



Trivector.se

Trivector Rapport 2025:18 / Version 1.4

Mobilitetsutredning Stationsstaden



# Mobilitetsutredning Stationsstaden

Myran, Enköping

## Dokumentinformation

**Titel:** Mobilitetsutredning Stationsstaden

**Projektnummer:** 24253

**Rapportnummer:** 2025:18

**Författare:** Erika Johansson, Trivector Traffic  
Anton Florén, Trivector Traffic

**Medverkande:**

**Kvalitetsgranskning:** Johan Kerttu, Trivector Traffic

**Beställare:** Samhällsbyggnadsbolaget

**Kontaktperson:** Lovisa Gustavsson Haag, Samhällsbyggnadsbolaget  
Joakim Bergquist, Urbanworks

### Dokumenthistorik:

| Version | Datum      | Förändring                            | Distribution          |
|---------|------------|---------------------------------------|-----------------------|
| 1.4     | 2025-11-28 | Revidering efter kommunens synpunkter | Beställare och kommun |
| 1.3     | 2025-09-17 | Revidering med nya indata             | Beställare och kommun |
| 1.2     | 2025-08-29 | Revidering efter kommunens synpunkter | Beställare och kommun |
| 1.1     | 2025-03-20 | Revidering efter kommunens synpunkter | Beställare och kommun |
| 1.0     | 2025-03-07 | Slutversion                           | Beställare och kommun |
| 0.9     | 2025-02-21 | Granskningsversion                    | Beställare            |

## Sammanfattning

Samhällsbyggnadsbolaget (SBB) och Dan Blomberg planerar att exploatera cirka 49 000 kvm BTA, varav cirka 33 500 BTA bostäder och cirka 15 500 kvm BTA verksamheter i anslutning till Enköpings station i den nya Stationsstaden. Samhällsbyggnadsbolaget ska bygga fyra kvarter, Järnvägs kvarteren och M1 där ett mobilitetshus ska inrymmas. Dan Blomberg planerar för ett kvarter som kallas Entréhuset.

Den samlade cykelparkeringsefterfrågan är 967 platser för Järnvägs kvarteren och M1 och 220 platser för Entréhuset.

Exploatörerna har för avsikt att implementera mobilitetsåtgärder för att ge boende och verksamma goda förutsättningar att resa hållbart till och från området. Vid införande av mobilitetsåtgärder och en reduktion på 50% av parkeringstalet för bostäder (exkl. besökare) är parkeringstalet för bostäder 3,75 bilplatser per 1 000 kvm BTA. Till det tillkommer platser för bilpool och besöksparkering. Med en reduktion på 30% av parkeringstalet för kontor för verksamma (ej besökare) innebär det ett parkeringstal på 6,3 bilplatser per 1 000 kvm BTA.

Det innebär en parkeringsefterfrågan för Järnvägs kvarteren och M1 på totalt 152 bilplatser, varav 117 platser för boende, 17 platser för boendes besökare, 12 platser för bilpool och 6 platser för verksamheter. Det innebär en parkeringsefterfrågan för Entréhuset på totalt 107 bilplatser, varav 12 platser för boende, 2 platser för boendes besökare, 2 platser för bilpool och 91 platser för verksamheter.

Bilparkering kommer till största del ordnas i mobilitetshuset, förutom viss parkering som ordnas inom Entréhuset, vilket innebär att det finns goda förutsättningar för samnyttjande. Med samnyttjande i mobilitetshuset är den samlade bilparkeringsefterfrågan för Järnvägs kvarteren och Entréhuset cirka 230 bilplatser, vilket innebär en total yta på cirka 8 100 kvm BTA. Där inkluderas även ytor för bilpool och cykelpool för de närliggande kvarteren (M och C). Övrig cykelpool ordnas i respektive kvarter, alternativt gemensamt för kvarter A och B.

Den dimensionerande tidpunkten för när flest bilar kommer att parkera i mobilitetshuset är på vardagar under dagtid. Det är även en tid då en stor del av de boende säkerligen använder

sina bilar för arbetspendling, vilket innebär att samnyttjandepotentialen sannolikt är större än vad denna utredning visar, eftersom boende inte inkluderats i samnyttjandekalkylen.

