Parkeringsutredning Pulsenområdet, Borås

Trivectors rapport för Borås Kommuns Parkerings AB

Dokumentinformation

Titel: Parkeringsutredning Pulsenområdet, Borås

Projektnummer: 22106

Rapportnummer: 2022:120

Författare: Johan Kerttu

Medverkande: Alix Lereculey-Peran

Kvalitetsgranskning: Rasmus Sundberg

Beställare: Borås Kommuns Parkerings AB
Kontaktperson: Birgitta Neugebauer

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2022-07-01	Preliminärversion	Beställare
0.95	2022-07-05	Uppdaterade siffror på exploatering	Beställare
0.99	2022-08-08	Kompletterande siffror Norsen 8)	Beställare
1.0	2022-08-11	Slutversion	Beställare

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Förord

Trivector har fått i uppdrag att ta fram en parkeringsutredning för utvecklingsplanerna för Pulsenområdet i centrala Borås, som innebär att befintliga verksamheter utvecklas och befintlig markparkering exploateras och ersätts av parkerings- och mobilitetslösningar i mobilitetshus i området.

Utredningen har utförts av civ.ing. Alix Lereculey-Peran och fil.mag. Johan Kerttu, samt kvalitetsgranskats av civ.ing. Rasmus Sundberg.

Lund, 2022-07-01

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Innehållsförteckning

1. Inledning 4
1.1. Bakgrund och syfte 4
2. Lägesförutsättningar 5
3. Befintlig bebyggelse och parkering 6
3.1. Befintliga lokaler 6
3.2. Befintliga parkeringsytor 6
4. Planerad utveckling av Pulsenområdet 9
4.1. Lokalytor efter exploatering 10
4.2. Övergripande förslag på parkerings- och mobilitetslösning 10
5. Parkeringsefterfrågan 11
5.1. Sammanfattning 11
5.2. Borås stads parkeringsnorm 11
5.3. Bilparkeringsefterfrågan 14
5.4. Cykelparkeringsefterfrågan 15
5.5. Samnyttjande av bilparkering 15
6. Slutsatser och rekommendationer 18
6.1. Förslag till utveckling av parkeringsnormen 19

1. Inledning

1.1. Bakgrund och syfte

Borås kommuns parkerings AB har efterfrågat en parkeringsutredning för att klarlägga parkeringsefterfrågan för planerad nyexploatering i Pulsenområdet i centrala Borås, samt utreda hur befintlig parkering påverkas. I detta ingår också att utreda hur bilplatser kan samnyttjas mellan befintlig och tillkommande bebyggelse. Utredningen ska beskriva bedömd samlad efterfrågan på parkering och stämma av denna mot tänkt parkeringslösning för området som helhet.

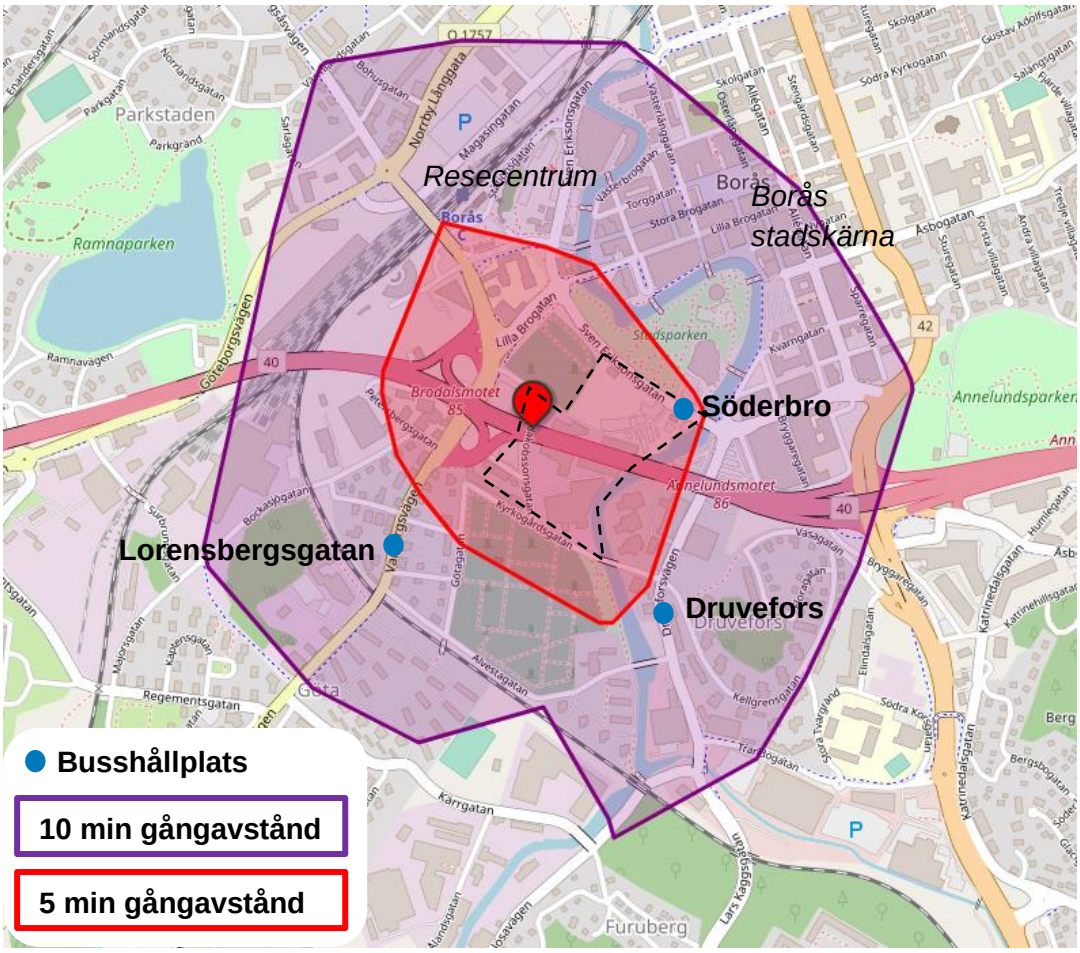
Syftet med denna utredning är att redovisa följande:

