

PM

PARKERINGSBERÄKNING VÄSBY C

Slutrapport

2024-09-05

Marcus Finbom och Sverker Hanson



1 Sammanfattning

Följande korta PM är en sammanfattning av den pågående utredningen om parkering och mobilitet gällande detaljplan för Väsby Centrum (Vilunda 6:60) och den tillkommande bebyggelsen.

PM beskriver kort bakgrund, förutsättning och nuläget samt gör en fördjupad beräkning av parkeringsefterfrågan både för de nya bostäderna och för verksamheterna i centrumanläggningen.

Beräkningar av parkeringsbehov görs utifrån två scenarier. Scenario 1 baseras på nu gällande parkeringsnorm enligt Trafikplan 2013, och innebär att sammanlagt 1 546 parkeringsplatser behöver anläggas. Scenario 2 baseras på ett statistiskt underlag för biläggande i flerbostadshus samt på faktisk beläggning för centrumanläggningen, och innebär att 911 parkeringsplatser behöver anläggas.

Scenario 2 i kombination med mobilitetsåtgärder och samnyttjande resulterar i ett behov av 713 parkeringsplatser. Detta bedöms bättre möta framtidens parkeringsefterfrågan och erbjuda nya möjligheter till hållbar mobilitet, samtidigt som möjligheten att använda bil inte minskar jämfört med dagens situation.

2 Bakgrund och syfte

Väsby centrum är föremål för en utveckling där bland annat nuvarande parkeringsytor tas i anspråk för ny användning, främst bostadsbebyggelse. Arbete pågår med att ta fram ny detaljplan där strukturplan och tekniska utredningar tas fram under året (2024).

Att bestämma behovet av framtida bilparkering är en kritisk fråga – dels för att kunna erbjuda en attraktiv produkt i form av handel, kontor och bostäder – dels för att nybyggnad av parkering i garage upptar en stor byggnadsvolym och innebär en avsevärd kostnad.

Syftet med denna PM är att redogöra för den beräkning av nuvarande, och bedömning av framtida, parkeringsbehov som Tyréns tagit fram på uppdrag av NIAM. Resultatet ska kunna utgöra ett underlag till den separata parkeringsutredning som Väsby kommun handlar upp som underlag till detaljplanen.



Figur 1. Översiktsskiss på möjlig omvandling av Väsby Centrum. Källa: Equator

3 Planeringsförutsättningar

Strukturplanen redovisar en tät kvartersbebyggelse på det som idag är markparkering öster om centrum (kv A-F9), över ICAs inlastning i norr (kv I) och på det som idag hyser envåningsbyggnaden bredvid vårdhuset i nordväst (kv K). Bebyggelsen inrymmer bostäder, förskola och mindre lokaler i bottenvåningarna för exempelvis caféer och butiker. Parkering löses i källargarage samt i en större samlad parkeringsvolym intill gallerian i kv A.

Nu gällande Trafikstrategi (2010) och Trafikplan (2013) för Upplands Väsby kommun är ålderstigna och omfattar inte beteendepåverkande åtgärder eller andra mobilitetsåtgärder.

Följande p-tal anges i Trafikplanen.

Tabell: Parkeringstal för bilar vid bostäder i flerfamiljshus och småhus, förslag 2012

Antal bilplatser per bostad	Tillgänglighet till kollektivtrafik		
	God	Kvarts- trafik	Mer sällan
Flerfamiljshus			
1 rok	0,50	0,70	0,80
2 rok	0,80	0,90	1,00
3 rok	0,90	1,05	1,20
4 rok	1,00	1,15	1,30
5 rok	1,10	1,25	1,40
Småhus			
-gemensam parkering		1,40	1,80
-egen uppställning		1,60	2,00
Besökande			
Flerfamiljshus	0,07	0,10	0,10
Småhus vid gemensam parkering		0,10	0,10

Tabell: Parkeringstal för bilar vid handel, förslag 2012

Antal bilplatser per 1000 kvm BTA	Tillgänglighet till kollektivtrafik		
	God	Kvarts- trafik	Mer sällan
Detaljhandel	15-25	20-30	25-35
Dagligvaruhandel	25-35	25-35	30-45
Volymhandel	25-35	25-35	25-35
Sysselsatta	1,5-2,5	3-4	5

