränsas till maximalt ett dygn. Om någon verkligen har behov av att infartsparkera längre än ett dygn bör de hänvisas till en annan infartsparkering.

Inventeringen visar att det sannolikt är många som använder infartsparkeringen för andra ändamål än infartsparkering. Därför föreslås att ett samarbete etableras med trafikförvaltningen för att införa en reglering på vardagar där endast de som har ett giltigt SL-accesskort får parkera gratis och övriga får betala en avgift.

Lördag och söndag föreslås en högsta tillåtna tid på 3 timmar med p-skiva för att tillgängliggöra platserna för besökare till centrum och undvika att de används av boende och verksamma.

Gratis för den som har ett SL-accesskort, avgift för övriga användare

Stockholm Parkering ansvar för samtliga infartsparkeringar i Stockholms stad, till skillnad från de parkeringar i andra kommuner som SL ansvarar för, tar de ut en avgift på infartsparkeringarna.

Genom ett samarbete mellan Stockholm parkering och SL kan man på sex infartsparkeringar i Stockholm "köpa" en parkeringsbiljett med SL Accesskort. Det gäller infartsparkeringar i Rågsved, Hökarängen, Farsta Strand, Hanviken och P-hus Råcksta. En kostnadsfri parkeringsbiljett fås från automaterna. Biljetten gäller till 24.00. SL Accesskortet måste ha laddats med 30 dagars giltighet eller längre. Terminskort- och fritidskort för ungdomar gäller inte. Denna reglering tillämpas även på vissa av SL:s parkeringar där man sett ett problem med att infartsparkeringen till stor del används av andra än SL:s resenärer.

Befintlig centumparkering

Idag har all besöksparkering i centrum samma reglering, dvs det är samma tillåtna tid och avgift på markparkering och i garage. För att styra ner fler till parkeringsgaragen och öka tillgängligheten till de attraktiva markparkeringarna föreslås:

- ▶ Markparkeringarna får en högsta tillåtna tid på 1 timme, under butikernas öppettider ska det inte vara möjligt att betala för att stå längre.
- ▶ I garagen behålls dagens reglering med möjlighet att stå 2 timmar och att betala om man vill parkera längre.

Tillkommande parkering i centrum

- ▶ Tillkommande besöksparkering till handel bör regleras på samma sätt som föreslås för dagens centumparkering.
- ▶ Boende bör ges möjlighet att köpa ett parkeringstillstånd i mån av plats.
- ▶ Verksamma bör ges möjlighet att köpa ett parkeringstillstånd i mån av plats. För att inte uppmuntra bilåkning bör det prissättas så att det blir dyrare om man tar bilen varje dag än endast vissa dagar.

För att möjliggöra samnyttjande ska ingen ha möjlighet att hyra en fast plats. På samma sätt som föreslagits för besökare till centrum enligt ovan bör det, om det även i framtiden finns markparkering i centrum, inte vara billigare att nyttja markparkering än att parkera i garage.

8. Finansiering av infartsparkering

Infartsparkeringar i Trafikförvaltningens regi anläggs enligt principen att kommunen upplåter mark för ändamålet och att Trafikförvaltningen sedan projekterar och anlägger parkeringen och anslutande gång- och cykelbanor. Drift och underhåll sköts sedan av kommunen enligt avtal. Parkering som tillgång ägs sedan av bolaget SL.

Trafikförvaltningen kan beviljas statlig medfinansiering för anläggandet av infartsparkeringar i enlighet med förordning (2009:237). I nuvarande Länstransportplan för Stockholms län 2014 - 2025 finns medel avsatta under planperioden för medfinansiering till byggandet av infartsparkering.

Nya infartsparkeringar som SL investerar i ska enligt nuvarande RiPlan i huvudsak vara avgiftsfria för SL:s kunder. Detta för att infartsparkeringarna ses som ett komplement till SL:s utbud av kollektivtrafik. Användandet av infartsparkeringarna kan därmed i nuläget inte bidra till finansiering av anläggningen.