- Nuläge – dagens markanvändning och parkeringssituation med beläggningsgrad och beskrivning av användare av parkeringsplatser, utifrån tillgängligt underlag
- Planerad exploatering (inklusive planerad parkerings- och mobilitetslösning) och dess påverkan på befintligt parkeringsutbud
- Samlad parkeringsefterfrågan efter exploatering
- Möjlighet till samnyttjande av bilplatser och dimensionerande parkeringsefterfrågan

2. Lägesförutsättningar

Pulsenområdet ligger nära Borås stadskärna och Borås Resecentrum, som båda nås med 5-10 minuters promenad. Området är väl trafikerat av kollektivtrafik, med tre busshållplatser som tillsammans gör att kollektivtrafik kan nås från hela området inom 300 m fågelvägen. Hållplatserna heter Borås Söderbro, Druvefors och Lorensbergsgatan, se Figur 1.

Borås Söderbro trafikeras av alla stadsbusslinjer utom Linje 1 och trafikeras med minst en buss var 5:e min i rusningstrafik. Druvefors trafikeras av Linje 2 och 7 med en turtäthet i högtid på 8 minuter. Lorenbergsgatan trafikeras av Linje 6 med en turtäthet i högtid av 30 minuter. Det centrala läget innebär att parkeringsefterfrågan beräknas i stadens riktlinjer enligt parkeringstal för centrumzonen. Den goda kollektivtrafiktäckningen ger 10 % reduktion på parkeringstalen, samt möjlighet till ytterligare reduktion för bostäder och kontor om åtgärder för minskad efterfrågan på bilparkering genomförs, se kapitel 5.



Figur 1 Pulsenområdet i centrala Borås, med nåbarhet till fots inom 5 och 10 minuter, samt närbelägna busshållplatser.

3. Befintlig bebyggelse och parkering

3.1. Befintliga lokaler

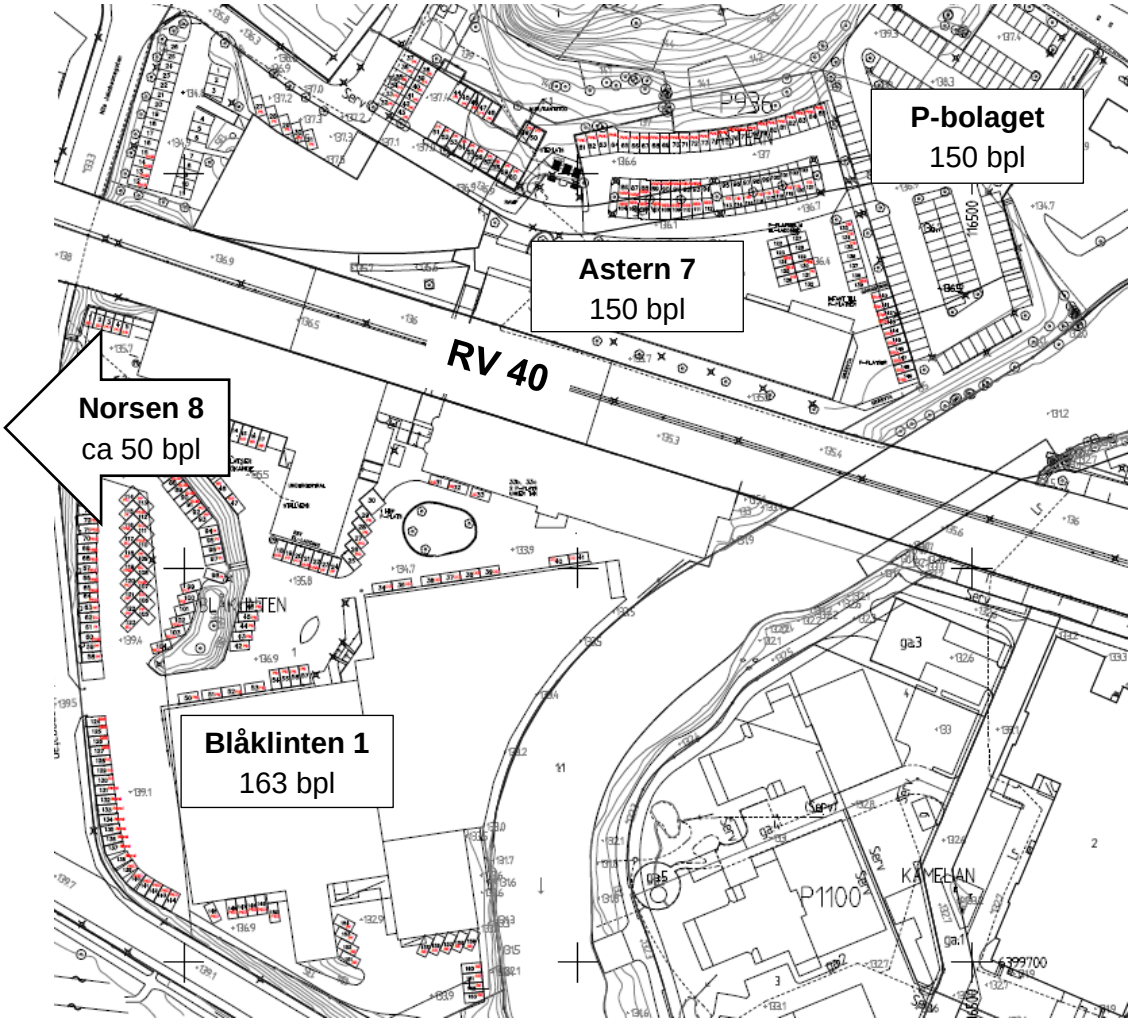
I nuläget finns det i Pulsenområdet kontor, lagerbyggnader, butikslokaler och ett konferenscentrum. Befintliga ytor uppgår till totalt ca 28 000 kvm BTA, varav omkring 22 500 kvm BTA kommer att finnas kvar efter exploatering.