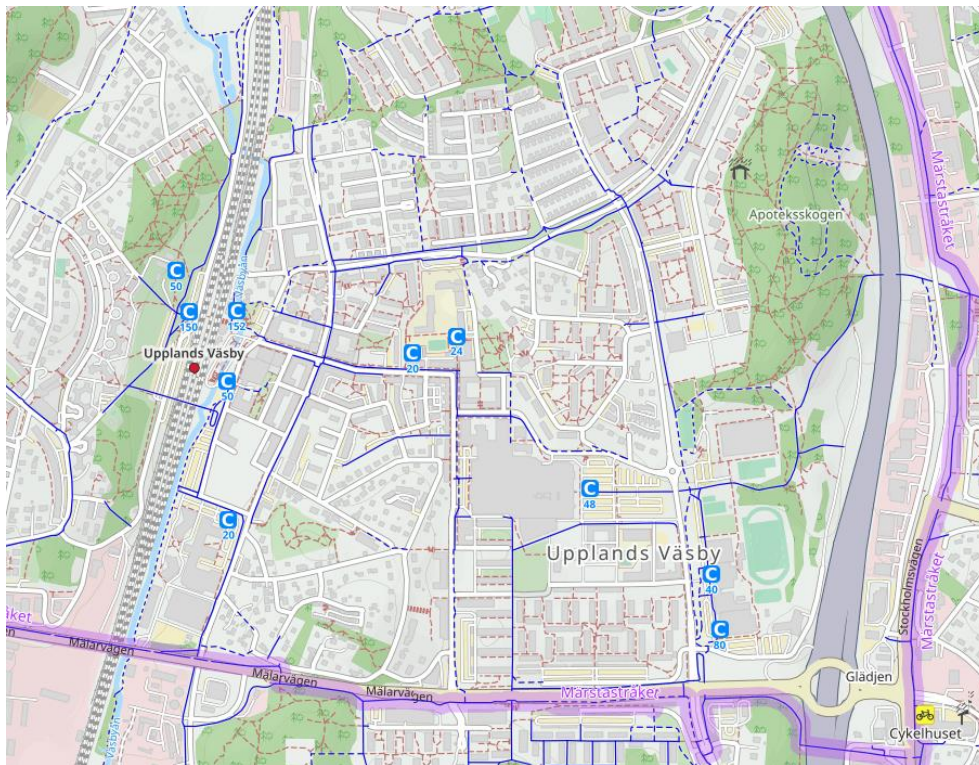
Trafikplanen har inget förslag på p-tal för vårdmottagningar o dyl.

4 Nuläge

Följande delkapitel ger en förståelse av nuläget avseende möjligheterna att resa till och från Väsby centrum.

4.1 Gång och cykelvägnät

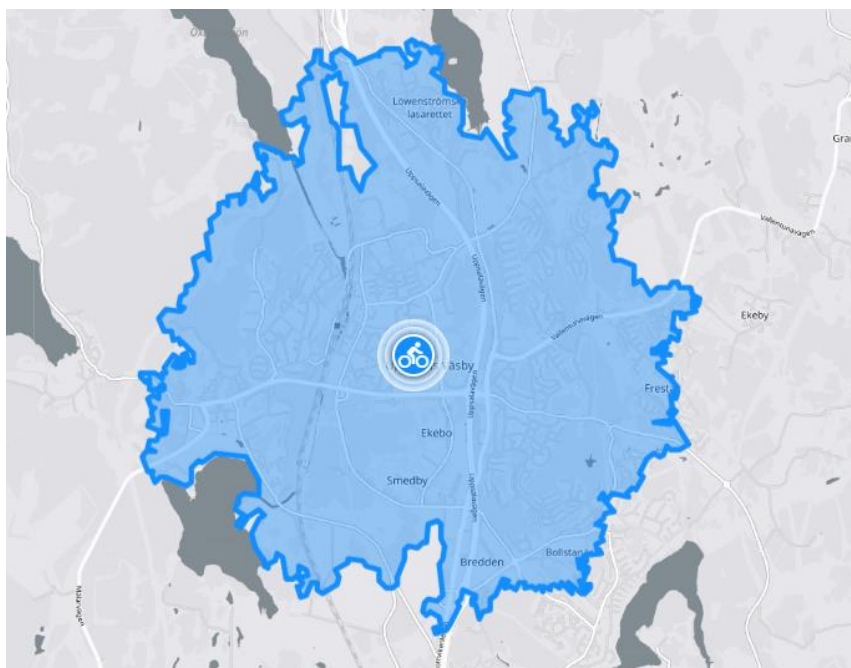
Runt Väsby Centrum finns ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät med direkta kopplingar både till järnvägsstationen och naturområden.



