

Sankt Ilian 36:2 m.fl.

PM Parkering

2023-03-10



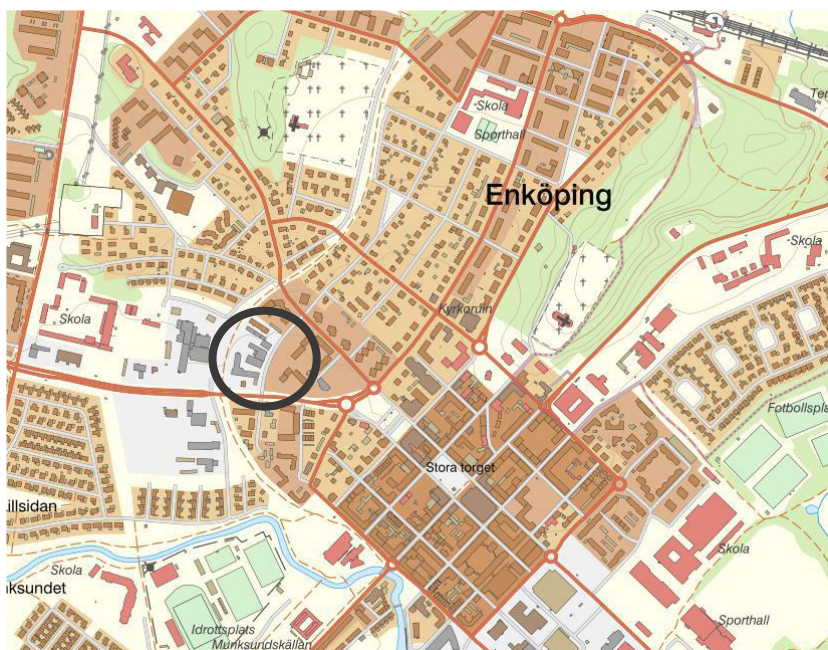
Innehållsförteckning _____ sida

1. Inledning	3
2. Nuläge	4
3. Planförslag.....	5
3.1 Parkering	5
3.1.1 Cykelparkering.....	5
3.1.2 Bilparkering	6
4. Kommunal styrdokument	9
4.1 Trafikstrategi	9
4.2 Parkeringspolicy	9
4.3 Parkeringsnorm	9
4.3.1 Zonindelade parkeringstal.....	9
4.3.2 Flexibla parkeringstal	10
5. Parkeringsbehov kvarteret Beckasinen.....	11
5.1 Parkeringsbehov bostäder	11
5.1.1 Flexibla parkeringstal	11
5.2.1 Samnyttjande	12
6. Summering	13
6.1 Samlad bedömning	14

Bilaga 1 - Uträkning av parkeringsbehov verksamheter inom kvarteret Beckasinen

1. Inledning

Fastigheterna Sankt Ilian 36:10, 36:7 och 36:2 ligger centralt i Enköping, i ett industriområde strax väster om Enköpings stadskärna. Markägarna önskar omvandla industrifastigheterna till bostäder och lokaler med inslag av handel och andra verksamheter vilket föranlett en detaljplaneändring.



Figur: Illustrerar områdets läge i Enköping

De tre befintliga fastigheterna utgör tillsammans kvarteret Beckasinen och omfattas av en gemensam detaljplan. Enköpings kommun gav startbesked för arbetet med en ny detaljplan i april 2018.

Som ett led i arbetet med detaljplanen behöver områdets parkeringsbehov utredas. Parkeringsbehovet utgår ifrån kommunens gällande parkeringsnorm och övriga riktlinjer för parkering som gäller i kommunen, där parkeringstalen baseras på områdets läge, dess förutsättningar samt på eventuella mobilitetsåtgärder som planeras.

Denna PM ämnar klargöra vilket parkeringsbehov den nya detaljplanen förväntas generera samt redovisa och utvärdera föreslagna parkeringslösningar framtagna i planförslaget.

De inledande avsnitten redogör för nuläge samt planförslaget. Sedan följer en genomgång av kommunens styrdokument vilka utgör underlag till efterföljande bedömning av parkeringsbehov för planområdet. Därefter jämförs uträknat parkeringsbehov med lösningarna i planförslaget. Slutligen görs en summering och en samlad bedömning.