8.1 Samnyttjande

I Stockholms län finns idag inga infartsparkeringsanläggningar med organiserat samnyttjande, t ex mellan handel och infartsparkering. I Sickla köpkvarter finns det cirka 100 platser på det översta planet i parkeringshuset Simbagatan som är skyltade som infartsparkering. Under en försöksperiod reglerades de med hjälp av en bom som öppnades genom att visa ett Access-kort med giltig månadsbiljett. Utöver denna parkering finns inga andra där försök gjorts med samnyttjande. Kunskapen om samnyttjande och möjliga finansieringsprinciper för detta är låg eftersom det inte prövats i någon större utsträckning tidigare i länet. Möjligheterna för samnyttjande framöver bör utredas vidare då Trafikförvaltningen fått bättre system för parkeringsvisering.

8.2 Kostnad för anläggning

Byggandet av parkering påverkas av flera platsspecifika faktorer, vilket gör det svårt att ta fram en generell kostnadsuppskattning. Utöver platsspecifika omständigheter och hur mycket vikt som läggs vid design och arkitektoniska detaljer beror kostnaden för att bygga parkeringsanläggningar i första hand på hur yteffektiv anläggningen kan göras. Generellt brukar 30 kvm per bilparkeringsplats anges som övre gräns för en effektivt utformad anläggning²⁸.

²⁸ Ytan inkluderar parkeringsrutan och ytan som behövs för nödvändiga funktioner.

Tabell 8-1 Kostnader för att anlägga parkering

Kostnader för markparkering		Kostnader för garage	
Bil	Cykel	Bil	Cykel
14 000 – 38 000 per plats	2 000 – 4 000 per plats	180 000 – 840 000 per plats	8 000 – 9 000 per plats

Markparkering bil

I en tidigare studie som gjorts i Göteborg, beräknades kostnader om 14 000 kr för markförvärv och 24 000 kr för entreprenad avseende markarbeten respektive asfaltering per parkeringsplats. Därtill tillkommer kostnader för ev. avgiftssystem och inhägnad samt marklösen.

I Trafikverkets skrift ”Enklare effektsamband för transportpolitisk måluppfyllelseanalys” anges att några generella kostnader för anläggande infartsparkering inte kan anges, men ungefärlig snittkostnad för enklare asfalterade platser 14 000 kr per parkeringsplats.

I Malmö stads Parkeringspolicy och parkeringsnorm hänvisas till total byggkostnad för anläggande av markparkering till 15 000 kr per parkeringsplats. I denna uppgift ingår marklösen, ränta, avskrivning och driftskostnad.

Markparkering cykel

Investeringskostnaden för cykelparkering är cirka 2 000 kr per cykelparkeringsplats för enkel standard. Kostnaden är ca 4 000 kr per plats om det gäller god cykelparkering med tak, möjlighet att låsa fast cykeln i ramen etc.²⁹.

Parkeringshus för bil och cykel

Parkeringshus och garage under jord är dyrare anläggningar än markparkering. Hus ovan mark är generellt billigare att bygga än parkeringshus under mark.

Umeås parkeringsbolag UPAB har uppskattat att en anläggning ovan mark, i ett idealfall med helt slät markyta att tillgå, kan byggas för ca 180 000 kr per bilplats³⁰.

Parkering i Malmö uppskattar kostnader i ungefär samma storleksordning. Ovan mark är det möjligt att bygga beroende på omständigheterna för mellan 180 000 – 320 000 kr per bilparkeringsplats²⁶.

Kostnaden för parkering under mark är betydligt högre. Stockholms stad investerade under 2013 i tre nya anläggningar under jord; Stigberget, Hagastaden och Torsplan. Kostnaden per plats har bedömts till mellan 320 000 – 840 000 kr³¹.

²⁹ Uppräkning utifrån Naturvårdsverket 2005: rapport 5456

³⁰ Thomas Strandberg, Parkering Malmö, 2013-09-20

³¹ Stockholm parkering

Att bygga ett cykelgarage kan kosta minst det dubbla per cykelplats jämfört med markparkering. Kostnaden för att bygga ett tvåvånings cykelgarage med 200 cykelplatser vid tågstationen Triangeln i Malmö bedömdes bli 18 miljoner, dvs. 9 000 kr per cykelplats.