Figur 2. Karta över cykelnätet i Väsby Centrums närområde. Blå linjer utgör cykelvägar och lilamarkerad linje är ett regionalt cykelstråk. Källa: Tyréns och Open Street Map (2024).

Nästa karta visar det område inom vilken Väsby centrum nås med 15 minuters cykling. Restiden är baserad på befintliga gång- och cykelbanor och är hämtad från Google Maps.

Större delen av tätorten Upplands Väsby ligger inom den aktuella zonen, vilket indikerar att det finns en hög potential för en stor andel hållbara resor hos de boende inom tätorten för inköp i Väsby Centrum.

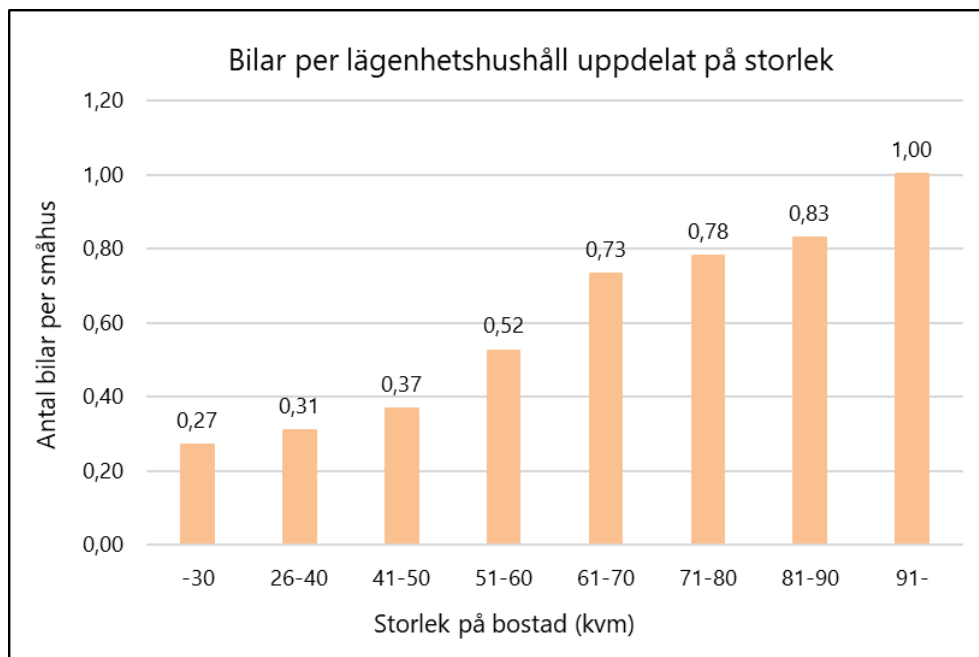


Figur 3. Karta som visualiserar hur långt man når med cykel på 15 minuter från Väsby Centrum, markerat med ikon för cykel. Källa: Tyréns och TravelTime (2024).

4.2 Biläggande

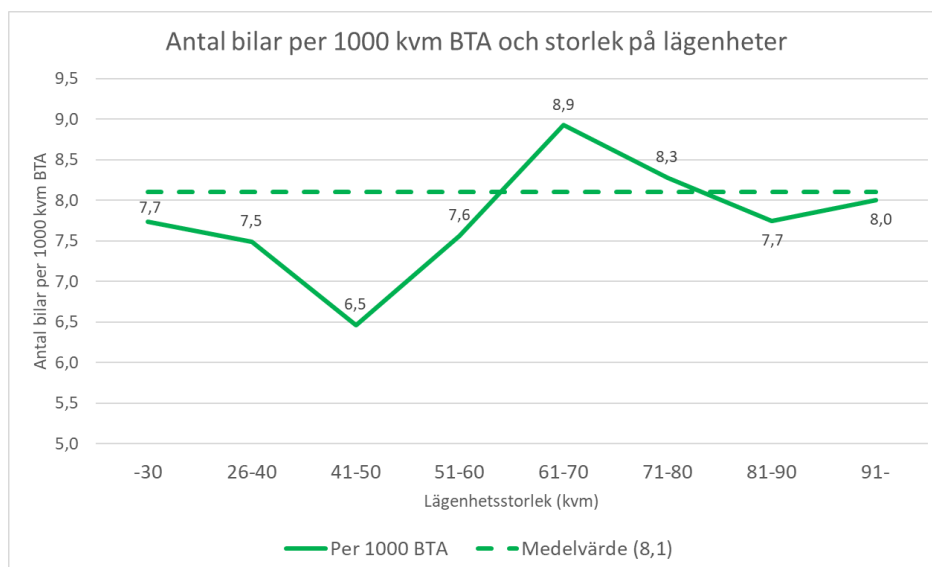
En viktig bedömningsgrund för efterfrågan på parkering är biläggande i befintliga fastigheter i ett område, då det ger en god indikation över platsens service och kommunikationer, samt hur beroende de boende är av att äga en egen bil. I ett pågående forskningsprojekt studerar Tyréns bland annat statistik över biläggande i demografiska statistikområden (DeSO).