I tabellen nedan visas en sammanställning av exploateringssiffrorna och parkeringsefterfrågan för bil.

|                                                                                             | Järnvägskvarteren och M1                     | Entréhuset                                                        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| <b>BTA Bostäder</b>                                                                         | 30 500 kvm BTA                               | 3000 kvm BTA                                                      |
| P-tal (enligt p-norm)                                                                       | 7,5 bpl / 1000 kvm BTA                       | 7,5 bpl / 1000 kvm BTA                                            |
| Parkeringsefterfrågan                                                                       | 247 bpl                                      | 25 bpl                                                            |
| Reducering p-tal (flexibla p-tal)                                                           | 50% (ej för besöks-p)                        | 50% (ej för besöks-p)                                             |
| P-tal (med mobilitetstjänster)                                                              | 3,75 bpl / 1000 kvm BTA<br>(+ besöksplatser) | 3,75 bpl / 1000 kvm BTA<br>(+ besöksplatser)                      |
| Parkeringsefterfrågan                                                                       | 134 bpl                                      | 14 bpl                                                            |
| Bilpoolsplatser                                                                             | 12 bpl                                       | 2 bpl                                                             |
| <b>Totalt antal platser för bostäder</b>                                                    | <b>146 bpl</b>                               | <b>16 bpl</b>                                                     |
|                                                                                             |                                              |                                                                   |
| <b>BTA Verksamheter</b>                                                                     | 1 060 kvm BTA                                | 14 500 kvm BTA                                                    |
| P-tal (enligt norm)                                                                         | 5 bpl / 1000 kvm BTA                         | Kontor: 9 (+1) bpl / 1000 kvm BTA<br>Övriga: 5 bpl / 1000 kvm BTA |
| Parkeringsefterfrågan                                                                       | 6 bpl                                        | 111 bpl                                                           |
| Reducering p-tal (med flexibla p-tal)                                                       | -                                            | 30% för kontorsanställda<br>(ej för besöks-p)                     |
| P-tal (med mobilitetstjänster)                                                              | -                                            | 6,3 bpl / 1000 kvm BTA<br>(+ besöksplatser)                       |
| Parkeringsefterfrågan                                                                       | 6 bpl                                        | 91 bpl                                                            |
| <b>Totalt antal bilplatser för verksamheter</b>                                             | <b>6 bpl</b>                                 | <b>91 bpl</b>                                                     |
|                                                                                             |                                              |                                                                   |
| <b>Antal bilplatser med samnyttjande (bostäder och verksamheter, inkl. bilpoolsplatser)</b> | <b>231 bpl</b>                               |                                                                   |

## Innehållsförteckning

|                                                                     |           |
|---------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inledning.....</b>                                            | <b>6</b>  |
| 1.1. Bakgrund .....                                                 | 6         |
| 1.2. Platsanalys .....                                              | 8         |
| <b>2. Kommande exploatering .....</b>                               | <b>13</b> |
| 2.1. Järnvägs kvarteren och M1 .....                                | 13        |
| 2.2. Entréhuset .....                                               | 15        |
| <b>3. Parkeringstal för cykel .....</b>                             | <b>16</b> |
| 3.1. Cykelparkeringstal för bostäder.....                           | 16        |
| 3.2. Cykelparkeringstal för verksamheter.....                       | 16        |
| 3.3. Cykelparkeringsefterfrågan för Järnvägs kvarteren och M1 ..... | 17        |
| 3.4. Cykelparkeringsefterfrågan för Entréhuset.....                 | 18        |
| 3.5. Lösning för cykelparkering .....                               | 20        |
| <b>4. Parkeringstal för bil .....</b>                               | <b>21</b> |
| 4.1. Bilparkeringstal för bostäder .....                            | 21        |
| 4.2. Bilparkeringstal för verksamheter .....                        | 21        |
| 4.3. Bilparkeringsefterfrågan för Järnvägs kvarteren och M1 .....   | 21        |
| 4.4. Bilparkeringsefterfrågan för Entréhuset .....                  | 23        |
| <b>5. Mobilitetsåtgärder .....</b>                                  | <b>24</b> |
| 5.1. Mobilitetsåtgärder för bostäder.....                           | 24        |
| 5.2. Mobilitetsåtgärder för verksamheter.....                       | 25        |
| 5.3. Lokalisering av mobilitetstjänster.....                        | 25        |
| <b>6. Parkeringsefterfrågan bil .....</b>                           | <b>26</b> |
| 6.1. Resonemang kring parkering för bil .....                       | 26        |
| 6.2. Parkeringsefterfrågan för bil (med flexibla p-tal).....        | 26        |
| 6.3. Samnyttjandepotential .....                                    | 28        |
| <b>7. Slutsatser.....</b>                                           | <b>31</b> |