3.2. Befintliga parkeringsytor

Dagens planområde upptas till stor del av markparkeringsytor, totalt 533 bpl fördelade på två fastigheter som ägs av Pulsen (Astern 7 och Blåklinten 1, totalt 313 bpl), en parkeringsyta som förvaltas av Parkering Borås (150 bpl) samt en parkeringsyta (ca 50 bpl) på fastigheten Norsen 8 som Borås stad hyr ut till boende i fastigheterna Rudan 11, 18, 19, 20 och 22, se Figur 2. Samtliga av dessa platser byggs bort i samband med planerad exploatering och måste ersättas på annat sätt.

De platser som finns på Pulsens fastigheter består mestadels av platser för de olika verksamheterna på fastigheterna, som i sin tur fördelar dem till sina anställda antingen som fasta, reserverade platser eller med P-tillstånd i mån av plats. 13 st platser är besöksplatser för besökare till verksamheterna, reglerade med avgift och tid (max 2 timmar).

För de platser som P-bolaget förvaltar gäller att 112 st är allmänt tillgängliga och reglerade med avgift (12 kr/tim vardag 9-18 och lördag 9-15) och tid (max 24 tim). Det finns även möjlighet att köpa periodbiljett för dessa: 725 kr, 30 dagar. Av resterande platser är 34 fasta platser med månadshyra och 4 ställplatser för husbil. Ställplatserna är inte kopplade till någon fastighet och bedöms vid behov kunna lösas på annan plats än centralt i Borås. De exkluderas därför i den fortsatta analysen.

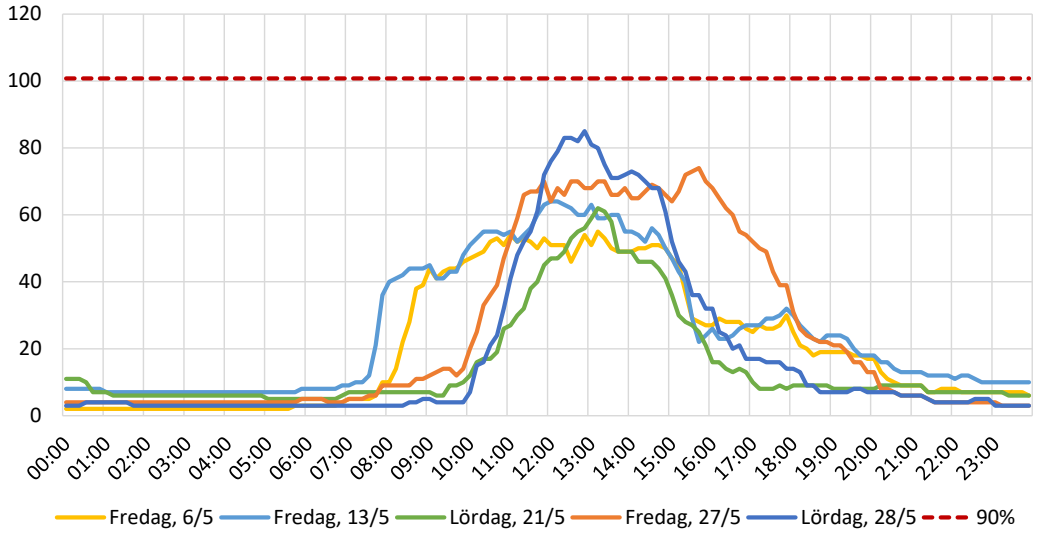


Figur 2 Befintlig parkering inom planområdet. OBS! ca 50 bpl på Norsen 8 (utanför kartbild) påverkas.

Parkeringsefterfrågan

För parkeringsplatserna inom Pulsens fastigheter finns inga beläggningsräkningar eller annan statistik över användning eller efterfrågan. Med anledning av den stora förändring av området som planerad nyexploatering innebär bedöms det rimligt att beräkna efterfrågan för de befintliga lokaler som behålls på samma sätt som för tillkommande lokaler, det vill säga enligt nu gällande parkeringsnorm, se kapitel 5.

Användningen av parkeringsbolagets 112 st allmänt tillgängliga platser går att följa upp genom betalningsstatistik (maj 2022), för korttidsbesök. Analys av denna visar att det är under fredagar och lördagar som de högsta beläggningsvärdena uppnås. De två dagar med högst beläggningstoppar var fredag 27/5 och lördag 28/5, det vill säga lönehelg, se Figur 3.



