

REGION GOTLAND

Innovativa lösningar för bilparkering i Visborg - med fokus på samnyttjande

Kortversion

RAMBÖLL MALMÖ



Innovativa lösningar för bilparkering i Visborg – med fokus på samnyttjande

Kortversion

Datum	2019-03-01
Uppdragsnummer	1320039006
Utgåva	Kortversion 1.0

Mattias Alfredsson, uppdragsledare
Ellen Andersson, handläggare

Ramböll Sverige AB
Skeppsgatan 5
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Organisationsnummer 556133-0506

SAMMANFATTNING

Ramböll fick av Region Gotland i uppdrag att studera förutsättningarna för samnyttjade och samlade parkeringslösningar i Visborg. Vilket samnyttjande är möjligt, hur kan det styras och vilka innovativa parkeringslösningar ses som möjliga inom området? Kortfattat innebar uppdraget att titta på hur tankarna kring att främja hållbart resande, så som det beskrivs i Parkeringsstrategi Gotland, kan implementeras i Visborg.

Med sitt läge om cirka 4 kilometer från centrala Visby finns goda förutsättningar för hållbar mobilitet i Visborg. Det finns dock utmaningar. Gotland är i nuläget en av Sveriges mest biltäta kommuner, samtidigt som den rådande prisnivån för parkering är låg. Om inga åtgärder görs för att förändra efterfrågan på bilparkering när området byggs ut kommer efterfrågan överstiga den parkeringsnivå som tillgodoses utifrån parkeringsnormen. Detta skulle leda till en reell upplevd brist på bilparkering i området.

Efter genomgång av dagens och morgondagens parkeringssituation står det klart att efterfrågan på bilparkering kommer att bli en utmaning. Exempelvis riskerar efterfrågan på bilparkering år 2030 och år 2040 att vara så stor att det skulle komma att fattas mellan 800 till 1600 bilparkeringar i området. Men om stora satsningar görs på hållbar infrastruktur för buss och cykel samt om potentialen för att samnyttja bilparkering tas tillvara finns det förutsättningar för Visborg att utvecklas till den hållbara stadsdel som beskrivs i strukturplanen.

Utifrån uppskattningar av antalet befintliga parkeringsplatser som finns kvar efter att området exploaterats, parkeringsefterfrågan som uppkommer från de nuvarande verksamheterna och från de tillkommande boende, hade det teoretiskt sett inte behövts anläggas några nya parkeringsplatser förrän vid utbyggnaden av etapp 3, enligt *Figur 5*. Rimliga gångavstånd, juridiska spörsmål och fastighetsägarnas vilja till att samnyttja parkering är förutsättningar som kan begränsa möjligheterna för samnyttjandet. Alla befintliga parkeringsplatser är därför inte möjliga att samnyttja, men en stor andel av parkeringen i kvarteret Kasernen (stadshusets parkering) och kvarteret Skenet (skolans parkering) ligger inom rimliga gångavstånd från de områden som ska bebyggas med bostäder.

Som en del av en hållbar parkeringslösning i Visborg finns ett förslag på parkeringsanläggning i Kilen. Denna lokalisering har primärt bedömts som lämplig.

1. BAKGRUND

1.1 DAGENS PARKERINGSSITUATION I VISBORG

Parkeringen i området består idag enbart av markparkering, varav de flesta - ungefär 1200 platser ligger centrerade i norra Visborg, runt Region Gotlands kontor. I den sydvästra delen ligger i dag flera tyngre verksamheter, med stora ytor tillgängliga för parkering. Dessa har inte ingått i utredningen eftersom markanvändningen, och därmed möjligheterna för parkering, förväntas förändras när området omvandlas.

Regleringen av parkering har varit relativt spretig i området, med olika varianter, men går mot att bli mer enhetlig.



Figur 1. Reglering av parkering i norra delen av Visborg.

1.1.1 AVGIFTSBELÄGGNING OCH ÖVERSPILL

Parkering bör behandlas som en vara och inte som en rättighet. Idag finns relativt stor tillgång till parkeringsmöjligheter till låg timkostnad, samt möjlighet att parkera i terräng i utkanten av Visborg utan kostnad. Betalningsviljan för parkering är låg, vilket gör att de ekonomiska incitamenten för privata aktörer att bygga och driva nya parkeringsanläggningar i området är låga. Så länge exploateringsnivå och reglering i detaljplan möjliggör markparkering inne i kvarteren kommer privata exploatörer föredra att tillgodose parkeringsbehovet så.

