



## Motion om ny parkeringsnorm och revidering av riktlinje för parkeringar

Västerås stad har antagit en parkeringsnorm under föregående mandatperiod. Vi moderater hade flera yrkanden med anledning av förslaget. Vi har noterat att höjd parkeringsnorm finns med i majoritetens 140-punktsprogram men hittills har ingen förändring skett. Det innebär att all byggnation som startar och fortsätter att starta kommer att även fortsättningsvis bygga för få parkeringsplatser. Det leder till att vi kommer att få stora problem särskilt i områden där det i efterhand är svårt att ordna parkeringsplatser. Det innebär också en risk att det hamnar på skattebetalarnas bord att i efterhand lösa en ohållbar parkeringssituation.

Hela riktlinjen för parkeringar behöver ses över men i ett första steg behöver delen som handlar om parkeringsnorm skyndsamt ändras. Det är därför bråttom att lägga fram förslag på en ändrad parkeringsnorm. Även parkeringsprogrammet behöver justeras.

När det gäller riktlinjen måste den tydligt visa att alla transportmedel har sin plats i staden, vare sig det gäller gångtrafikanter, kollektivtrafik, cyklar eller bilister. Framförallt parkeringsriktlinjerna, men delvis även parkeringsprogrammet, präglas av en genomgående negativ syn på bilåkande och bilägande i allmänhet. Nuvarande innehåller alltför hårda och kompromisslösa formuleringar. Vi kan också se att under en krissituation och pandemi så är det viktigt att det är lätt att transportera sig med bil.

Parkeringsprogrammet och riktlinjerna tar inte hänsyn till det faktum att det är bränslet snarare än bilen som är skadlig för miljön. Teknikutvecklingen på bil- och bränslefronten utvecklas. De bilar som produceras blir allt mer miljövänliga. Det är något som riktlinjerna bör väga in denna aspekt.

För många är bilen en möjlighet till frihet och oberoende, för många den enda förutsättningen för en fungerande vardag. I riktlinjerna är formuleringarna hela tiden inriktade på att beskriva bilen och bilägandet som ett problem och något som måste bekämpas. Riktlinjerna är utan nyanser och tanke på vad konsekvenserna blir för medborgare i behov av bil. Om dokumenten ska vara något som vi alla ska kunna stå bakom måste de skrivas om och bli mer nyanserade.

Västerås måste ta höjd för att det finns stor efterfrågan att flytta hit. Staden behöver planera för att växa till storleksordningen 200 000 invånare. När befolkningen ökar så kommer behovet av parkeringar att öka även om andelen bilar per invånare skulle sjunka eller förbli oförändrad. Detta tar inte riktlinjerna tillräcklig höjd för.

Parkeringsnormerna kan användas för att underlätta för bostadsbyggande men det måste tydliggöras att byggherrarna ska ha möjlighet att bygga fler parkeringar vid behov. Samtidigt skriver man att parkeringstalen inte får överskridas, vilket blir paradoxalt.

Det finns även formuleringar i riktlinjerna om att styra medborgarnas ägande av bilar. Det kan enligt vårt synsätt aldrig vara ett rimligt kommunalt mål. Det finns en gräns för hur mycket politiker ska styra enskilda medborgares liv och valmöjligheter.

I parkeringsprogrammet på sidan sju står det: ”Ett sätt att matcha utbud med efterfrågan är att anpassa parkeringsavgifterna så att den motsvarar den verkliga kostnaden för att parkera. På så sätt åstadkoms en fungerande parkeringsmarknad.” Denna formulering måste omprövas då

det potentiellt skulle öppna dörren för mycket stora höjningar av parkeringsavgifterna i city, och mer eller mindre omöjliggöra parkering för många vanliga medborgare.

Ett livskraftigt city är viktigt för att Västerås ska utvecklas. Handel i city skapar liv och rörelse och bidrar till många arbetstillfällen. Det kan också göra att city uppfattas som tryggt och attraktivt att besöka eller bo i. Parkeringsriktlinjerna ska fortsatt stödja en stark cityhandel genom att bidra till en attraktiv stad som är lätt att ta sig till. Citys attraktionskraft främjas av att besökare har tillgänglighet till staden, vilket innebär att handeln har ett stort kundunderlag. Då gäller det att nyttja parkeringsbeståndet på ett optimalt sätt. I parkeringsprogrammet står det att en optimal beläggning i centrala lägen är när ca 80-90 procent av platserna är upptagna, vilket också är fallet i Västerås idag. Det innebär att en till två platser av tio är lediga. Det går inte ihop med programmets vilja att minska antalet parkeringar samtidigt som Västerås får allt fler invånare.

