

PM Trafik och parkering i Butängen

2019-04-26 Av: Martin Berlin och Per-Erik Hahn

Bakgrund

En av de viktigaste trafikfrågorna i området som berörs av programmet bedöms vara parkeringsfrågan. Parkering är tydligt strukturbildande och kostnadsdrivande vid bostadsbyggnation, och bidrar i hög grad till hur stort bilåkandet inom och utom området blir. Möjlighet att påverka gatustrukturen och parkeringsutformning redan i tidiga skeden är därför av avgörande vikt.

Programområdet kommer att ändra karaktär flera gånger under processens gång. I närtid så kommer dagens verksamhetsområde och byggarbetsplatser dominera för att sedan omvandlas mot att vara en del av Norrköpings absoluta innerstad. Detta medför att parkeringsbehovet över tid kommer att se olika ut och förutsättningar för att styra trafikarbetet i området variera.

Under de första åren i områdets utveckling kommer det behövas parkering för befintliga verksamheter och pendlarparkering med Centralstationen som viktig målpunkt. I senare skeden behövs istället mer parkering av typ boendeparkering och verksamhetsparkering. I åtanke bör också hållas att parkeringsbehovet kan komma att förändras i framtiden. Parkering i området behöver därför utformas för flexibel användning över tid och med möjligheten att både öka och minska antalet parkeringsplatser för att möjliggöra användandet av parkering som styrmedel.



Foto Per-Erik Hahn Funenpark Amsterdam

Boendeparkering är kostnadsdrivande vid nybyggnation och det har traditionellt sett subventionerats via hyran eller av skattekollektivet. I en växande stad som Norrköping så saknas ofta incitament att prissätta parkering efter faktiska kostnader men när staden växer och i nya områden som Butängen så finns möjligheten att jobba med en för området och staden hållbar mobilitet som också bidrar till att sänka bygg och boendekostnader.

Livscykelanalyser på projekt med delade mobilitetslösningar i fastigheter visar på minskad husyta med 1/3 jämfört med traditionell parkeringslösning i fastighet. Om öppna parkeringshus byggs så kan det innebära att upp till 30 procent färre p-platser behövs jämfört med om enskilda garage byggs. Parkeringshus innebär även en ökad flexibilitet för ändrad användning om parkeringsbehovet ändras över tid. För att möjliggöra parkeringsplanering och tillskapa god beläggning i tidigt skede så bör parkeringsförbud område för programområdet och angränsande områden införas vid byggstart.

Strategi

Parkering inom området ska utformas med fokus på hållbart resande. Detta innebär att resor behöver "källsorteras", det vill säga att olika transportslag är lämpliga för olika tillfällen, och de transportslag som är lämpligast för de vanligast förekommande resorna (korta, lokala) ska ha företräde framför transportslag som är anpassade för längre resor. Bilen är alltså inte det primära transportsättet i den täta staden. Detta synsätt ska också spegla parkeringsbyggnationen.



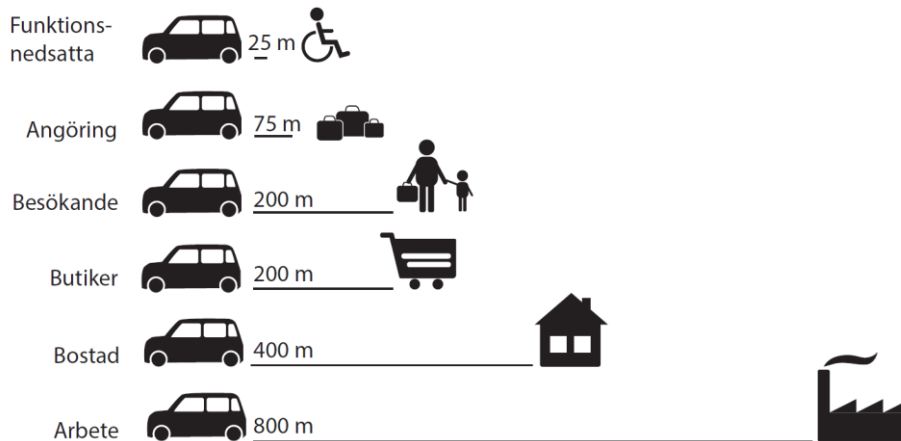
Foto Per-Erik Hahn, Seestadt Aspern Wien

Boendeparkering och verksamhetsparkering bör därför inte förläggas till varje enskild fastighet, utan istället bör parkeringsbehovet lösas samlat i parkeringsanläggningar. Genom att skapa ett fåtal större parkeringsanläggningar skapas ett rimligt gångavstånd till parkeringsplatsen. Detta gångavstånd kan vara något längre än avståndet till närmaste kollektivtrafikhållplats. Den pågående elektrifieringen av fordon så som elcyklar och elbilar ställer också nya krav på laddmöjligheter vid parkering.