Efter att den stora parkeringsplatsen vid Regionhusen avgiftsbelades med 5 kr per timme minskade beläggningen radikalt, från drygt 100 procent till cirka 40 procent dagtid (Lennart Klintbom, trafikingenjör Region Gotland). Detta visar vilken påverkan en reglering med avgift kan ha. Troligtvis har bilarna inte försvunnit från området utan de står parkerade på andra ställen.

I Visborg, som omges av lågt exploaterade områden, finns en risk för överspill under utbyggnadens gång. I nuläget finns till exempel ett antal bilar parkerade i terrängen runt Kung Oscars väg, istället för att använda parkeringsytorna som är avgiftsbelagda. När området byggs ut kan en lokal trafikföreskrift om tätbebyggt område utföras, vilket innebär att dessa bilar kan bötfällas, vilket inte är möjligt idag.

För att skapa en hållbar parkeringsmarknad är det viktigt att arbeta med åtgärder som styr bilarna till det planerade parkeringshuset. Det ska inte vara mer attraktivt att parkera utanför områdets parkeringsanläggningar.

1.2 HÅLLBARA RESOR FRÄMJAR ATTRAKTIVA KVARTER

Det finns flera möjliga åtgärder som påverkar bilanvändandet. Att satsa på god infrastruktur för kollektivtrafik och cykel är grundläggande. Skulle exempelvis en gen "supercykelväg" mellan Visborg och Visby centrum anläggas är det sannolikt att fler skulle välja att cykla den sträckan. Särskilt om bilparkeringen är avgiftsbelagd. Skulle exempelvis en skyttelbuss med BRT¹-kvaliteter trafikera sträckan är det likaså troligt att fler skulle ställa bilen till förmån för kollektivtrafiken. På så sätt är det möjligt att minska efterfrågan på bilparkering i området. Det vill säga satsningar på infrastruktur som främjar hållbara resor är grundläggande. För att underlätta för nya resvanor är det viktigt att dessa kvaliteter finns på plats redan från början när de första boende flyttar in i området.

Gemensamt för hållbara resor är att de är:

- ❖ Yteffektiva
- ❖ Aktiva och hälsosamma
- ❖ Främjar attraktiva miljöer
- ❖ Minskar utsläpp och buller

För att möjliggöra mer attraktiva livsmiljöer i kvarteren utan alltför stora hårdgjorda ytor är det väsentligt att det satsas på samlade parkeringsanläggningar i kombination med hållbar infrastruktur och beteendeåtgärder.

Om hållbart resande ska främjas gäller det att infrastrukturen runt omkring tydligt stödjer de eftersträlvade färdmedelsvalen. När det gäller förutsättningar för hållbara resor är det generellt stora skillnader mellan landsbygd, tätort och central stad. Förutsättningarna är ofta bättre i storstad och tätort än på landsbygd. Visborg ligger idag i utkanten av tätort, cirka 4 km gång- och cykelväg från Visby centrum och på andra sidan Färjeleden som skapar en barriäreffekt. I takt med att utbyggnaden framskrider kommer Visborg att få mer tätortskaraktär och förbättrade möjligheter för hållbart resande.

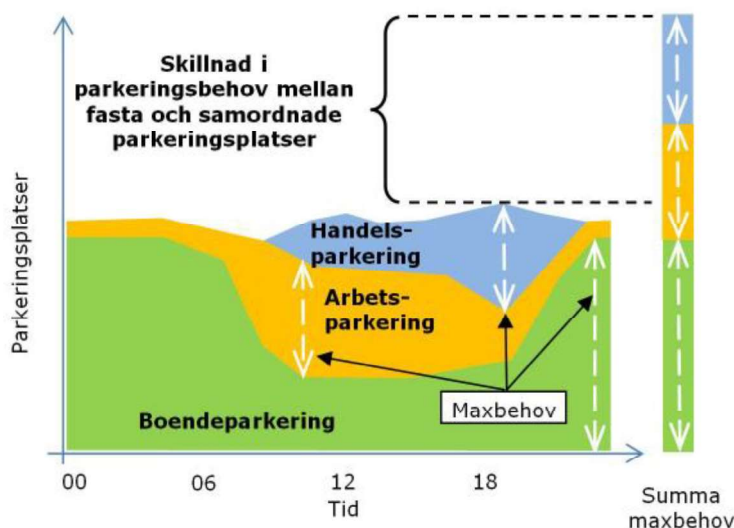
¹ Buss Rapid Transport är en högkvalitativ busslösning som bär många av spårvägens fördelar men som är en flexiblare och billigare lösning.