2. Nuläge

Fastigheterna Sankt Ilian 36:10, 36:7 och 36:2 ligger väster om Enköpings centrala delar, längs korsningen Doktor Westerlunds gata och Långgatan. I kommunens fördjupade översiktsplan för Enköping pekas det aktuella området ut som nytt lämpligt bostadsområde där även viss service kan inrymmas.

Området består i dagsläget i huvudsak av hårdgjorda ytor och utgörs av industriverksamheter i en- till tvåvåningsbyggnader.

Områdets norra, östra och södra sida gränsar till flerbostadshus. I väst och sydväst planeras för ytterligare bostadsområden med flerbostadshus, skola och verksamheter.



Figur: Illustrerar nuläge och planområdets gränser

Närheten till Enköpings centrala delar gör att området har god tillgång till diverse service och målpunkter. En ny grundskola åk. F-9 med tillhörande sporthall och fritidsgård planeras ca 300 meter väster om planområdet. Munksundsskolan med åk. F-6 ligger 500 meter söder om området. Förskolor finns i närheten av båda skolorna. Området har omedelbar närhet till huvudcykel- och gångstråk samt regional- och stadsbusstrafik längs Doktor Westerlunds gata. Från området är det cirka 1,3 km till Enköping station som trafikeras av regional- och nationell tågtrafik.

Tabell: Planområdets närhet till målpunkter

<i>Målpunkter:</i>	<i>Inom [m]:</i>
<i>Dagligvarubandel</i>	400
<i>Huvudcykelstråk</i>	0
<i>Park och friluft</i>	800
<i>Lekplats, Enavallens IP, bangolf</i>	400
<i>Förskola, grundskola</i>	300
<i>Stadsbusslinje</i>	300
<i>Enköping Station</i>	1 300

3. Planförslag

Planförslaget avser sex huskroppar uppdelat på två bostadskvarter med viss yta reserverad för kommersiella lokaler. De två bostadskvarteren skiljs åt genom en central kvartersgata med vändplan. I norra delen av området planeras en ytterligare kvartersgata med en gång-och cykelbana som knyter ihop två befintliga stråk i nord-sydlig riktning.

Förslaget innebär 255 lägenheter med totalt 16 089 m² BTA (bruttototalarea) och fyra lokaler med totalt 319 m² BTA.



Figur: Situationsplan kvarteret Beckasinen

3.1 Parkering

3.1.1 Cykelparkering

För att göra det mer attraktivt att cykla bör cykelparkering vara av god kvalitet samt vara lättillgängliga. Cykelparkering som anses ha hög kvalitet och vara lättillgänglig är bland annat väderskyddad, upplevs som trygg och säker, erbjuder laddmöjlighet samt tillgång till cykelpump och verkstadsyta.

För kvarteret Beckasinen föreslås cykelparkering ske på bostadsgårdarna samt i underjordiskt garage. Platserna i garage nås med hiss och dörrarna öppnas elektroniskt. Totalt planeras för cirka 575 cykelplatser för boende, verksamma, besökande och cykelpool. Cirka 515 inryms i garage, främst i tvåvåningsställ men platser finns även reserverade för elcyklar samt lådcyklar. Resterande 60 platser löses i enkelställ på bostadsgårdar samt med ett antal besöksparkeringar inom planens södra del mot Doktor Westerlunds gata. I kommande skede kan cykelparkering i närhet till verksamheternas entréer utredas.

Utrymme finns i förslaget för att möjliggöra att ett cykelrum i vardera garage kan planeras för cykelpool där yta finns för elcyklar, lådcyklar samt verkstad.



Figur: Illustration över cykelparkering i garageplan



Figur: Illustration över cykelparkering i markplan

3.1.2 Bilparkering

Parkering för kvarteret Beckasinen anordnas till större delen i underjordiskt garage under delar av kvarterens bostadsgårdar. Två garage planeras som båda nås från Långgatan längs områdets östra sida. Garagen nås med trappa och hiss

från respektive trapphus. Ett antal parkeringsplatser kommer även att finnas i markplan. Totalt inrymmer nuvarande förslag cirka 90 platser i garage och 20 platser för markparkering. Parkeringsutformning ska ske i enighet med kommunens tekniska handbok eller svensk standard.