I figur nedan är det genomsnittliga bilägandet uppdelat på lägenhetsstorlekar i intervall om 10 kvadratmeter, förutom för små lägenheter. I de DeSO-områden som ligger i närområdet har därför biläggande analyserats. Sammanlagt består underlaget av ca 4 700 lägenheter i flerbostadshus, det vill säga inga villor eller radhus är inkluderade.



Figur 4. Antal bilar per flerbostadshushåll i Väsby Centrums närområde. Källa: Tyréns och SCB (2020).

Det genomsnittliga bilägandet i området runt Väsby Centrum visar på en stark korrelation mellan storlek på lägenhet och bilägande, framförallt är det större lägenheter som har ett högre bilägande. Omräknat till BTA motsvarar statistiken ett genomsnittligt bilägande på 8,1 bilar per 1000 BTA.



Figur 5. Bilägande per lägenhetsstorlek omräknat till per 1000 BTA. Den streckade linjen motsvarar det beräknade medelvärdet för alla fastigheter, viktat i relation till antal lägenheter. Källa: Tyréns och SCB (2020).

4.3 Befintligt parkeringsutbud

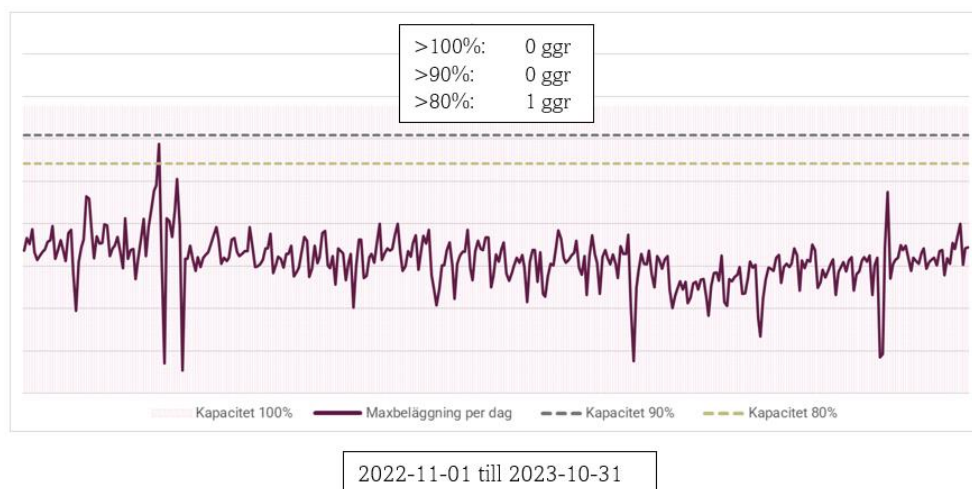
Nedanstående karta visar placering den befintliga markparkeringen samt fördelning mellan besöksparkering samt tillståndsparkering. Sammanlagt finns 692 parkeringsplatser, fördelat på 543 besöksplatser och 149 tillståndsplatser.



Figur 6. Placering av befintlig parkering, samt var besöksparkering samt tillståndsparkering är placerad.