Primära faktorer som påverkar valet av färdmedel:

- ❖ Utformning av gatunät för gång, cykel, kollektivtrafik och bil
- ❖ Fördelning av yta till respektive färdmedel
- ❖ Närhet till service, arbete och fritidsaktiviteter
- ❖ Närhet till kollektivtrafik, turtäthet och standard
- ❖ Närhet och tillgång till bilparkering
- ❖ Bilinnehav
- ❖ Vanor

1.3 OM SAMNYTTJANDE

Att samnyttja parkering är en åtgärd som minskar behovet av antalet parkeringsplatser och främjar attraktiva miljöer. Att kunna samnyttja parkering möjliggörs av att efterfrågan på parkering ser olika ut över dygnet för exempelvis boende, arbetsplatser och handel.



Figur 2. Illustrering av vinst med att samutnyttja parkering (Parkeringsstrategi Gotland 2018).

1.3.1 MÖJLIGHETER ATT SAMNYTTJA BEFINTLIG PARKERING I VISBORG

I Visborg finns två större befintliga parkeringsområden som idag endast används dagtid. Den ena är parkeringen runt Stadshuset (GA:23) med omkring 530 platser och den andra, skolans parkering i kvarteret Skenet (GA:29) med omkring 90 platser. Parkeringarna drivs idag som gemensamhetsanläggningar. Möjligheten att ansluta bostadsfastigheter till dessa gemensamhetsanläggningar bör utredas av en fastighetsjuridiskt sakkunnig.

Generella förutsättningar för att kunna samnyttja parkering:

- ❖ Bostäder och verksamheter i god blandning - olika behov av bilparkering över dygnet
- ❖ Ej reserverade platser
- ❖ Tillgänglig parkering dygnet runt

Att utnyttja potentialen för samnyttjad parkering i Visborg kan reducera behovet av yta för bilparkering till den grad att nyanläggning av parkering för vissa områden skulle kunna skjutas på framtiden.

1.4 EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Vid exploatering av områden i utkanten av en stad där markpriserna relativt sett är låga och graden av exploatering är lägre än i de centrala delarna, är det ofta fördelaktigt för byggherren att anlägga markparkering inom egen fastighet, förutsatt att det finns tillräckliga ytor, vilket är fallet i Visborg.

Tabell 1. Kostnad per parkeringsplats.

Markparkering	23 000 – 27 000 kr
Parkeringshus ovan jord	150 000 – 200 000 kr
Garage under jord	350 000 – 450 000 kr

Anläggningskostnaden för markparkering är låg i jämförelse med alternativen samtidigt som attraktiviteten i ett fastighetsekonomiskt perspektiv kan öka när parkeringsplatser finns nära inom den egna fastigheten. Förutsättningarna för att marknaden själv styr mot att efterfrågan av parkering samlas i gemensamma parkeringsanläggningar utanför fastighet är därför låga i Visborg.

1.4.1 KOMMUNALT PARKERINGSBOLAG

I de kommuner som har egna parkeringsbolag underlättas flera moment i planerings- och hanteringsprocessen. Utifrån det faktum att avgiftsnivån för att använda en parkeringsplats vanligen inte är tillräckligt hög för att motsvara kostnaderna för att anlägga och driva nya parkeringshus, förutom eventuellt i mycket centrala delar av större städer, ses ett kommunalt parkeringsbolag som en förutsättning för att kunna använda parkeringsköp. I städer som Malmö, Uppsala, Linköping, Västerås, Lund, Stockholm, Göteborg m.fl., där parkeringsköp erbjuds till exploatörer, används kommunala parkeringsbolag.

1.5 JURIDIK

Juridiskt sett finns det olika verktyg att använda i planprocessen för att styra mot att gemensamma parkeringsanläggningar ska användas för flera fastigheter.

Markanvisningsavtal är ett användbart redskap när kommunen själv äger marken. Genom markanvisning kan kommunen ställa villkor för de byggaktörer som önskar bebygga fastigheten. Till exempel kan man ställa kravet att all parkering ska lösas med parkeringsköp vilket har praktiserats i bland annat Ulleråker i Uppsala och Vallastaden i Linköping.