9. Slutsats och rekommendation

9.1 Infartsparkering

Det finns inget behov av att bygga mer infartsparkering på Ekerö, det finns lediga platser på alla parkeringar utom den i Tappström som behöver få en ny reglering för att styra så att den inte används av andra än de som pendlar med SL-trafiken.

Förslag till målsättning med infartsparkering på Ekerö

- ▶ Infartsparkering bör erbjudas gratis till de som inte har tillgång till kollektivtrafik med god standard inom 900 meter från bostaden
- ▶ Tillgången till infartsparkering ska inte vara för hög, det uppmuntrar till mer bilresande istället för att resa med buss, gå eller cykla
- ▶ För de som har behov av infartsparkering bör infartsparkering erbjudas vid närmaste lämpliga hållplats som erbjuder attraktiv busstrafik.

Förslag till ny reglering på infartsparkeringen i Tappström

- ▶ Max tillåten tid 1 dygn
- ▶ Gratis för den som har ett SL-accesskort, avgift för övriga användare
- ▶ Max 3 timmar med p-skiva på helgen

Planeringsinriktning

- ▶ Infartsparkering på samma platser som idag
- ▶ På sikt kan infartsparkeringen i Tappström först minska och längre fram helt utgå
- ▶ Om det ställs krav på tillkommande infartsparkering, öka inte i centrum, öka om möjligt på befintliga parkeringar längre ut eller anlägg nya mindre infartsparkeringar på strategiska platser utifrån bebyggelse

Uppföljning

- ▶ Följ upp beläggningen på alla infartsparkeringar minst 2 gånger per år
- ▶ Gör en ny nummerskrivning på infartsparkeringen efter att regleringen ändrats, följ upp minst en gång per år.

9.2 Centrumparkering

Användning av befintlig parkering i centrum

Inventeringen visar att det idag finns lediga platser på centrumparkeringen även på fredag eftermiddag och lördagar då beläggningen är som högst. Markparkeringarna har högre beläggning än parkeringsgaragen, men även på markparkeringarna finns det lediga platser.

Av de bilar som står parkerade i centrum fredag eftermiddag är drygt 25 % registrerade på en adress inom 5 km dvs inom cykelavstånd. På lördagar är det 40 % som är registrerade inom 5 km från centrum. Det är alltså en stor del av de som parkerar i centrum som bor på cykelavstånd från centrum.

Förslag till ändrad reglering av befintlig parkering

- ▶ Markparkeringarna får en högsta tillåtna tid på 1 timme, under butikernas öppettider ska det inte vara möjligt att betala för att stå längre.
- ▶ I garagen behålls dagens reglering med möjlighet att stå 2 timmar och att betala om man vill parkera längre.

Förslag till reglering av tillkommande parkering i centrum

- ▶ Tillkommande besöksparkering till handel bör regleras på samma sätt som föreslås för dagens centumparkering.
- ▶ Boende ges möjlighet att köpa ett parkeringstillstånd i mån av plats.
- ▶ Verksamma ges möjlighet att köpa ett parkeringstillstånd i mån av plats. För att inte uppmuntra bilåkning bör det prissättas så att det blir dyrare om man tar bilen varje dag än endast vissa dagar.

Parkering för tillkommande bostäder och handel

Exploatering i centrum med ett bra kollektivtrafikutbud ger goda förutsättningar att erbjuda de som bor, arbetar eller besöker centrum alternativ till att resa utan egen bil. De som flyttar in har gångavstånd till dagliga inköp och attraktiv kollektivtrafik vilket gör att de, om de får bra information innan de flyttar in, kan välja att inte äga en egen bil. De som arbetar i centrum eller besöker centrum har god möjlighet att resa med kollektivtrafiken som har mycket god tillgänglighet, inte minst under kontorstid. Det gör att det finns förutsättningar att minska efterfrågan på parkering för boende, verksamma och besökare.

Målet bör vara att tillföra lagom mycket parkering så att de som flyttar in i centrum och väljer att äga en bil kan parkera den inom gångavstånd från bostaden till en rimlig kostnad och att de som arbetar eller besöker centrum inte ska uppmuntras till att komma med bil men det ska inte heller omöjliggöras.