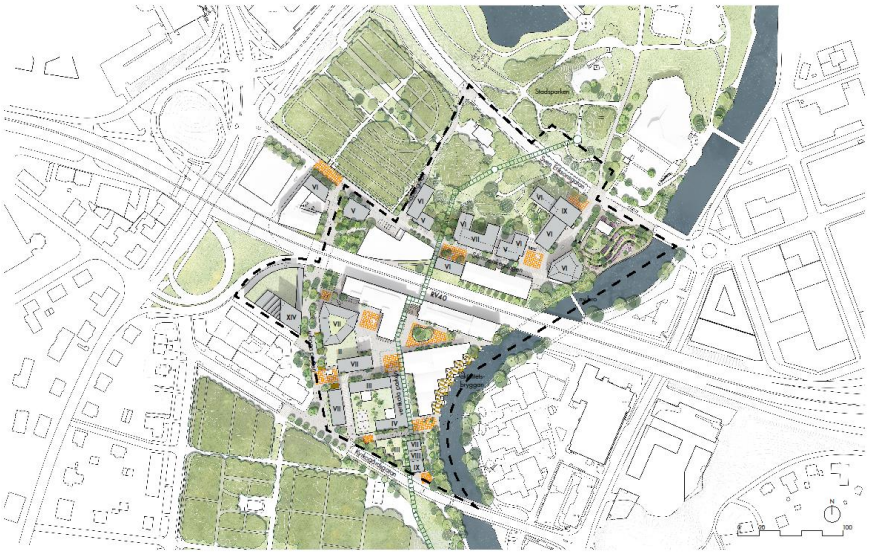
Figur 3 Beläggning över dygnet under de dagar i maj 2022 då högst beläggningstoppar uppmätts, samt 90 % beläggningsgrad för jämförelse. Exkl. månadsbiljetter.

Detta inkluderar inte månadsbiljetterna, vilkas användning inte går att studera lika detaljerat då de i statistiken endast syns som en starttid följd av 30 dagars giltighet. Det som går att utläsa är att totalt 56 st månadsbiljetter aktiverats under maj månad, vilket antas vara ett genomsnitt för hela året. Användningen av dessa antas kunna beräknas med hjälp av den schablonbeläggning för kontor som anges kommunens parkeringsnorm, se kapitel 5.

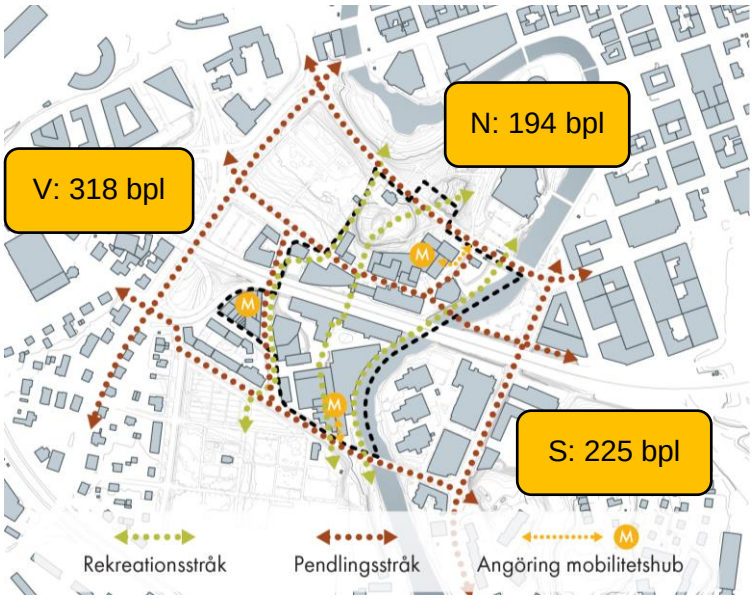
För de 34 fasta hyrplatserna är nyttjandet relativt lågt, i snitt 56 % uthyrningsgrad (20 platser) i maj 2022.

4. Planerad utveckling av Pulsenområdet

Fastighetsägaren Pulsen vill omvandla området till ett ”digitalt distrikt” med kontor, bostäder och hotell. Visionen är att skapa en stadsstruktur med småskaliga stadsrum och stråk, med minimal trafik på gator inne i området. Tre mobilitetshus planeras som tar emot inkommande biltrafik och erbjuder byte till nya färdmedel för fortsatt resa inom och genom området, för att inte generera bilresor in i och genom området, se Figur 4 och Figur 5.



Figur 4 *Planerad exploatering. Streckad linje anger planområdets avgränsning. Vitt anger befintlig bebyggelse, grått tillkommande. Källa: Malmström Edström, Sydväst, LINNARC, Kulturbyggnadsbyrån.*



Figur 5 *Planerade mobilitetsstråk och mobilitetshus. Källa: Malmström Edström, Sydväst, LINNARC, Kulturbyggnadsbyrån.*

4.1. Lokalytor efter exploatering

Totalt planeras för knappt 60 000 kvm BTA nya lokaler och bostäder i Pulsenområdet, som adderas till de befintliga och kvarvarande ca 22 500 kvm BTA verksamheter, se Tabell 1.

Tabell 1 Samlade ytor efter exploatering. Ytor för handel uppskattas till totalt 2 400 kvm BTA och de har i sin tur antagits fördela sig 80/20 på övrig handel/livsmedelshandel.

	Tillkommande ytor	Befintliga, kvarvarande ytor	Summa ytor efter exploatering
Kontor	27 945	18 300	46 245
Bostäder	23 010		23 010
Hotell	6 300		6 300
Livsmedelshandel	480		480
Övrig handel	1 920	1 000	2 920
Lager		1 000	1 000
Konferens		2 200	2 200
Totalt	**59 655**	**22 500**	**82 155**

4.2. Övergripande förslag på parkerings- och mobilitetslösning

Parkering och mobilitet inom planområdet planeras att lösas i form av tre mobilitetshus, med totalt omkring 740 bilplatser, samt ett antal ytterligare mobilitetstjänster föreslagna av fastighetsägaren och arkitekterna:

- Bilpool, cykelpool och cykelverkstad
- Digitala lösningar för fordonsdelning
- Digitala informationsskyltar för flexibel skyltning som kan användas för realtidsinformationsskyltar för kollektivtrafik, marknadsföring för mobilitetstjänster och/eller informera om mobilitetstjänsterna i fastigheten

För att uppfylla stadens krav för reduktion av parkeringstal (se kapitel 5) behöver ytterligare åtgärder adderas till denna lista, vilket också går helt i linje med den övergripande visionen om Pulsenområdet som en stadsdel med begränsad biltrafik.