Exempel från "Vallastaden markanvisningsstrategi: Parkering för cykel och bil"

För bilparkering gäller kommunens system om parkeringsköp i kombination med genomförande av en bilpoolslösning för samtliga bostäder och lokaler. Det ger ett reducerat parkeringstal om 6 bilplatser per 1 000 m² BTA bostäder. Parkeringsgarage byggs av det kommunala parkeringsbolaget Sankt Kors Fastighets AB (Dukaten) och platser hyrs direkt av dem. Parkering för rörelsehindrade och korttidsparkering, för i och urlastning, samt parkeringar för bilpoolsbilar anordnas av Dukaten på kommunal mark som kantstensparkeringar i gaturummen. Även dessa upplåts och ingår i friköpssystemet. Inom kvartersmarken (gränder) kommer parkeringsplatser för rörelsehindrade samt

*angöringsplatser att kunna anordnas. **Ytterligare parkeringar inne på bostadsgårdar eller garage i underbyggda gårdar kommer inte kunna anordnas.** Avgiften för parkeringsköp är 2,5 prisbasbelopp exklusive moms (ca 120 000 kr).*

Exploateringsavtal är ett motsvarande avtal som används när en privat aktör äger marken. I avtalet kan kommunen och byggaktören komma överens om finansiering och ansvar för utförandet av åtgärder som är **nödvändiga** för att exploateringen ska kunna utföras. Byggaktörens åtaganden måste dock stå i rimligt förhållande till den nytta han/hon har av planen. I flera kommuner där det byggs så täta kvarter att det inte finns utrymme för att bygga markparkering är parkeringsköp populärt bland exploatörerna, alternativet är då att anlägga underjordiska parkeringsgarage vilket kostar mer, särskilt för garagelösningar i flera plan.

Med utgångspunkt i att ett parkeringshus inte är en nödvändighet för att lösa parkeringsbehovet och de stora prisskillnader som råder mellan att anordna markparkering och parkeringshus, är det troligtvis inte möjligt att ställa krav på parkeringsköp i ett exploateringsavtal.

Detaljplanen är den tredje möjligheten att styra markanvändningen ifrån parkering. För att uppnå syftet med planen kan bestämmelser antas om var och hur parkering ska anläggas. Bestämmelserna i en detaljplan får inte vara mer detaljerade än vad som krävs för att uppnå syftet. Med syftet att utveckla en "Ekostad" där hållbart resande starkt ska prioriteras, borde det finnas möjligheter att starkt begränsa markparkering med egenskapsbestämmelser inom kvarteren.

2. INNOVATIVA PARKERINGSLÖSNINGAR

2.1 FLEXIBLA PARKERINGSTAL - ÅTGÄRDER FÖR RABATTERADE P-TAL

Avsikten med flexibla parkeringstal är att skapa ekonomiska incitament för byggherrar att genomföra åtgärder som minskar behovet av att äga och köra bil.

För att detta ska fungera i praktiken är det viktigt att omgivningen tydligt underbygger de färdmedel som eftersträvas. Det vill säga hög standard på kollektivtrafik och cykelvägar är avgörande för om behovet av bilparkering kommer att motsvara utbudet av parkering. I Parkeringsnormen för Gotland ges generella avdrag från parkeringskraven för lösningar som; bilpool, lastcykelpool, rabatterade kollektivtrafikkort, prioriterade cykelparkeringar, smarta leveransskåp och parkeringsavgifter som täcker hela kostnaden.

Nivåerna på den procentuella reduktionen i parkeringsnormen är generella riktlinjer för hela Gotland och bör justeras efter de behov och förutsättningar som finns i Visborg. I Tabell 2 ges förslag på utformning av reduktionsnivåer. Reduktionsnivåerna bygger på mycket begränsad information av Visborgs förhållanden och rekommenderas utredas vidare.

Tabell 2. Förslag på procentuell reduktion vid användning av flexibla parkeringstal.

Reduktionsform	Bostäder	Verksamheter
Närhet till kollektivtrafik	5 %	10 %
Bilpool	10 %	15 %
Beteendepåverkande åtgärder	5 %	5 %
Cykelåtgärder	5 %	5 %

Som Tabell 2 anger finns det större utrymme att reducera verksamheters bilplatser än bostäders. Detta motiveras av att bilinnehavet antas vara starkare kopplad till bostaden än till arbetsplatsen.

2.2 FRÅN PARKERINGSHUS TILL MOBILITETSHUS



Att prata mobilitetshus istället för parkeringshus är en trend som kommer från Europa och som sprider sig över Sverige. I utvecklingsområdet Ulleråker i Uppsala satsas det på att bygga mobilitetshus istället för parkeringshus. Till skillnad från traditionella bilparkeringshus innehåller mobilitetshus flera funktioner så som bilpool, hyrbil, hyrcykel, cykelverkstad och cykeltvätt, leveransskåp och vagnar för varor, laddplatser för elcyklar och elbilar, cykelpump och cykelparkeringar.

Figur 3. Mobilitetshusets olika funktioner.