Figur: Illustration av garageplanet med bilplatser i orange



Figur: Illustration över bilparkering i markplan

Parkering för rörelsehindrade

Enligt kommunens parkeringsnorm ska parkeringsplatser för rörelsehindrade utformas i enighet med Boverkets byggregler (BBR). Det innebär att parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig entré.

Bilpoolsplatser

Det ska vara möjligt att inrymma bilpoolsplatser för att möjliggöra reduktion av parkeringstalet. Dessa kan placeras i garage eller i markplan beroende på vilka teknisk lösning som väljs. I nuvarande förslag är bilpoolsplatserna placerade i markplan.

Parkering för verksamheter

Besöksparkering för verksamheter placeras i markplan, platserna kan regleras efter behov exempelvis korttidsparkering. Anställdas parkeringsplatser redovisas i garageplanet, som samnyttjas med boendeparkering. Se figur ovan för placering av besöks-och angöringsplatser. Se figur ovan för placering av boendeplatser.

4. Kommunala styrdokument

4.1 Trafikstrategi

Kommunens inriktning i arbetet med trafikfrågor beskrivs i en trafikstrategi som antogs år 2017. Denna innehåller övergripande mål och delmål för vad man vill åstadkomma till år 2040. Det övergripande målet för kommunens trafikstrategiska arbete är att två tredjedelar av det totala resandet i staden ska göras med gång, cykel eller kollektivtrafik år 2040.

4.2 Parkeringspolicy

Enköpings kommun antog 2017 en parkeringspolicy som en fördjupad del av deras trafikstrategi. Policyn är framtagen parallellt med den nya fördjupade översiktsplanen för staden och syftar till att skapa en tydlig inriktning för parkeringsplanering i enighet med kommunens vision och strategiska mål.

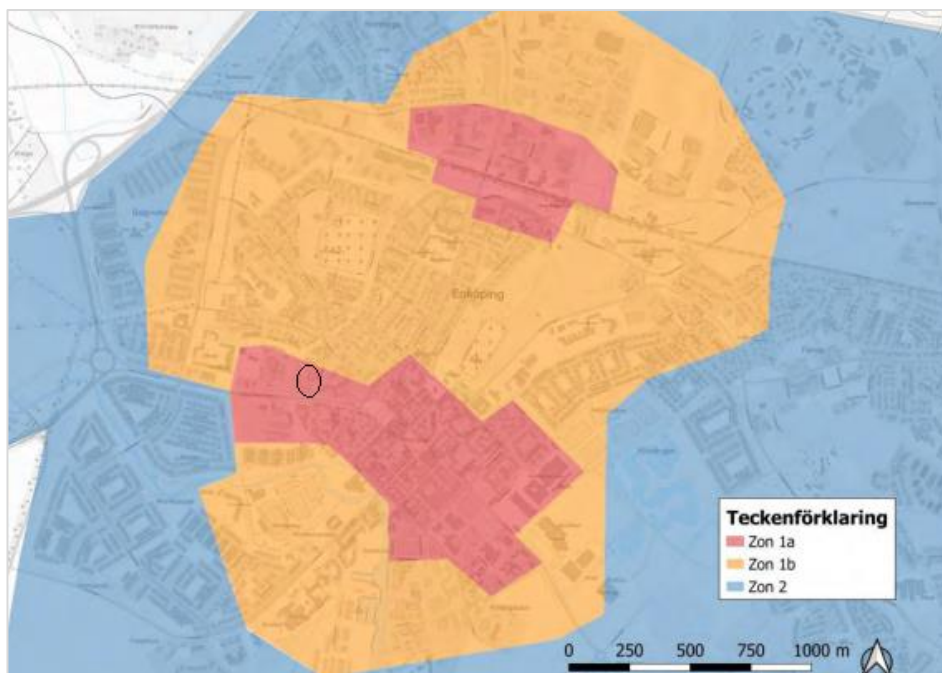
En del i parkeringspolicyn är att möjliggöra för byggherrar och fastighetsutvecklare att anlägga färre parkeringsplatser än vad grundparkeringstalen anger, se kapitel 4.3.1 nedan. Detta kan tillåtas under förutsättning att ett antal lägesrelaterade grundförutsättningar uppfylls samt att åtgärder som främjar minskat bilinnehav genomförs.