4.4 Beläggning parkering

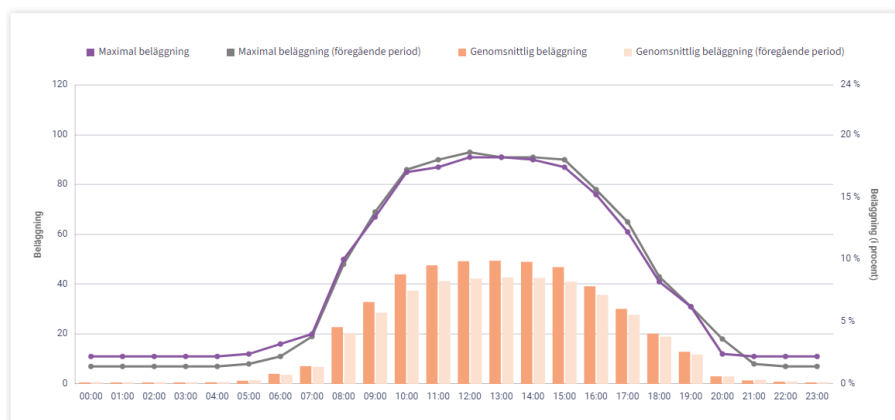
De befintliga parkeringarna som nämns i föregående avsnitt har en låg beläggningsgrad över tid. Följande graf visar på den högsta beläggningen varje dag under ett års tid mellan 1 november 2022 till 31 oktober 2023. Nuvarande parkeringsanläggning når inte 90% beläggning vid något tillfälle under hela mätperioden. Sammantaget visar det på en överdimensionerad parkeringsanläggning.



Figur 7. Maximal beläggning per dag. Gul streckad linje representerar 80% beläggning och mörkblå linje representerar 90% beläggning. Källa: Parkman

4.5 Beläggning tillståndsplatser

Genom att studera parkeringsefterfrågan för de som arbetar i Väsby Centrum under dygnets timmar en vardag kan vi klarlägga möjligheterna för samnyttjande. Dagtid nås högst genomsnittlig efterfrågan. Det visar på goda möjligheter med samnyttjande av en parkeringsanläggning för besökare, som har sin högsta efterfrågan på eftermiddag och tidig kväll.



Figur 8. Parkeringsefterfrågan under en hel dag. Källa: Parkman

4.6 Beräkning av parkeringsefterfrågan för verksamheter

Ovanstående uppgifter om utbud och beläggning på parkeringarna har ställts i relation till verksamheterna i centrum för att räkna fram hur stor parkeringsefterfrågan är för olika verksamheter. Syftet är att få fram

parkeringstal som är förankrade i verklig efterfrågan vid beräkning av framtida behov av parkeringsplatser. Verksamheterna delas upp i följande kategorier:

- Galleria (sällanköp, service, restauranger, gym mm)
- Dagligvaruhandel (ICA, Willys och Systembolaget)
- Vårdhus (Vårdcentral, BVC, tandläkare mm)

Tabell 1. Tillgänglig yta BTA, vakansgrad och uthyrd yta BTA i befintlig centrumanläggning.

Verksamhet	Tillgänglig yta BTA	Vakansgrad	Uthyrd yta BTA
Galleria	27 400	30%	19 200
Dagligvaruhandel	8 600	0%	8 600
Vårdhus	8 000	0%	8 000
TOTAL	44 000		35 800

Följande parkeringstal har ansatts och kalibrerats mot verklig efterfrågan.

Tabell 2. Beräknade faktiska parkeringstal för verksamheter.

P-tal	Dagligvaror	Galleria	Vård
Anställda	3	2	3
Kunder	13	8	6

Med ovanstående parkeringstal fördelas parkeringsefterfrågan enligt följande per verksamhetskategori, utgående från en total efterfrågan på 400 platser.

Tabell 3. Parkeringssefterfrågan för de olika verksamheterna.

P-platser	Dagligvaror	Galleria	Vård	TOTALT
Anställda	27	38	25	90
Kunder	110	153	47	310
TOTALT	137	191	72	400

I syfte att erbjuda handelskunder och besökare till övriga verksamheter möjlighet att någorlunda bekvämt hitta ledig plats vid maximal efterfrågan sätts utbudet något högre än efterfrågan. Med ett antagande om att beläggningen inte ska överstiga 90% av totalt utbud behöver ca 435 parkeringsplatser finnas tillgängliga.

En beräkning har gjorts med antagandet att dagens vakanta lokaler är fullt uthyrda. Då uppgår efterfrågan till ca 485 platser och det totala behovet 540 platser vid 90 % beläggning.