2.3 KRAV PÅ FRIKÖP AV PARKERING

I utvecklingsområdet Ulleråker är det ett krav att all bilparkering enligt p-norm friköps för 175 000 kr/plats och att Uppsala parkeringsbolag genom detta ansvarar för att mobilitetshus byggs inom rimliga gångavstånd. Detta krav förmedlas vid markanvisning av kommunen. Om parkeringsplatserna placeras så att cykelparkering och busshållplats finns närmare bostaden eller målpunkten än bilparkeringen, vilket vanligen är fallet vid parkeringsköp, innebär det att sannolikheten för hållbara resor ökar.

2.4 FRÅN PARKERINGSKÖP TILL PARKERINGSLÅN

"Parkeringslån" är ett parkeringsköp som fonderas och som kan återbetalas om vissa krav och förutsättningar uppfylls. Detta är en innovativ lösning, då den troligtvis inte har tillämpats tidigare i Sverige. Vid ett vanligt parkeringsköp med friköp betalar fastighetsägaren in en summa som garanterar rätten för ett visst antal av de boende/verksamma på fastigheten att kunna hyra en plats i en parkeringsanläggning. Ur fastighetsägarens perspektiv är nackdelen med det systemet att hela summan eller delar av den förgås om den verkliga efterfrågan av de som använder fastigheten inte är så stor som det antal som betalats för.

Parkeringslån kan tillämpas i de fall efterfrågan av parkering på sikt är osäker och ska ses som ett alternativ till flexibla parkeringstal men som minimerar risken och konsekvenserna för kommunen om efterfrågan på parkering inte skulle bli som förväntat.

Tanken är att en utvärdering görs, förslagsvis 5 år efter inflyttningsdagen, och om efterfrågan på parkering stämmer överens med parkeringsutbudet återbetalas parkeringslånet. Uppfyller fastighetsägaren inte kraven behåller kommunen beloppet för p-köpet som kan användas till att bygga p-anläggning. Detta förutsätter att ett parkeringsreservat finns med i detaljplan på fastigheten eller i närområdet. Ett sådant reservat skulle kunna utgöras av exempelvis en fotbollsplan. Det konkreta ställningstagandet som eventuellt blir aktuellt längre fram, bilparkering eller fotbollsplan, är även intressant ur ett pedagogiskt perspektiv.

Teoretiskt finns det många fördelar med P-lån, framför allt från kommunens sida. På detta sätt hamnar incitamentet för att uppfylla hållbarhetskraven på byggherren/fastighetsägaren och det är fastighetsägaren som rapporterar och ansöker om att få tillbaka inbetalt P-lån.

2.5 MULTIFUNKTIONELLA PARKERINGSYTOR

Med multifunktionella parkeringsytor menas att en yta kan ha olika funktioner över året. En översvämningsyta eller fotbollsplan kan exempelvis vid större evenemang också fungera som parkering. Om nybildad parkering sänks ner och byggs med permeabelt material utgör de en del i klimatanpassningen. Detta kan i längden spara markyta, då volymmagasin och utjämningsdammar inte behöver anläggas.

2.6 P-TAL=0. EXEMPLET CYKELHUSET OHBOY

Cykelhuset Ohboy i Västra hamnen i Malmö genomfördes med ett parkeringstal=0 vilket har fungerat tack vare innovativa satsningar på att prioritera cykel i fastigheten. Exempelvis har hiss och loftgångar anpassats för cykelanvändning.

Närheten till högvärdig kollektivtrafik och cykelnät med hög standard har också varit en förutsättning. Cykelhuset ligger cirka 1 500 meter från Malmö centralstationen. Det vill säga ytterst goda förutsättningar för biloberoende mobilitet. Trots goda förutsättningar har kommunikationen inför, under och efter varit avgörande. Hur bilparkeringen hanteras på

fastigheten såldes in tidigt och genom hela processen. De som flyttade in var väl införstådda i att bilparkering inte kunde lösas på fastigheten.



Figur 4. Bilder från Cykelhuset OHBOY.

2.7 PARKERINGSBUS MED STUDENTBOENDE

Ett Parkeringshus som kombineras med studentbostäder är ett innovativt förslag där övre däck eller delar därav, vid låg beläggning, skulle kunna användas som takterrass. Att integrera studentboende i parkeringshus kan vara ett sätt att skapa bättre finansieringsmöjligheter för att genomföra parkeringshus där markvärdet är lågt.

3. EFTERFRÅGAN OCH UTBYGGNAD AV PARKERING

Utbyggnaden av exploateringsområdet under den första 10-årsperioden antas ske i tre etapper enligt *figur 5*.