4.3 Parkeringsnorm

Enköpings kommun antog 2021 en parkeringsnorm i enlighet med de strategier som beskrivs i parkeringspolicyn. Syftet med parkeringsnormen är att ge vägledning vid planering av parkering på kvartersmark. Med hjälp av riktlinjerna i detta dokument ska det gå att i plan-och bygglovsprocessen säkerställa att exploatörer löser parkeringsbehovet på ett adekvat sätt som ej belastar allmän plats.

4.3.1 Zonindelade parkeringstal

Enköpings kommun använder sig av zonindelade parkeringstal, vilket innebär att respektive zon har ett specifikt parkeringstal för olika typer av verksamheter och boendetyper. Indelningen baseras på bebyggelsestruktur, geografiskt läge, utbud av kollektivtrafik samt närhet till övrig service. Ett mer centralt läge innebär därför lägre grundparkeringstal. Se figur nedan för karta över zonindelningen.



Figur: Zonindelning Enköping med planområdet inringat

4.3.2 Flexibla parkeringstal

Utrymme finns i parkeringsnormen för att möjliggöra för exploatörer att minska antalet parkeringsplatser. För att tillämpa reducerade parkeringstal bör följande grundförutsättningar vara uppfyllda:

- Närhet till kollektivtrafik, högst två kilometer till tågstation, 500 meter till Gustav Adolfs plan eller 300 m till busshållplats med tät busstrafik.
- Närheten till offentlig och kommersiell service som förskola, skola (högst 500 m) och butiker (högst en kilometer till livsmedelsbutik).
- God tillgång till väl utbyggt gång- och cykelvägnät.

Reduktionen förutsätter även att exploatören åtar sig att anordna mobilitetsåtgärder som syftar till att minska bilberoendet inom området. Som mest kan parkeringstalen reduceras med 50% inom zon 1a. Se tabell nedan för de åtgärder som kan ge reduktion av parkeringstal. Reduktionen gäller enbart för boendeparkering och således inte på besöksparkering, parkering för funktionsnedsatta eller bilpoolplatser.

Tabell: Åtgärder för reducering av parkeringstal samt dess reduktion inom zon 1a

Åtgärd	Reduktion zon 1a
Synliggjorda parkeringsavgifter	10%
Bilpool	Upp till 25%
Cykelpool	Upp till 10%
Kollektivtrafikkort, information om hållbart resande och skåp för hemleveranser	Upp till 5%

En reservplan i form av reservyta för de reducerade parkeringsplatserna alternativt en plan för parkeringsköp behöver redovisas om ett lägre parkeringstal tillåts.

5. Parkeringsbehov kvarteret Beckasinen

5.1 Parkeringsbehov bostäder

Kvarteret Beckasinen är beläget inom zon 1a enligt kommunens parkeringsnorm. Det innebär att området har grundparkeringsstal enligt följande tabell (boende + besökande):

Tabell: Grundparkeringsstal för bostäder (antal platser per 1000 BTA, zon 1a)

Målgrupp/Fordon	Boende	Besökande
Cykel	26	5
Bil	7,5	0,5

Enligt parkeringsnormen bör ca 5% av samtliga bilplatser vara avsedda för rörelsehindrade, dock minst en.

Baserat på ovanstående grundparkeringsstal (det vill säga innan eventuell reducering för mobilitetsåtgärder) ska följande antal parkeringsplatser anläggas för att uppfylla minimibehovet för bostäder inom kvarteret Beckasinen:

Tabell: Grundbehov av antal platser i kvarteret Beckasinen för respektive målgrupp

Målgrupp/Fordon	Boende	Besökare	Rörelsehindrade	Totalt
Cykel	417	81	-	498
Bil	121	8	7 av 121	129

5.1.1 Flexibla parkeringstal

Inom kvarteret ämnar byggherren anordna bil- och cykelpool, vilket sammantaget kan ge en reduktion på upp till 35% av boendeparkeringsplatserna inom zon 1a, enligt kapitel 4.3.2. För att nå reduktion om 35% som åtgärderna maximalt möjliggör har antalet bil- och cykelpoolplatser tagits fram i dialog med kommunen. Bilpoolplatser ska utgöra 5,5% av det totala behovet av parkering i Enköpings centrala områden. För kvarteret Beckasinen motsvarar detta 7 platser. Minst 10 lådcyklar och 10 elcyklar ska finnas i cykelpoolen. Detta motsvarar två cyklar per 25 lägenheter. Yta bör även finnas för att möjliggöra för lådcyklar, trehjuling, laddplatser för elcykel samt för verkstadsändamål. Erbjudande om bil- och cykelpool ska ske i anslutning till bostäderna, där medlemskapet ingår i hyran. Bil- och cykelpoolen ska finnas på plats vid inflyttning och ska finnas i minst 10 år.