|           |                                                              |           |
|-----------|--------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>8.</b> | <b>Bilaga 1. Bilparkering Järnvägskvarteren och M1 .....</b> | <b>32</b> |
| <b>9.</b> | <b>Bilaga 2. Bilparkering Entréhuset .....</b>               | <b>33</b> |



# 1. Inledning

I detta avsnitt beskrivs platsens förutsättningar gällande mobilitet samt omfattning och typ av exploatering.

## 1.1. Bakgrund

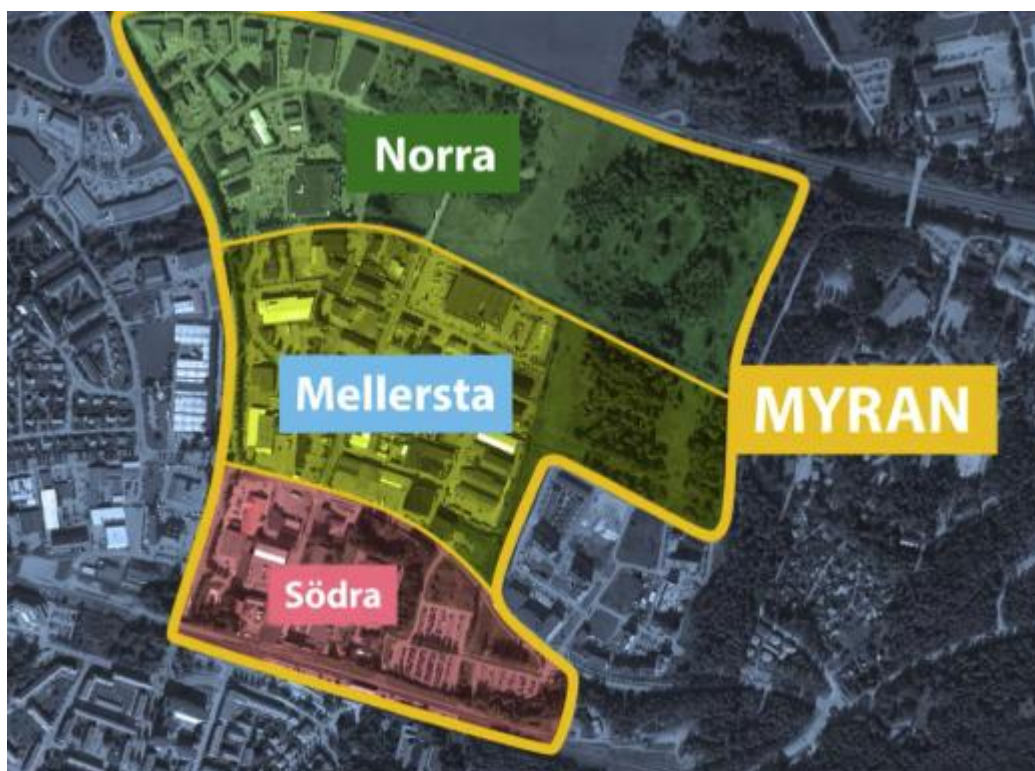
Myran är ett stadsutvecklingsprojekt i centrala Enköping med ambition att skapa en ny grön stadsdel för handel, kontor och bostäder. Enköpings tätort har två primära tyngdpunkter med den historiska stadskärnan i den södra delen av centrum, samt området runt Enköpings station i norr. Myran är beläget mellan järnvägen med Enköpings station och motorvägen E18, se Figur 1-1. Här finns idag verksamheter, handel, skolor och service, men även verksamhetsområden med småskalig industriell verksamhet.