Figur 5. Visborgs tre utbyggnadsetapper.

Gotland är en av Sveriges biltätaste kommuner och dessutom relativt glest befolkat, vilket gör att bilen lätt får en framträdande roll i kommunikationerna. En fortsatt utveckling i dagens riktning innebär ett högt bilinnehav och därmed stor efterfrågan av parkering, då varje bil använder 2–5 parkeringsplatser dagligen i genomsnitt. För att vända denna utveckling behöver Region Gotland arbeta med en målstyrd parkeringsplanering. Den nyligen antagna Parkeringsstrategin innebär att parkeringstalen kan uppfattas som otillräckliga om bilinnehav och bilanvändande i området fram till år 2040 följer samma mönster som idag.

Tabell 3. Tre scenarier för bilparkering. Totalt parkeringsnetto för Visborg.

	Ettapp 1	Ettapp 2	Ettapp 3	2040
1. Fortsätter som idag	-350	-700	-900	-1600
2. Med mobilitetsåtgärder	-250	-400	-500	-800
3. Med Samnyttjande och mobilitetsåtgärder	300	250	300	450

1. Fortsätter som idag

Beräkningar för parkeringsefterfrågan visar att om inte mobilitetsåtgärder och samnyttjande av parkering görs så kommer efterfrågan av parkering kraftigt överstiga utbudet. Trots att nya parkeringar byggs ut enligt parkeringsnormen skulle de boende och verksamma i området uppfatta att det fanns ett stort underskott av parkeringsplatser. Ett stort antal befintliga parkeringsplatser bebyggs bort, bland annat de stora parkeringsytorna bakom länsstyrelsen, samtidigt som de nya parkeringar som tillkommer byggs inom respektive detaljplan och därmed inte kan samnyttjas i ett större system. I beräkningarna antas att andelen som reser till och från området med bil är oförändrat hög fram till 2040.

2. Med mobilitetsåtgärder – hållbar infrastruktur och beteendeåtgärder

Med infrastruktur för hållbara färdssätt och aktiv beteendepåverkan minskas efterfrågan på bilparkering. Bland annat antas att färdmedelsandelen för bil minskar med 30 procentenheter mellan 2025 och 2040 och att fler börjar samåka till arbetet, från 2% år 2020 till 5% år 2030. Det minskande bilanvändandet antas påverkas av att mobilitetsåtgärder som exempelvis bilpool införs i området. Trots dessa åtgärder är ett parkeringsunderskott troligt.

3. Samnyttjande och mobilitetsåtgärder

Från tabellen kan vi konstatera att om det utöver införandet av mobilitetsåtgärder, även vore möjligt att samnyttja alla parkeringar i Regementsområdet skulle det aldrig råda någon brist på bilparkering. Då det idag råder ett stort överskott av parkering är det egentligen först vid år 2030 som det är nödvändigt att anlägga nya parkeringsplatser för att täcka efterfrågan. Observera att detta är ett teoretiskt resonemang som varken tar hänsyn till gångavstånd, juridiska frågor eller viljan till att samnyttja parkering mellan fastighetsägare. Syftet med beräkningarna är främst att visa potentialen av att samnyttja i Visborg.

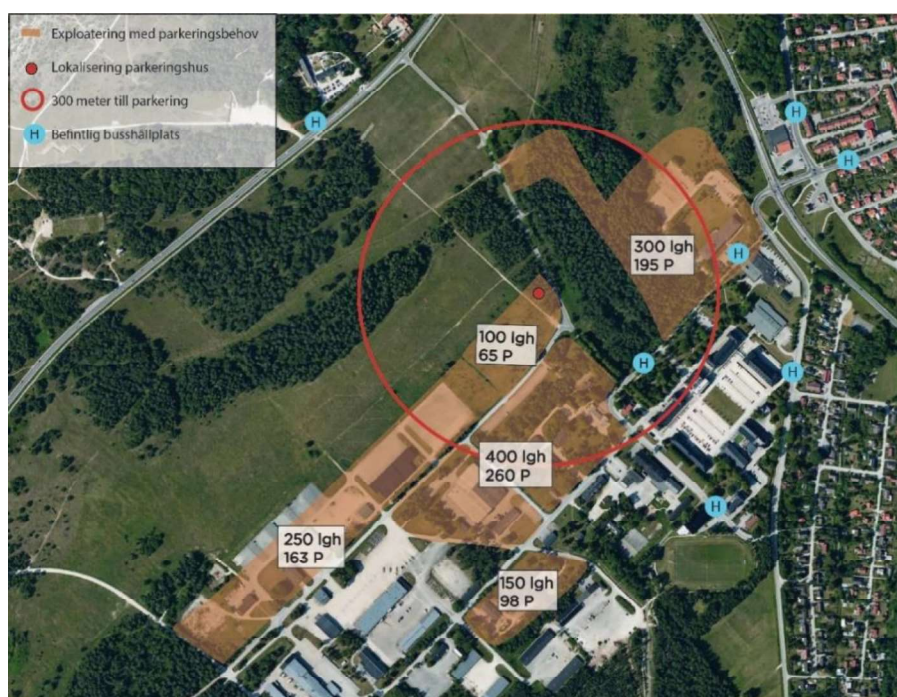
4. SAMLAD OCH SAMNYTTJAD PARKERINGAR I VISBORG