Figur: Exempel på cykelverkstad och lådcykelparkering

Inom kvarteret Beckasinen bedöms föreslagna åtgärder ge en reduktion av parkeringstalet om 35% och behovet uppgår då till följande antal platser:

Tabell: Behov av antal platser för respektive målgrupp vid reduktion av p-tal

	Boende	Besökare	Rörelsehindrade	Pool	Totalt
Cykel	417	81	-	20	518
Bil	79	8	7 av 79	7	94

Redovisning av en reservplan i form av reservyta för de reducerade platserna eller plan för parkeringsköp omfattas inte av uppdraget för denna promemoria.

5.2 Parkeringsbehov verksamheter

Kvarteret ska utöver bostäder även inrymma fyra verksamhetslokaler. Fördelat på 319 m² blir detta ca 80 m² per lokal. Den typ av verksamhet som kan rymmas är verksamheter med lågt behov av parkering för verksamma och besökande. Kommunens övergripande mål i trafikstrategin är att hälften av alla transporter år 2030 ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik. Platsens närhet till centrum, goda förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt att verksamheternas främsta målgrupp kan antas vara boende i närområdet skapar gynnsamma förutsättningar för ett lägre bilresande än i övriga tätorten.

Med utgångspunkt i områdets förutsättningar samt kommunens trafikstrategi har ett grundparkeringsstal för cykel och bil tagits fram för verksamheter. Se bilaga 1 för utförligare beskrivning rörande framtagande av dessa parkeringstal.

Tabell: Grundparkeringsstal för verksamheter (antal platser per 1000 BTA, zon 1a)

Målgrupp/Fordon	Verksamma	Besökande
Cykel	7	13
Bil	7	7

Tabell: Behov av antal platser för verksamheter inom kvarteret Beckasinen för respektive målgrupp

Målgrupp/Fordon	Verksamma	Besökare	Totalt
Cykel	3	5	8
Bil	2,3	2,3	4,6

5.2.1 Samnyttjande

Maxbehovet uppstår under en tid då bostädernas boende- och besöksparkering tenderar att vara som lägst, se bilaga 1 för beräkning. Samnyttjandepotentialen kan därför anses vara stor och platserna kan regleras efter behov med exempelvis korttidsparkering. En ny bedömning av parkeringsbehov och eventuell samnyttjande behöver tas fram i ett senare skede när verksamhetstyperna är kända.

6. Summering

För cykelparkering sammanfattas antal cykelplatser i planförslaget med det uträknade parkeringsbehovet enligt kommunens riktlinjer nedan. Placering av platser samt differensen mellan redovisat antal och beräknat behov summeras i tabellens sista rad.

Tabell: Jämförelse redovisad lösning mot uträknat behov av antal cykelplatser

Målgrupp/ Antal cykelplatser	Markplan	Garage	Totalt
Boende	0	417	417
Besök	81	0	81
Verksamhet	8	0	8
Cykelpool	0	20	20
Totalt behov	89	437	526
Redovisad lösning	60	515	575
Differens	-29	+78	+49

För bilparkering sammanfattas antal platser redovisade i planförslaget med det uträknade parkeringsbehovet enligt kommunens riktlinjer nedan. Placering av platser samt differensen mellan redovisat antal och beräknat behov summeras i tabellens sista rad.

Tabell: Jämförelse redovisad lösning mot uträknat behov av bilparkeringsplatser

Målgrupp/ Antal bilparkeringsplatser	Markplan	Garage	Totalt
Boende	0	79	79
Varav RHP	2	5	7
Samnyttjas med verksamheter	0	2	2
Besökande bostäder	8	0	8
Samnyttjas med verksamheter	2		2
Bilpool	7	0	7
Totalt behov	17	79	94
Redovisad lösning	20	90	110
Differens	+3	+11	+16

6.1 Samlad bedömning

Planförslaget innefattar totalt 575 cykelparkeringsplatser och 110 bilplatser inom området.