5 Beräknad parkeringsefterfrågan för bil

Denna PM redovisar två alternativa beräkningar av framtida parkeringsbehov – en beräkning som utgår från trafikplanens p-tal och en som utgår från den faktiska efterfrågan hos verksamheterna i centrum och för bostäder utifrån statistik för bilägandet i centrala Upplands Väsby såsom beskrivs i kap 4.2 och 4.6.

5.1 Scenario 1

Scenario baserat på Upplands Väsby's gällande Trafikplan, antagen 2013.

Parkeringsefterfrågan för bostäder beräknas till ca 500 pl enligt tabell nedan.

Tabell 4. Antal bostäder, p-tal och parkeringsefterfrågan utifrån Trafikplan 2013

Typ av lägenhet	Antal lägenheter	P-tal boende	Antal p-platser	P-tal besökare	Antal p-platser	Totalt
1 RoK	180	0,5	90	0,07	12,6	
2 RoK	180	0,8	144	0,07	12,6	
3 RoK	180	0,9	162	0,07	12,6	
4 RoK	30	1,0	30	0,07	2,1	
5 RoK	30	1,1	33	0,07	2,1	
Totalt	600		459		42	501

Parkeringsefterfrågan för verksamheter beräknas till ca 850 pl. Parkeringsbehovet vid maximalt 90% beläggning blir ca 950 pl. Parkeringstal anges i Trafikplan 2013 i spann. I denna beräkning har medelvärdet i spannet använts.

Tabell 5 Handelsyta (BTA), p-tal och parkeringsefterfrågan utifrån Trafikplan 2013

Verksamhet	Yta BTA	P-tal		Antal p-platser	
		Anställda	Besökare	Anställda	Besökare
Dagligvaror	8 600	2	30	17	258
Galleria	27 400	2	20	55	548
Vård	8 000	3	6	24	48
Totalt	44 000			96	854

Parkeringsbehovet för handel och verksamheter beräknas utifrån 90 % beläggning vid maximal efterfrågan:

$$854 / 90\% = 949 \text{ pl}$$

Samlat behov för anställda och besökare blir då $96 + 949 = 1045 \text{ pl}$.

Totalt antal parkeringsplatser som behöver anläggas för bostäder och verksamheter blir $501 + 1\,045 = \mathbf{1\,546 \text{ pl}}$

5.2 Scenario 2

Scenario 2 för flerbostadshus är baserat på parkeringstal framtagna med hjälp av statistiska analyser av biläggande i närområdet och på forskning om parkeringsefterfrågan i nybyggnation av flerbostadshus och effekter av mobilitetsåtgärder i urbana områden.

Tabell 6. Antal bostäder, p-tal och parkeringsefterfrågan utifrån ny forskning och statistik

Typ av lägenhet	Antal lägenheter	P-tal	Antal p-platser	P-tal besökare	Antal p-platser	Totalt
1 RoK	180	0,31	55,6	0,07	12,6	
2 RoK	180	0,45	80,3	0,07	12,6	
3 RoK	180	0,76	136,1	0,07	12,6	
4 RoK	30	0,91	27,4	0,07	2,1	
5 RoK	30	1,00	30,0	0,07	2,1	
Totalt	600		330		42	372

Parkeringstalen för handel och övriga verksamheter i Väsby Centrum är framtaget för scenario 2 utifrån dagens faktiska p-tal, dagens handelsytor (utan vakanser) samt tillkommande 1 200 kvm BTA handel/service i den nya bebyggelsen.

Tabell 7. Handelsyta (BTA), p-tal och parkeringsefterfrågan utifrån Tyréns beräkningar.

Verksamhet	Yta BTA	P-tal		Antal p-platser	
		Anställda	Besökare	Anställda	Besökare
Dagligvaror	8 600	3	13	26	112
Galleria	28 600	2	8	57	229
Vård	8 000	3	6	24	48
Totalt	44 000			107	389

Parkeringsbehovet för handel och verksamheter beräknas utifrån 90 % beläggning vid maximal efterfrågan:

$$389 / 90\% = 432 \text{ pl}$$

Samlat behov för anställda och besökare blir då $107 + 432 = 539 \text{ pl}$.

Totalt antal parkeringsplatser som behöver anläggas för bostäder och verksamheter blir $372 + 539 = \mathbf{911 \text{ pl}}$

5.3 Jämförelse mellan scenario 1 & 2

	Scenario 1	Scenario 2
Bostäder	501	372
Verksamhet	1045	539
	1546	911

Skillnaden i beräkningarna av parkeringsbehov är mycket stor mellan scenario 1 och scenario 2. Scenario 1 innebär ca 70 % mer parkeringsplatser än scenario 2.