Förutsättningar för parkeringshus

- ❖ Hög exploatering, för att få ekonomi och realistiska gångavstånd
- ❖ Reglerad parkering i närområdet
- ❖ Parkeringsbolag eller andra ägarformer
- ❖ Tydlig kommunikation med byggherrar

4.1 PARKERINGSHUS "KILEN"

Att anlägga en ny parkeringsanläggning i området "Kilen" i korsningen Kung Oskars väg och Vädursgatan, bedöms som en god lösning utifrån att platsen ligger centralt i förhållande till den planerade bebyggelsen och eftersom läget längs med Kung Oscars Väg gör att trafikflödena till området kan spridas mellan Färjeleden och Toftavägen.



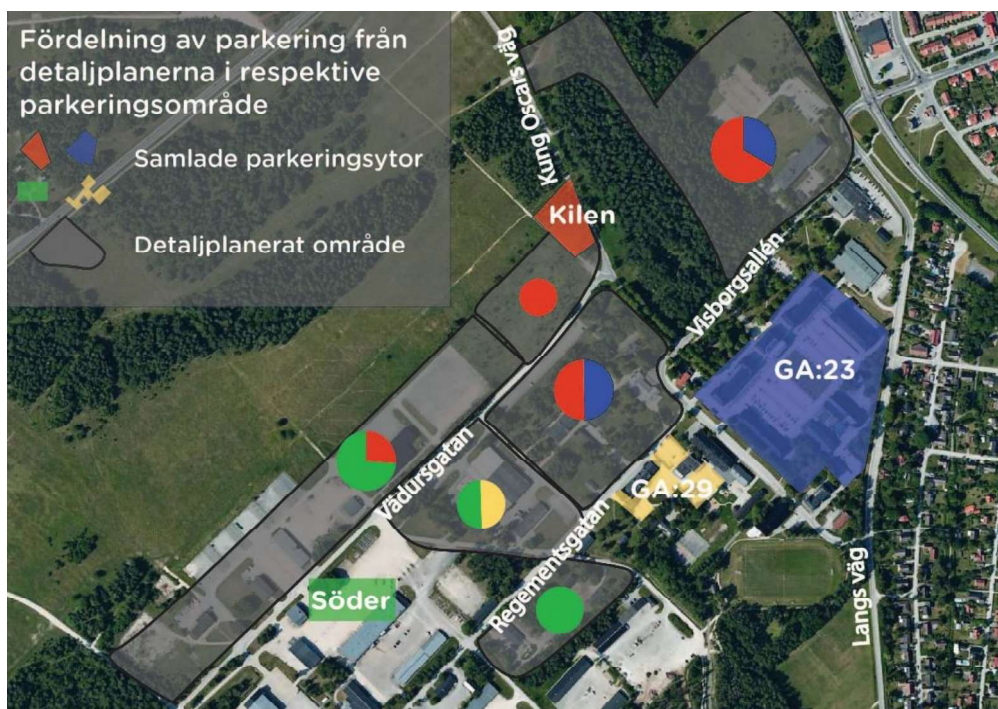
Figur 6. Lokaliseringsförslag och upptagningsområde för ny parkeringsanläggning.

Idag räknas lokaliseringen till områdets utkant, ungefär lika långt bort som närmaste busshållplats, för stora delar av utbyggnadsområdet. En princip vid planering av hållbara stadsdelar är att det ska vara närmare till en hållplats än till bilen. I framtiden när området byggts ut och parkeringshuset är mer centralt belägen i bebyggelsen, bör hållplatslägen (och turtäthet) i området ses över så att hållbara vardagsresor underlättas i stadsdelen. Lokaliseringen är också inom rimligt gångavstånd (400 meter) för de som arbetar i Norra Visborg (Länsstyrelsen, Skogsstyrelsen, SIDA med flera). Placeringen har närhet till större markområden som kommunen äger. Det ger en säker efterfrågan då kommunen, genom krav

vid markanvisning, har möjlighet att säkerställa att efterfrågan på parkering löses i anläggningen.