Baserat på områdets tilltänkta storlek om 255 lägenheter fördelat på 16 089 m² BTA samt fyra lokaler fördelat på 319 m² BTA uppgår det initiala grundparkeringsbehovet (boende + besökare) till 121 + 8 bilplatser och 417 + 81 cykelplatser. De planerade verksamheterna bedöms inte generera ett ökat behov av bilplatser då samnyttjandepotentialen bedöms vara mycket god.

Till följd av den reduktion som bedöms vara motiverad och uppfylla parkeringsnormens riktlinjer anses behovet för bilar kunna reduceras till 79 platser för boende och 8 för besökare. Därutöver tillkommer behov för bilpoolsparkering om 7 platser och yta för cykelpool. Det totala behovet av parkeringsplatser uppgår därmed till 94 platser för bil och 526 platser för cykel.

Ett överskott av utrymme för cykelparkering finns i garage medan det i markplan kan bli aktuellt med ytterligare utrymme. Besöksplatserna belastas sannolikt inte jämnt under dagen varför det totala behovet i realiteten kan komma att vara lägre än beräknat. Antalet platser i markplan bör följas upp och eventuellt utökas i ett senare skede.

Planförslaget bedöms också möta det totala behov av bilparkeringsplatser som efterfrågas, både på markplan samt i garage. Ett visst överskott bedöms uppstå, både i garage och markplan.

Den samlade bedömningen är att planförslaget möter det totala behov av bil- och cykelplatser som efterfrågas samt ger utrymme för viss flexibilitet.

BILAGA 1

**Uträkning av parkeringsbehov
verksamheter inom kvarteret
Beckasinen**

Parkeringstal

Enköpings kommuns trafikstrategi har som övergripande mål att hållbara transporter ska vara norm när staden växer och att år 2030 ska hälften av transporter i staden ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Detta innebär att andelen gång-och cykelresor i Enköpings stad ska öka från 22% år 2017 till 33% år 2030.

Platsens närhet till centrum samt goda förutsättningar för gång-, cykel-och kollektivtrafik gör att möjligheterna för hållbart resande är bättre än i övriga Enköping. En något högre andel av resorna kan därför antas ske med andra färdmedel än bil än för hela tätorten och en färdmedelsfördelning för anställda har antagits om 30% bil samt 70% gång, cykel och kollektivtrafik. En sådan fördelning motsvarar ett parkeringstal för bil om 7 platser per 1000 BTA för anställda i området, vilket resulterar i ett behov om 2,3 platser.

Besökstätheten antas vara i genomsnitt 3 besökande per lokal, vilket motsvarar 31 besökare per 1000 BTA. Av dessa antas 20% färdas med bil då målgruppen framför allt kan antas vara boende i närområdet. Parkeringstalet för besökare blir därmed 7 platser per 1000 BTA, vilket resulterar i ett behov om 2,3 platser inom området.

På samma sätt som för bilparkering har parkeringsbehovet för cyklar beräknats. Andelen cyklister bedöms vara ca 30% med utgångspunkt i den antagna färdmedelsfördelningen ovan, vilket ger ett parkeringstal om 7 för anställda och 13 för besökande. Detta motsvarar ett totalt behov om ca 3 platser för anställda och 5 för besökare.

Samnyttjande

Behovet av parkeringsplatser för verksamheterna bedöms kunna samnyttjas med boende och/eller besöksparkering inom området. Då typen av verksamhet vid denna promemorias uppförande inte är känd följer nedan ett exempel på hur samnyttjandepotentialen kan se ut, där de fyra föreslagna lokalerna har antagits inrymma kontor, café, tjänsteverksamhet respektive sällanköpshandel.

Tabell: Beläggningsgrad vid olika tidpunkter för respektive verksamhet (anställda och besökare)

	Vardag 10-16	Vardag 16-19	Lördag 10-14
Kontor	100% (0,57+0,57)	30% (0,17+0,17)	20% (0,12+0,12)
Café	100% (0,57+0,57)	60% (0,35+0,35)	80% (0,46+0,46)
Tjänsteverksamhet	30% (0,17+0,17)	70% (0,4+0,4)	80% (0,46+0,46)
Sällanköp	65% (0,37+0,37)	80% (0,5+0,5)	100% (0,57+0,57)
Totalt behov bilplatser	3,36	2,84	3,22