Totalt behövs 1769 cykelparkeringsplatser och 792 bilparkeringsplatser.

Arbeta med mobilitetsåtgärder för att minska efterfrågan på bilparkering

För att uppnå ett förändrat resmönster för de boende och verksamma i området är det viktigt att åtgärder genomförs och att information når ut i ett tidigt skede. Redan som spekulant bör man få information för att kunna planera för ett framtida resmönster.

Exploatörerna rekommenderas genomföra de åtgärder som beskrivs i kapitel 5 och säkerställa att dessa finns på plats vid inflyttning, samt att stor kraft läggs på information om och marknadsföring av dessa. Om de gör det föreslås de få en sänkning på parkeringstalet för boende med 20 %, det totala bilparkeringsbehovet minskar då från 792 till 728.

Dessutom föreslås Ekerö kommun att se över gång- och cykelvägnätet kring centrum samt dess vägvisning för att uppmuntra och förenkla för de som besöker eller arbetar i centrum att gå och cykla.

Samnyttja all tillkommande bilparkering för att reducera antalet platser

Enligt parkeringstalen behövs 792 bilparkeringsplatser anläggas till följd av den planerade exploateringen. Att bygga parkering isolerat för respektive behov innebär dock i praktiken att många parkeringsplatser kommer stå tomma eftersom de olika användarna efterfrågar parkering olika tider på dygnet.

Om all bilparkering planeras gemensamt i garage och möjlighet för fullt samnyttjande ges samt att samtliga mobilitetsåtgärder som föreslås i kapitel 5 genomförs, bedöms den maximala efterfrågan istället vara 553 platser. För att förenkla för de som vill parkera i centrum bör digital skyltning i realtid visa var det finns lediga parkeringsplatser.

En sammanställning av det totala parkeringsbehovet med genomförande av mobilitetsåtgärder och samnyttjande i olika kombinationer redovisas i Tabell 9-1.

Tabell 9-1 Sammanställning av parkeringsbehov vid olika förutsättningar.

Parkeringsbehov (bpl)			
Utifrån p-tal ³²	Med mobilitetsåtgärder	Med samnyttjande	Med mobilitetsåtgärder och samnyttjande
792	728	610	553

9.3 Fortsatta utredningar

Inför ny reglering och följ upp

Förslagen till ny reglering på centumparkering och infartsparkering bör införas snarast möjligt för att sedan kunna följas upp. Erfarenheterna från detta ger input till hur mycket parkering som bör tillföras till följd av den tillkommande bebyggelsen och hur den bör regleras.

Användning av befintlig parkering

Användningen av garagen bör följas upp ytterligare. Om Q-park lyckas hyra ut alla sina platser bör det innebära att efterfrågan på andra parkeringar minskar, om de inte lyckas hyra ut alla platser bör en diskussion tas om hur ett samarbete kan hittas för att dessa platser inte ska vara en outnyttjad resurs i centrum.

Ökad kunskap om hur de som bor på Ekerö reser

Idag finns ingen resvaneundersökning gjord för Ekerö kommun. Trafikförvaltningen tillsammans med Trafikverket, Stockholms stad, Kommunförbundet

³² Se kapitel 4.2 Parkeringstal för Ekerö centrum

Stockholms län (KSL), Länsstyrelsen och Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) lät under hösten 2015 Trivector genomföra en resvaneundersökning i Stockholms län. Enkäten gick ut till drygt 129 000 invånare i länet i åldern 16 - 84 år. Drygt 35 % besvarade enkäten som innehöll dels en del med bakgrundsfrågor om individen och hushållet samt tillgång till olika färdmedel och parkeringsmöjligheter, dels en resdagbok med frågor om alla resor som gjorts under en speciell mättdag.

Undersökningens databas kan användas för att analysera Ekerö kommuns invånares möjligheter för att resa och resvanor. Då kan även resor till/från och inom kommunen som både kommuninvånarna själva gör men även andra invånare i länet gör till/från Ekerö kommun kartläggas.