Exploateringen planeras i tre olika etapper. Det ställer krav på ett välavvägt utbud av parkering och övrig mobilitet som utvecklas i takt med de funktioner som genererar efterfrågan på dessa tjänster, för att undvika perioder av låg nyttjandegrad. Eftersom detta är en utredning i tidigt skede och etappindelning samt mer precisa utbyggnadsvolymer inte finns beskrivet behöver utbyggnadsordningen beskrivas mer detaljerat i senare utredning.

5. Parkeringsefterfrågan

5.1. Sammanfattning

Den samlade beräknade parkeringsefterfrågan för ett fullt utbyggt Pulsenområde (inkl. P-bolagets platser och ersättning för befintliga platser som byggs bort) är 845 bpl och 1 070 cykelplatser. Antalet bilplatser bygger på samnyttjande av parkering och 10 % reduktion för god tillgänglighet till kollektivtrafik. Om parkeringsefterfrågan för bostäder och kontor reduceras maximalt genom ytterligare mobilitetsåtgärder hamnar samlad efterfrågan på bilplatser istället på 764 bpl (inklusive platser för bilpool).

5.2. Borås stads parkeringsnorm

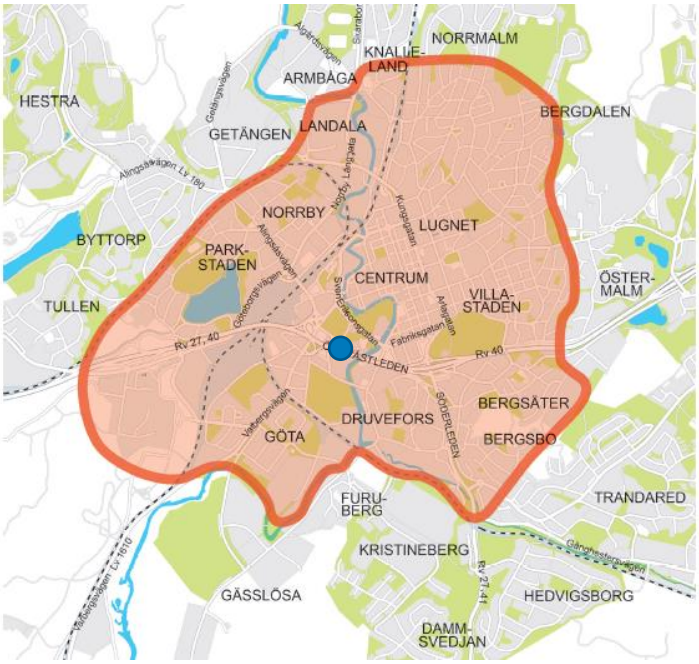
Pulsenområdet ligger i centrumzonen av parkeringsnormens zondelning, se Figur 6. Borås stads parkeringsnorm anger parkeringstal för samtliga de funktioner som har relevans för planerad exploatering, se Tabell 2. Befintlig konferenslokal antas fungera på motsvarande sätt som parkeringsnormens samlingslokal och evenemang, vars parkeringsefterfrågan beräknas som en andel av maximalt besöksantal (vilket inte anges i normen).

Tabell 2 Borås stads parkeringsnorm för relevanta funktioner, centrumzonen.

Byggnadstyp	Parkeringstal, bil	Parkeringstal cykel
Kontor	12 bpl/1 000kvm BTA	9 cpl/1 000 kvm BTA
Flerbostadshus	7 bpl/1 000kvm BTA	25 cpl/1 000 kvm BTA
Hotell	0,45 bpl/rum*	0,05 cpl/rum*
Livsmedelshandel	25 bpl/1 000 kvm BTA	14 cpl/1 000 kvm BTA
Övrig handel	17 bpl/1 000 kvm BTA	12 cpl/1 000 kvm BTA
Lager	2 bpl/1 000 kvm BTA	1 cpl/1 000 kvm BTA
Samlingslokal och evenemang	12,5 % av maximalt besöksantal**	10 % av maximalt besöksantal**

** Omräknat med en schablon om 30 kvm BTA per rum innebär detta 15 bpl respektive knappt 2 cpl per 1 000 kvm BTA.*
*** Med maximalt 120 samtidigt närvarande besökare innebär detta 15 bpl respektive 10 cpl per 1 000 kvm BTA.* [1]

[1] Jämför med Swecos utredning av utställningslokaler och konferensanläggning i Göteborg, där genomsnittligt antal samtidigt närvarande bedömts till 100 personer per 1 000 kvm BTA, baserat på en riskanalys: *Parkeringsutredning inför detaljplan Lisebergs Jubileumsprojekt* (Sweco, 2019).



Figur 6 Borås zondelning. Pulsenområdet markerat med blå punkt.