Utifrån en föreslagen ytstorlek på parkeringshuset på 40*60 meter och höjd av tre våningar med p-däck på taket skulle 340 platser rymmas. Den röda cirkeln i figur 6 visar ett avstånd där radien är ungefär 300 meter, verkligt gångavstånd på 400 meter, vilken är en sträcka som anses acceptabel. Det är därför inte möjligt att samla all parkeringsefterfråga från hela området i denna anläggning.

En god lösning är därför att sprida ut parkeringsefterfrågan från de boende, som mestadels nyttjar parkering nattetid, mellan de båda befintliga parkeringsplatserna vid Stadshuset (GA:23) och skolan (GA:29) som endast nyttjas dagtid. För en del tillkommande bostäder i utbyggnadsområdet blir dock avstånden längre än 400 meter för att kunna parkera i Kilen, GA:23 eller GA:29. För de bostäder som byggs längst ner i sydväst i Lyktan och i etapp 3 rekommenderas istället att hitta en lösning för att samnyttja parkering med verksamhetsområdet i söder. Figur 7 visar ett förslag på hur parkeringsefterfrågan från respektive detaljplaneområde kan fördelas mellan de större samlade parkeringarna.



Figur 7. Samlad och samnyttjande av bilparkering i Visborg

5. REKOMMENDATIONER FÖR VISBORG:

- Anta ett effektmål för Visborg, i likhet med "80 procent hållbara resor 2030" i Ulleråker i Uppsala.
- Initiera att en fastighetsägarförening bildas i Visborg, där frågor som hantering av parkering - "parkering för Visborgs bästa", avfallshantering, gemensamma lokaler, mötes- och konferenslokaler etc. kan avhandlas. Regionen kan använda detta forum för att lyfta och driva gemensamma frågor för området.
- Var noga med kommunikationen om vilka parkeringsförhållanden, *lägre parkeringstal än hittills på Gotland*, som ska råda i området. Detta är väsentligt under hela byggprocessen – från markanvisning till inflyttning. Se exemplet Cykelhuset Ohboy i Malmö med p-tal=0.
- Räkna Visborg till Typområde C (p-tal=0,65), för att senare i takt med att infrastruktur för kollektivtrafik och cykel kommer på plats, övergå till Typområde B (p-tal=0,5) enligt P-normen.
- En anpassning av reduktionsnivån för olika mobilitetsåtgärder utifrån Visborgs förhållanden bör utredas. Tillämpningen av flexibla parkeringstal i och med den redan låga p-normen kan annars bli svår att genomföra.
- Fysiska åtgärder som gena cykelvägar inom området och mot Visby C, samt god kollektivtrafik är av stor vikt att få på plats tidigt under områdets utbyggnad.
- Utred möjligheterna för parkeringsbolag på Gotland. På grund av relativt låga exploateringstal och låg bebyggelse kan det annars bli svårt att finansiera P-hus.
- Samla flera funktioner än bara parkering i parkeringshus till konceptet mobilitetshus. Exempelvis bilpool, cykelpool, cykelverkstad, lånecyklar mm.
- Ställ krav på parkeringsköp vid markanvisning
- Utred möjligheter för nya lösningar som multifunktionella parkeringsytor med alternativa användningsområden under året, parkeringslån istället för parkeringsköp och mobilitetshus istället för parkeringshus.

Att arbeta in hållbara vardagsresor i en stadsdel kräver helhetstänk, förankring, medverkan av olika kompetenser och aktörer. För att på riktigt främja hållbar mobilitet behöver insatser göras från början till slut i planeringsfasen, i byggskedet samt i drifts- och underhållsskedet. Gemensamma utgångspunkter och krav på förutsättningar som främjar hållbar mobilitet behöver förmedlas tidigt redan vid markanvisning. Annars riskerar Visborg att gå samma öde till mötes som Terra Nova, bostadsområde 3 km sydöst om Visby centrum. Nämligen att fastighetsägare känner sig tvingade att tillgodose ett parkeringsbehov på 2.0. I P-normen för Region Gotland klassas Visborg som Typområde B. Oavsett om typområde B eller C används är det ett lägre parkeringstal än vad som hittills har praktiserats på Gotland. Typområde B innebär att endast en halv bilparkeringsplats per genomsnittslägenhet tillgodoses enligt normen. Detta måste kommuniceras tidigt till samtliga aktörer i byggprocessen.