De gemensamma parkeringsanläggningarna så kallade mobilitetshus ska utformas så att de upplevs vara trygga och säkra, gärna med en kombination av verksamheter och bostäder så att människor kan ha ärende till platsen även i annat syfte än att parkera. Exempelvis kan varuleveranser och butiker/service förläggas till mobilitetshusen.

I arbetet med detaljplan och vid försäljning eller markanvisning av mark i området för exploatering ska ett avtal tecknas för hur en byggherresamverkan kring parkeringslösningar ska genomföras vid byggnation.

Krav och riktlinjer för bilparkering.



- Utarbeta avtal för byggherresamverkan kring parkeringslösningar och mobilitetslösningar exempelvis som gröna transportplaner. (Göteborg)
- Angöring till verksamheter och parkering för rörelsehindrad till fastigheter ska ske på kvartersmark.
- Cykelparkering på kvartersmark ska placeras vid entréer inomhus eller under tak.
- Allmän cykelparkeringen ska vara enkelt tillgänglig från entréer och gata och trygg och säker och funktionell.
- Plats för delningsfordon ska finnas i parkeringshus så som lastcyklar och bilar.
- Tydliggöra ekonomiska incitament för gemensamma parkeringslösningar i byggnation och för boendekostnad.
- Parkeringslösningar för centralstationen ska planeras för samnyttjande. Både boendeparkering, verksamhetsparkering och besöksparkering ska lösas i anslutning till stationen.
- En parkeringsplan/mobilitetsplan bör tas fram för området och uppdateras efterhand som området byggs ut. Flexibilitet erfordras, då det är svårt att bedöma hur parkeringsbehovet ser ut på längre sikt.
- Mobilitetshus bör ligga vid kvarterens entré så bilkörning inne i kvarteren minskar.
- Mobilitetshus bör ha bostäder i fastigheten och verksamhetslokaler på bottenplanet.
- Besöksparkering på gata bör endast förekomma sparsamt och regleras som korttidsparkering med avgift dygnet runt.
- Ytor för besöksparkering för cykel ska finnas med täta intervaller vid målpunkter och verksamhetslokaler för att minska risken för felparkerade cyklar på gångytor och entréer.
- Mobilitetshus ska utformas arkitektoniskt tilltalande och i enlighet med de principer som finns i Norrköpings kommuns Riktlinjer för parkering.
- Större markparkeringar bör undvikas, men i de fall de förekommer bör de utformas med gröna inslag och genom sin utformning i övrigt bidra till trygghet och gröna inslag.
- Utgångspunkt ska tas i "Riktlinjer för parkering" och i "SUMP" men med justeringar beroende på hur parkeringsbehov förändras.

Mobilitetshus placering och utformning

Nedanstående markerade områden bedöms vara lämpliga områden för placering av mobilitetshus. Tillsammans täcker de in stora delar av det aktuella området och innebär gångavstånd till parkeringsplatser. Genom att inte ha boendeparkering direkt kopplad till enskilda fastigheter utan lokaliserad i mobilitetshus så kan tendensen att välja bil före andra transportmedel minskas. Det finns också möjlighet att flexibla anpassa sig till det faktiska parkeringsbehov som uppstår över tid. Mobilitetshus bör ha platser vikta för poolbilar och lastcyklar i gatuplan eller närmast entréer. Det bör också finnas annan typ av service kopplat till mobilitetshus, exempelvis handel, cykelservice och paketutlämning. Mobilitetshusen bör redan i tidigt planeras och byggas så att servicen ska vara tillgänglig för de som flyttar in. Förutom detta bör de även byggas på ett sådant sätt att de upplevs vara ett estetiskt tilltalande inslag i området. De bör utformas så att de upplevs vara trygga att vistas i, då många annars drar sig för att använda dem.



Lämpliga områden för mobilitetshus. Inom dessa områden bör det finnas plats för mobilitetshus med plats för olika verksamheter och bostäder som bidrar till trygghet och rörelse över stora delar av dygnet.

Exempel på olika parkeringshus/mobilitetshus integrerat med bebyggelse.



foto Martin Berlin



foto Per-Erik Hahn Leeuwarden, Haag

Biltrafik på cykelns villkor



Foto Per-Erik Hahn Linköping, Utrecht

I en urban stadsmiljö så är cykeltrafiken den mest yteffektiva transporten, utan att för den sakens skull utesluta biltrafik. Bilder visar miljöer där cykeln betraktas som det huvudsakliga transportmedlet, men där även biltrafik och bilparkering kan utformas på cyklisternas villkor.

Konsultutredningar

I de fall vidare konsultutredningar bedöms behöva genomföras inom trafikområdet så bör några utgångspunkter alltid finnas med i beställningen:

- Tydlighet att parkering inte ska ses som en fråga särskild från övrig trafikplanering och ska styras för måluppfyllnad och bidra till en attraktiv stadsdel.
- Helhetsperspektiv med tydligt fokus att gående och cyklister är prioriterade trafikslag och närheten till kollektivtrafik.

Utgångspunkt tagen i Norrköpings kommuns Riktlinjer för parkering och slutrapporter och SUMP från projektet Framtidens resor i Norrköping.