Mobilitetsåtgärder för reduktion av parkeringstalen

Parkeringsnormen anger fyra olika åtgärdspaket för reduktion av bostäders parkeringstal, samt två paket för verksamheter. Respektive paket anger total reduktion och paketen för bostäder respektive verksamheter kan inte adderas utöver vad som anges nedan. Grundförutsättningen är att kriterierna för ”God tillgänglighet med kollektivtrafik” uppfylls. God tillgänglighet med kollektivtrafik ger 10 % reduktion av parkeringstalen för bostäder och verksamheter och innebär:

- Att det är mindre än 0,3 km fågelvägen till närmaste hållplats inom centrumzonen och mindre än 0,5 km fågelvägen utanför centrumzonen.
- Att aktuell hållplats vid ordinarie tidtabell har minst 4 avgångar per timme på morgonen/början av arbetsdagen och på kvällen/slutet av arbetsdagen.

Reduktion med 10 % på parkeringstalen bedöms vara ett utgångsläge för Pulsenområdet, till följd av områdets goda kollektivtrafikförsörjning, se kapitel 2. Därutöver finns följande åtgärdspaket att välja på för ytterligare reduktion:

Bostadspaket 1 – Utmärkta cykelmöjligheter (-15%):

- God tillgänglighet med kollektivtrafik (enligt definition ovan).
- Minst 50 % av cykelparkeringsplatserna är i närheten av entrén (max 35 meter).
- Minst 50 % av cykelparkeringsplatserna ska vara inomhus eller under tak och vara lättillgängliga från markplan.

- Särskilda utrymmen för lastcyklar och cykelkärror.
- Utrymme för tvätt och underhåll av cyklar.
- Tillgång till pump och verktyg.

Bostadspaket 2 – Bilpoolspaket (-20%):

- God tillgänglighet med kollektivtrafik (enligt definition ovan).
- Bilpoolen ska vara etablerad vid inflyttning. Både etablering av ny bilpool och anslutning till befintlig bilpool i närområdet godtas.
- Antal bilpoolsbilar/platser ska vara 1 st för anläggningar som enligt grundtalen kräver upp till och med 9 parkeringsplatser, 2 st för anläggningar som kräver 10-59 platser och 5 % av den oreducerade efterfrågan för anläggningar som kräver 60 platser eller mer. Bilpoolsplatserna ska räknas utöver övriga parkeringsplatser.
- Medlemskap i bilpoolen ska garanteras för samtliga boende i bostadsfastigheten för minst 5 år och kostnaden för medlemskapet ska ingå i hyran för de som vill vara med.
- Avstånd till bilpoolen är max 0,4 km.
- Information om hållbart resande – t.ex. kollektivtrafik och bilpoolslösning – i samband med marknadsföring av bostäderna.
- P-avgift för övriga parkeringsplatser.

Bostadspaket 3 – Utmärkta cykelmöjligheter och bilpool (-25%):

- God tillgänglighet med kollektivtrafik (enligt definition ovan)
- Krav enligt ”Bostadspaket 1 – Utmärkta cykelmöjligheter”
- Krav enligt ”Bostadspaket 2 – Bilpool”

Bostadspaket 4 – Hållbar livsstilprofil (-40%):

- God tillgänglighet med kollektivtrafik (enligt definition ovan).
- Krav enligt ”Bostadspaket 1 – Utmärkta cykelmöjligheter”.
- Krav enligt ”Bostadspaket 2 – Bilpool”.
- Månadskort till kollektivtrafik i samband med inflyttning.
- Cykelpool med elcyklar och cykelkärror eller lådcyklar.
- Kontinuerlig marknadsföring av hållbart resandeåtgärder.

Verksamhetspaket 1 – Utmärkta cykelmöjligheter (-15%):

- God tillgänglighet med kollektivtrafik (enligt definition ovan).
- Minst 50 % av cykelparkeringsplatserna är i närheten av entrén (35 meter).
- Minst 50 % av cykelparkeringsplatserna ska vara inomhus eller under tak.
- Tillgång till pump och verktyg.
- Omklädningsrum, duschmöjligheter och garderob.

Verksamhetspaket 2 – Hållbar pendlingpaket (-20%):

- God tillgänglighet med kollektivtrafik (enligt definition ovan).
- Krav enligt ”Verksamhetspaket 1 – Utmärkta cykelmöjligheter”.
- Informations- och påverkansinsatser vid inflyttning samt löpande på webbsida.
- P-avgifter för bil.

Det antas i denna utredning att parkeringsnormens åtgärdspaket för verksamheter gäller för ej besöksintensiva verksamheter, som kontor eller industri, vars parkeringsefterfrågan främst beror på anställdas färdmedelsval för pendlingsresor. För verksamheter med stor andel besökare, exempelvis handel, bedöms andra typer av åtgärder vara lämpliga. För verksamheter, utöver kontor, antas således gälla 10 % reduktion för god tillgänglighet med kollektivtrafik.

För att visa på hur många parkeringsplatser som behöver tillskapas om så många mobilitetsåtgärder som möjligt genomförs antas att paket Hållbar livsstilsprofil och hållbar pendlingspaket genomförs.

5.3. Bilparkeringsefterfrågan

Tabell 3 redovisar samlad parkeringsefterfrågan efter exploatering, inkl. befintliga lokalytor. Parkeringstal med maximal reduktion har beräknats för att ange ett spann för det antal bilplatser som normen kräver.

Tabell 3 Bilparkeringsefterfrågan.

	BTA (kvm)	Efterfrågan (bpl/1000kvm BTA)	Bilplatser (10 % reduktion)	Bilplatser (maximal reduktion)*
Kontor	46 245	12	500	444
Bostäder	23 010	7	145	97
Hotell	6 300	15	86	86
Livsmedelshandel	480	25	11	11
Övrig handel	2 920	17	45	45
Lager	1 000	2	2	2
Konferens	2 200	15**	30	30
Totalt	**82 155**		**819**	**715**

** 40 % reduktion för bostäder, 20 % reduktion för verksamheter.*

5.4. Cykelparkeringsefterfrågan

Total efterfrågan på cykelparkering beräknas till 1 070 platser, se Tabell 3.