Då det finns ett starkt statistiskt underlag för parkeringsefterfrågan hos både bostäder och verksamheter för beräkningen av scenario 2 bedöms det som ett troligt scenario för den framtida utvecklingen av Väsby Centrum. Att följa scenario 1 skulle innebära att anlägga över 600 parkeringsplatser som med all sannolikhet inte kommer att efterfrågas.

6 Mobilitetsåtgärder

Syftet med mobilitetsåtgärder är skapa goda förutsättningar för hållbart resande och sänka parkeringsefterfrågan genom att erbjuda andra former av mobilitet än att äga egen bil. Sammantaget ska åtgärderna främst sänka efterfrågan på bilparkering. Åtgärderna ska utformas och anpassas med avseende på bland annat typ av bebyggelse, förutsättningar för resande med respektive trafikslag samt det geografiska läget.

Inom ramarna för den här mindre utredningen i ett tidigt skede av planeringen kommer inte ett färdigt paket presenteras, utan det bör slutföras när antal och vilken typ av lägenheter är klarlagt.

Forskning har visat på mobilitetsåtgärders goda effekter för att minska parkeringsefterfrågan. Ett pågående forskningsprojekt som Tyréns arbetar med har visat på ett spann på mellan 25-50% lägre efterfrågan på parkering genom att erbjuda boende mobilitetsåtgärder. En stad som studerats är Vallentuna där effekten motsvarade 35% lägre parkeringsefterfrågan. Vallentuna har dock en något mindre kapacitetsstark kollektivtrafik i jämförelse med Upplands Väsby, särskilt på sikt när den planerade utbyggnaden av fyrspar mellan Uppsala och Stockholm.

Tyréns bedömer därför möjligheten till att med mobilitetsåtgärder reducera parkeringstalet med 20% som en försiktig uppskattning av åtgärdernas effekter.

Ett paket med mobilitetsåtgärder som skulle motsvara en 20% reduktion av parkeringstalet skulle till exempel kunna innebära:

- Marknadsföring och kommunikation
- Bilpool
- Cykelpool
- Professionell mobil cykelservice
- Cykelparkering av god kvalitet
- Utvärdering av åtgärdernas effekter

Det skulle resultera i följande parkeringstal och antal parkeringsplatser för bostäder.

Tabell 8. Reducerade parkeringstal med hjälp av mobilitetsåtgärder.

Typ av lägenhet	Antal lägenheter	P-tal	Antal p-platser	P-tal besökare	Antal p-platser	Totalt
1 RoK	180	0,25	44,5	0,07	12,6	
2 RoK	180	0,36	64,3	0,07	12,6	
3 RoK	180	0,60	108,9	0,07	12,6	
4 RoK	30	0,73	21,9	0,07	2,1	
5 RoK	30	0,80	24,0	0,07	2,1	
Totalt	600		267		42	309

Jämfört med parkeringsbehov enligt scenario 2 (373 pl) innebär det en reduktion med 17 %.

Det totala behovet skulle då uppgå till $309 + 539 = 848$ p-platser.

7 Samnyttjande

Genom att inte ha uppdelade och specifika parkeringsytor för flera olika sorters verksamheter och bostäder kan alla parkeringsplatser samnyttjas och användas mer effektivt. Det innebär att all parkering är friflytande och inga specifika platser hyrs ut till anställda eller specifika besökare. All boendeparkering är exkluderad från samnyttjandet, då deras parkeringsanläggning kommer bli separerad från gallerians parkeringsanläggning.

Med samnyttjande så inträffar den högsta parkeringsefterfrågan lördag dagtid, när det är maximal eller nästan maximal parkeringsefterfrågan från besökare till boende, gallerian och dagligvaror. Vid samma tidpunkt är det dock ingen parkeringsefterfrågan från anställda eller besökare till vårdcentralen.

I relation till det totala antalet parkeringsplatser som efterfrågas blir samnyttjandegraden 76%, vilket innebär en reduktion med 145 parkeringsplatser totalt. Det innebär en reduktion från 598 parkeringsplatser för alla besökare och anställda till 453 parkeringsplatser.

Det totala behovet skulle då uppgå till 453 bilplatser för besökare och anställda och 267 bilplatser för boende, sammanlagt 713 parkeringsplatser.