Vid anläggande av nya parkeringar i Västerås city bör besökande och angöringstrafik prioriteras och i andra hand parkeringar för boende. En hög omsättning på parkeringsbeståndet är att föredra för att skapa en god tillgänglighet. Samtidigt måste boende i behov av bil få en rimlig situation att hitta en parkering och till en rimlig kostnad. Möjlighet att köpa boendeparkeringskort ska finnas kvar även i framtiden.

Om besökande och angöringstrafik använder parkeringarna under kort tid möjliggör det ett samnyttjande, dvs samma parkeringsruta blir tillgänglig för flera fordon under dygnet. Arbetsplatsparkering innebär långtidsparkering under dagtid, och bör undvikas på gatumark i centrala lägen. Acceptabelt gångavstånd till boende- och verksamhetsparkering bör vara 400-500 meter. För arbetsplatser minskas till max 500 meter. För besökande kan 300 meter vara rimligt. Det är en avsevärt kortare sträcka än vad riktlinjerna talar om.

I Västerås stads parkeringsriktlinjer saknas ett avsnitt om elbilar. Fordon med behov av laddningsplatser kommer troligen att öka. Staden bör se till att offentliga laddstationer kommer till stånd för att inte försvåra introduktionen av elfordon. Strategin bör vara att ordna laddningsmöjligheter i parkeringshusen, då dessa är mycket enklare att iordningsställa än på allmän platsmark.

Västerås behöver fler cykelvägar och cykelparkeringar, såväl i centrum som vid de länkar som binder samman stadsdelarna. Cykeln är ett bra och miljömässigt transportmedel för kortare sträckor och ger hög rörelsefrihet för individen.

Med cykel kommer resenären nära målpunkten, vilket tenderar att prägla cyklistens beteende. Ligger parkeringen långt från målpunkten eller är underdimensionerad, uppstår ofta spontan parkering på platser som inte är önskvärda. Det finns exempel där ett felplacerat cykelställ med bara några meter kan vara avgörande för att den inte utnyttjas. Avståndet från cykelparkering till målpunkten ska helst inte överstiga 25 meter men inte så nära att besökare till målpunkten störs.

Även cykelparkeringar som inte hålls efter blir snabbt skräpiga, har trasiga cyklar och ser anskrämliga ut. Bra cykelparkeringar på rätt plats är viktigt för att underlätta för cyklister och för att upprätthålla en god framkomlighet.

Utformningen av cyklar förändras i allt högre takt. Det gör att många cykelställ inte passar till cyklarna eller att färre cyklar får plats än vad den är avsedd för. Det skapar röriga parkeringar

och brist på platser. Det är ohållbart att staden hela tiden ska köpa in nya cykelställ. Ju mer standardiserade cykelställ där cykel med olika styren/ramutformning kan låsas fast desto bättre.

I parkeringsriktlinjerna talas om så kallade ”mobility-management-åtgärder”. Det är bra om byggherrar eller verksamheter gör sådana åtgärder men kommunen ska inte tvinga på aktörer att vidta dessa åtgärder. Mobility-managment-åtgärder (personlig rådgivning, marknadsföring bilfri livsstil, gröna resplaner, öronmärkta bidrag till medarbetare för kollektivtrafikkort och olika kampanjer) och bilpooler under 5 års tid ska inte ge fastighetsägare och byggherrar möjlighet att minska parkeringstalen då det riskerar att skapa problem år 6 och framåt.

**Med anledning av ovanstående föreslås kommunfullmäktige besluta:**

Att skyndsamt i ett första steg revidera parkeringsnormen där exempelvis reduktion vid byggnation av parkeringar med ”mobility-management-åtgärder” utgår.

Att hela parkeringsriktlinjen revideras för att ta hänsyn till att bilismen ökar i takt med att Västerås växer och att detta måste avspeglas i stadsplaneringen

Att parkeringsprogrammet ses över för att exempelvis formuleringar som försvårar för city utgår.

Västerås 2020-11-05

Elisabeth Unell (M)

Eleonore Lundkvist (M)