Tabell 4 Cykelparkeringsefterfrågan.

	BTA (kvm)	Efterfrågan (cpl/1000kvm BTA)	Cykelplatser
Kontor	46 245	9	417
Bostäder	23 010	25	576
Hotell	6 300	1,67	11
Livsmedelshandel	480	14	7
Övrig handel	2 920	12	36
Lager	1 000	1	1
Konferens	2 200	10	22
Totalt	**82 155**		**1 070**

5.5. Samnyttjande av bilparkering

Effekten av samnyttjande av bilparkering har beräknats med hjälp av statistik för P-bolagets platser, se Figur 3, och den schablonbeläggning för olika funktioner som anges i stadens parkeringsnorm, se Tabell 5.

Tabell 5 Beläggningsgrad parkering för olika funktioner, enligt Borås stads parkeringsnorm.

Funktion	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Kväll/Natt
Kontor	100 %	20 %	10 %	0 %
Bostäder	70 %	80 %	70 %	90 %
Hotell	50 %	50 %	50 %	90 %
Livsmedelshandel	55 %	100 %	100 %	0 %
Övrig handel	50 %	100 %	100 %	0 %
Lager	100 %	10 %	10 %	10 %
Samlingslokal och evenemang	10 %	30 %	50 %	0 %

För korttidsbesök på P-bolagets platser har värden för motsvarande tider som i tabellen ovan hämtats från erhållen statistik i form av maxvärden per dagtyp och tidsintervall för maj månad 2022. Därefter har användningen av månadsbiljetter beräknats antingen enligt

parkeringsnormens schablon för kontor eller, om summan av korttidsbesök och månadsbiljetter enligt schablon överstigit den totala kapaciteten (112 platser), som differensen mellan total kapacitet och korttidsbesök.

Hyrplatserna utgörs av fasta platser, vilket innebär att de inte kan samnyttjas och de 20 platser som hyrts under maj månad har därför 100 % beläggning hela tiden.

Dimensionerande efterfrågan

Dimensionerande beläggning på P-bolagets platser och stadens platser är 167 bpl, vardagar 10-16, se Tabell 6.

Tabell 6 Beläggning vid olika tider, för Borås Parkerings platser samt de 50 platser som staden hyr ut på fastigheten Norsen 8. Dimensionerande beläggning i rött.

Funktion	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Kväll/Natt
Korttidsbesök	74	68	85	16
Månadsbiljetter	38	12	6	0
Hyrplatser	20	20	20	20
Boende (Norsen 8)	35	40	35	45
SUMMA	**167**	**140**	**146**	**81**

Även för Pulsenområdet som helhet, inklusive befintliga och tillkommande verksamheter och bostäder på Pulsens fastigheter, är det vardagar som dimensionerar, då totalt 845 bilplatser beräknas efterfrågas, se Tabell 7. Med maximalt reducerade parkeringstal för bostäder (-40 %) och kontor (-20 %) blir efterfrågan 755 bilplatser, men då tillkommer 9 platser för poolbilar (5 % av oreducerat antal bilplatser), vilket ger en totalsiffra på 764 bpl.

Tabell 7 Samlad beläggning för hela Pulsenområdet vid olika tider. Dimensionerande beläggning i rött. Värden med maximal reduktion av efterfrågan för bostäder och kontor inom parentes.

Funktion	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Kväll/Natt
Kontor	500 (444)	100 (89)	50 (44)	0
Bostäder	102 (68)	116 (78)	102 (68)	131 (87)
Hotell	43	43	43	77
Livsmedelshandel	6	11	11	0
Övrig handel	15	30	30	0
Lager	2	0	0	0
Konferens	3	9	15	0
SUMMA	**678 (588)**	**324 (275)**	**266 (227)**	**208 (165)**
SUMMA, inkl. P-bolagets och stadens platser	**845 (755)**	**464 (415)**	**412 (373)**	**289 (246)**

Det bör poängteras att samnyttjande kräver att platserna upplåtes genom tillstånd och inte som förhyrda platser. Användarna (såväl boende och anställda som besökare och kunder) använder således inte en specifik plats utan delar på samma totala utbud av parkeringsplatser och den som långtidshyr en plats kan därför förvänta sig att det finns en ledig plats någonstans i en given anläggning, men inte en på förhand given plats med exempelvis ett visst nummer.

Efterfrågetopp för Hotell och Samlingslokal och evenemang

Det kan ifrågasättas huruvida parkeringsnormens schablonvärden för hotell och samlingslokal och evenemang verkligen är rimliga, i synnerhet för lördagens efterfrågetopp. En kontrollberäkning med antagen högre beläggning har därför gjorts. Även om 100 % beläggning för både hotell och samlingslokal och evenemang antas för lördag kl 10-13 kommer inte den samlade efterfrågan att överstiga vardagens topp, vilket innebär att det finns gott om utrymme för större efterfrågan från besöksintensiva verksamheter under helgen.

6. Slutsatser och rekommendationer

Framräknad dimensionerande bilparkeringsefterfrågan uppgår till totalt mellan 764 och 845 bilplatser. Den reducerade efterfrågan ligger alltså något över planerat utbud i de tre mobilitetshusen i planområdet (totalt ca 740 bpl). Bedömningen är därför att mobilitetsarbetet behöver fördjupas och konkretiseras vidare (se avsnitt 6.1 nedan) för att både säkerställa att efterfrågan på parkering och mobilitet kan tillgodoses, samtidigt som området lever upp till de högt ställda förväntningarna och målen om ett hållbart område som inte domineras av biltrafik i områdets inre.

