

Infartsparkering

Infartsparkeringar är en service riktad till kollektivtrafikresenärer.

Infartsparkeringar har på senare år blivit en viktig del i Upplands Väsby's planering, mycket på grund av den stora utpendling som sker från kommunen. Det är en viktig service som ska erbjudas målgruppen kollektivtrafikresenärer.

Infartsparkeringarna används i dagsläget inte för vidare resa med kollektivtrafik. Kommunen har genomfört inventeringar av infartsparkeringarna runt Väsby station och kommit fram till att endast hälften av de parkerade bilarna är hemmahörande i kommunen, och av boende i kommunen bodde ca hälften av ägarna till de parkerade bilarna närmare än 1500 m från stationen. 13 procent bodde närmare än 500 m från stationen. Enligt inventeringen är det alltså inte de som bor på ett avstånd där bilen krävs som använder parkeringarna, dvs avstånd som inte är rimliga att gå eller cykla ifrån. Kommunen gör bedömningen att parkeringarna inte används till det syfte de var avsedda för, parkering till kommuninvånarna för vidare resa med kollektivtrafik. Infartsparkeringarna ska regleras med parkeringsavgifter för att styra bort boendeparkering och arbetsparkering.

Vi måste vara ansvarsfulla i vårt markanvändande.

Marken närmast stationen är den mark som har högst värde i kommunen. Det finns inte utrymme och är inte ekonomiskt rimligt att utöka med mer gratis markparkering på den mark som har högst värde i kommunen. Gratis markparkeringar är en samhällsservice som är relativt dyr och mycket ytkrävande men kommer få till nytta. Därför måste vi effektivisera användningen av de infartsparkeringar vi redan har.

Infartsparkeringarna bidrar endast marginellt till kollektivtrafikresandet. Det finns 450 infartsparkeringar vid Väsby station. Varje dag stiger 12 900 personer på buss eller tåg vid Väsby station. I relation till det totala antalet resenärer från

Upplands Väsby bidrar bilresenärer i mycket liten grad till kollektivtrafikresandet. Infartsparkeringar är trots det en tjänst som bör erbjudas de som bor långt från stationen och saknar bra busstrafik.

Regleringsformen bör vara avvägd mot motsvarande platser i kollektivtrafiksystemet. På ett flertal likvärdiga platser som Upplands Väsby station har man valt att reglera infartsparkeringar på olika sätt. Bland Upplands Väsby's grannkommuner finns viss spridning i synen på infartsparkeringar, de flesta har dock infört eller planerar att införa någon form av reglering. Reglering av infartsparkeringar hos Upplands Väsby's grannkommuner längs ostkustbanan har viss påverkan på trycket på infartsparkeringarna i kommunen. Sollentuna har infört parkeringsavgift på 20 kr per 12 timmar i januari 2017. Knivsta har reglerat har infört parkeringsavgift på 20 kr/dygn. Sigtuna har infört parkeringsförbud nattetid.

Balans mellan utbud och efterfrågan. Efterfrågan på parkering ökar om tillgången är stor, parkeringen är gratis, är belägen nära stationen och standarden är hög. Efterfrågan kan dämpas av exempelvis avgifter och gångavstånd mellan parkering och station. Det mest effektiva sättet att balansera efterfrågan mot utbud är att ta ut en avgift som uppväger viljan att parkera i "onödan". Infartsparkeringarna ska användas av de som har behov av dem och därmed också är villiga att betala för desamma. Vid en mindre avgiftsbeläggning frigörs exempelvis platser som i dagsläget används för långtidsparkering, arbetspaltsparkering och boendeparkering.

Varför reglerar man med avgift? En reglering behövs för att styra användandet till kollektivtrafikresenärer. Reglering med tid bedöms inte ge tillräcklig effekt då parkering behöver tillåtas längre än 8 timmar med hänsyn till att parkeringsplatserna ska medge parkering för en hel arbetsdag plus pendlingstid. Tidssatt reglering över 8 timmar är i praktiken mycket svår att övervaka då kontroll inte kan ske via parkeringsskiva eller på liknande sätt.

Parkeringsförbud nattetid bedöms inte heller som ett tillräckligt alternativ då det inte leder till mindre arbetsplatsparkering eller besök till närliggande verksamheter och inte möjliggör maximalt utnyttjande av parkeringen.

En avgiftbeläggning av infartsparkeringen bör leda till att en stor andel av de ca 40 % av kommunens invånare som idag nyttjar infartsparkeringen och bor närmare än 1500 m från stationen väljer andra färdmedel än bil flera dagar i veckan. Det är också sannolikt att en del av de som färdas från andra kommuner väljer att parkera på alternativa infartsparkeringar längre ut eller längre in i det regionala systemet. Även en mindre andel av de med mellanlångt avstånd väljer dessutom att åka buss till stationen istället för bil vid en avgiftssituation då de sannolikt redan har accesskort och parkeringen innebär en ytterligare utgift. Vid rätt avgiftsnivå upphör även boende parkera på infartsparkeringsplatser vilket frigör ytterligare platser.

Varför låser man inte parkeringarna till SL:kort? För att parkering ska kunna reserveras för särskilda grupper, exempelvis innehavare av accesskort krävs att marken där infartsparkeringen ligger enligt detaljplan regleras är reglerad som kvartersmark. För Upplands Väsby finns i dagsläget mycket begränsad möjlighet att genomföra en sådan reglering. KSB har gjort bedömningen att övriga platser inte heller kan regleras på detta sätt i dagsläget. Åtgärden bedöms för kostsam och tidkrävande för att genomföra för ett så begränsat antal platser som dessutom kommer att förflyttas i samband med fortsatt planering och genomförande av Väsby Entré projektet. För övriga infartsparkeringsplatser krävs detaljplaneändring för att möjliggöra låsning av platser till accesskort. Med hänsyn till att dessa ytor omfattas av redan pågående detaljplanearbete kan anknötning av infartsparkeringar till accesskort endast ske efter att infartsparkeringarna har fått ny placering som ett resultat av färdigställd detaljplan för Väsby Entré.

Fortsatt satsning på attraktiva alternativ till bilen. För att lyckas med omställning från bilberoende till ökad gång, cykel och kollektivtrafikanvändande behövs åtgärder som stimulerar till hållbara färdmedelsval, som exempelvis bättre cykelinfrastruktur och högre turtäthet i kollektivtrafiken. Men det kan också innebära åtgärder som gör bilen mindre attraktiv, som högre

parkeringsavgifter och ett mindre generöst utbud av parkeringsplatser. Utveckling av ett högkvalitativt gång- och cykelvägnät, ett större utbud och en högre kvalitet samt närhet av cykelparkeringar, ett ökat utbud av kollektivtrafik till och från stationen och en generell förtätning centralt gynnar alternativa färdmedel till bilen. Kollektivtrafiken råder kommunen inte över själva, men jobbar aktivt med boende och vägnätsplanering för att underlätta och förstärka kollektivtrafiken.