Det kommer att bli viktigt att planera ytor för andra mobilitetstjänster än bilparkering, inte minst för cykelparkering för vanliga cyklar och låd/lastcyklar, cykelfaciliteter och cykelpool. Därtill bör exempelvis utrymme för leverans och uthämtning av beställda varor kunna vara en tjänst som kan fungera väl i mobilitetshusen för att undvika/minimera biltrafikrörelser inne i området och även minska efterfrågan på egen bil för boende eller användning av bil i tjänsten för anställda.

Parkeringsnormen anger inga utformningskriterier för cykelparkering mer än följande:

”Det bör vara lättare att nå och hämta sin cykel än sin bil. Vid en cykelparkeringsplats ska det vara möjligt att låsa fast cykelns ram eller ställa cykeln i ett låst utrymme. För cykelparkeringsplatser gäller genomgående att parkeringstalen är tvådelade. Det innebär att 30 % av cykelparkeringsplatserna ska finnas i nära anslutning till entrén eller max 35 meter därifrån. Övriga cykelparkeringsplatser ska finnas inom 50 meter från entrén samt ha väderskydd eller förvaras inomhus.”

Dessa krav ger säker och attraktiv cykelparkering, men bör kompletteras med utrymmeskrav i form av CC-mått. Besöksparkering eller cykelplatser nära entré kan ordnas med 50 cm CC-mått, medan mer kvalitativ parkering för boende och anställda bör ordnas med ett CC-mått på minst 60 cm, för vanliga cyklar och runt 100 cm för låd/lastcyklar. Detta innebär i sin tur omkring 2 000 kvm yta för cykelplatser i hela Pulsenområdet. Sedan tillkommer ytor för cykelpool och cykelfaciliteter som schablonmässigt kan dimensioneras enligt följande:

- 1 poolcykel per 20 lägenheter, 50/50 vanlig elcykel/el-lastcykel
- Utrymme för övriga cykelfaciliteter: >10 kvm per 100 lgh

Ett utgångsläge kan vara 4-5 poolcyklar och 10-15 kvm utrymme för cykelservice, etc. per mobilitetshus.

Vad gäller mobilitetshusen är det viktigt att var och en av dem planeras för att tillgodose olika funktioners efterfrågan, för effektivt samnyttjande av både bilplatser och andra

mobilitetstjänster. Deras storlek gör att detta bör gå att lösa utan problem, så länge man tänker på det.

6.1. Förslag till utveckling av parkeringsnormen

Ytterligare reduktion för kontor

Den samlade efterfrågan på bilparkering för hela Pulsenområdet dimensioneras framför allt av kontorsverksamheternas efterfrågan. Under dimensionerande tid (vardag kl 10-16) tillhör omkring 70 % av de parkerade bilarna anställda och besökare till kontorsverksamheterna i området. Det är således framför allt anställdas efterfrågan på bilparkering som man bör inrikta sig på att minska för att minska den samlade efterfrågan.

Borås stads parkeringsnorm anger åtgärder för totalt 20 % reduktion av kontors parkeringstal (se avsnitt 5.2) och fokuserar främst på åtgärder för att gynna cykelpendling. Kompletterade med andra typer av åtgärder bör det dock vara möjligt att åstadkomma ännu större reduktion av parkeringsefterfrågan, vilket också är något som också anammats i till exempel Malmö och Göteborg, vars parkeringsnormer medger 30-95 % (Malmö) respektive 55-70 % (Göteborg) reduktion för kontorsfastigheter i motsvarande centrala läge som Pulsenområdet. I både Malmö och Göteborg finns motsvarande åtgärder som i Borås stads parkeringsnorm, men därutöver finns ytterligare ett antal åtgärder som bedöms tillämpbara också för Pulsenområdet.

Baserat på gällande parkeringsnormer i Göteborg och Malmö föreslås följande åtgärder vara tillämpbara för Pulsenområdet, utöver åtgärder angivna i Borås stads parkeringsnorm, för åtminstone 30 % reduktion av parkeringstalen för kontor:

- Fordonspool för tjänsteresor, innehållande både cyklar av olika slag (vanliga elcyklar och el-lådcyklar) samt poolbilar, som med fördel samnyttjas med bostäder i området
- Information till anställda om begränsat bilparkeringsutbud
- Parkeringsavgift för bilparkering motsvarande den verkliga kostnaden, som tas ut separat från övrig lokalhyra
- Parkeringsavgift för anställda tas ut i form av tim- eller dygnsbaserad taxa (istället för års- eller månadsbaserad)
- Information om olika resmöjligheter (t ex kollektivtrafik, bilpool, cykelpool) samlas och tillhandahålls genom en digital tjänst som är tillgänglig för de olika verksamheterna i området
- Årlig service av privata cyklar erbjuds de anställda

Ovanstående åtgärder, i kombination med åtgärder listade i stadens parkeringsnorm, utgör ett kraftfullt och attraktivt paket för ökad andel hållbara pendlingsresor.

Parkeringstal för handel

Givet områdets centrala läge och den planerade strukturen och förtätningen är rimligt att tänka sig ett huvudsakligen lokalt upptagningsområde för handelsverksamheter i det framtida Pulsenområdet. Närheten till stadskärnan och resecentrum, samt koncentrationen av både boende och verksamma i området gör att handeln är mindre beroende av bilburna kunder för sin omsättning (beroende på typ av handel), vilket kan ge stöd för att ifrågasätta parkeringsnormens parkeringstal på 17 bpl (övrig handel) respektive 25 bpl (livsmedelshandel) per 1 000 kvm BTA. Det bör i så fall utredas vidare.