Figur 1-1 Den planerade stadsdelen Myrans lokalisering i förhållande till befintligbebyggelse. Karta: Google Earth.

Området genomskärs från norr till söder av Salavägen som knyter samman E18 och tågstationen och samtidigt har en barriärbrytande effekt genom att den korsar järnvägen och därmed utgör en viktig koppling vidare mot Enköpings stadskärna i söder. På västra sidan av Salavägen ligger idag Romberga, ett bostadsområde med både villor och lägenhetshus; lameller och högre punkthus, primärt uppförda under det tidiga 1960-talet. Öster om Salavägen ligger Myran. Här finns idag primärt verksamheter och handel, med bland annat bilhandlare, flera större livsmedelsbutiker och byggvaruhandlare. Samtidigt finns här också skolor och direkt öster om Myran på norra sidan av järnvägen finns även flera nybyggda lägenhetshus.

Enköpings kommuns vision för den nya staden är en grön stadsdel med god infrastruktur. Här ska finnas starka kopplingar till regionen, vilket möjliggörs av platsens läge, med direkt närhet till både E18 och järnvägen. Det ska samtidigt vara enkelt och trivsamt att vistas och röra sig i området på ett trafiksäkert sätt. Ambitionen är att Myran blir en stadsdel som är en testbädd för klimatneutralitet och där man gärna både går och cyklar.



Figur 1-2 Stadsdelen Myran indelad i tre områden. Karta: Enköpings kommun

I den södra delen av Myran, även kallat Stationsstaden, planerar Samhällsbyggnadsbolaget (SBB) och Dan Blomberg att bygga cirka 49 000 BTA blandstad i anslutning till Enköpings station. Området i sin helhet planeras att göras om från ett industri- och parkeringsområde till en trygg och trevlig stadsmiljö. Tyngdpunkten för den planerade fastighetsutvecklingen är bostäder i flerfamiljshus, som kompletteras med en del verksamhetslokaler för



verksamheter. Därutöver planeras även ett nytt mobilitetshus som ska försörja den första etappens efterfrågan på parkering och mobilitet.

Den planerade stadsutvecklingen kommer att ta stora delar av befintliga parkeringsytor i området i anspråk och det planerade mobilitetshuset syftar till att tillgodose tillkommande bebyggelses efterfrågan på parkering och mobilitet. Därmed utgår befintlig parkering i närområdet i bedömningen av tillgänglig parkering, då den antas försvinna. I Stationsstaden planeras det, utöver ny bebyggelse, även ny infrastruktur för oskyddade trafikanter, i form av nya gång- och cykelstråk, torg, parker och aktivitetsytor. I etapp 2 planeras det även för ytterligare ett mobilitetshus.

## 1.2. Platsanalys

### Tillgång till service

I dagsläget finns det en större mängd service både inom Myran och i stadsdelens direkta anslutning. Framför allt finns det ett större handelsområde i direkt anslutning till den norra delen av Stationsstaden och söder om E18. Här återfinns dagligvaruhandel, med flera olika livsmedelskedjor, både ICA Maxi, Lidl och Willys. Därutöver finns även en större mängd sällanvaruhandel inom handelsområdet, exempelvis Intersport, Elgiganten och olika byggvarubutiker. Gemensamt för samtliga butiker, både för livsmedel och sällanköp är att de är anpassade för att kunderna ska nå butiken med bil. Infrastrukturen är antingen primärt eller uteslutande anpassad för biltrafik. Befintliga gång- och cykelvägar är många gånger smala, dåligt belysta och saknar ofta förhöjda gångpassager eller övergångsställen. Det innebär att det krävs att det genomförs förbättringar för tillgängligheten till handelsområdet med gång, cykel och även kollektivtrafik, för att på så sätt tillgängliggöra den potential till service som redan finns i området.

Inom 500 meter finns även vårdcentral, direkt söder om järnvägen. Närmaste tandläkare återfinns inom 900 meters gångväg, söder om Stationsstaden längsmed Fjärdhundragatan. Det finns i dagsläget inga befintliga förskolor i direkt anslutning till Stationsstaden. Närmaste förskolor återfinns i Romberga eller söder om järnvägen längs med Fjärdhundragatan. Här återfinns även mellan- och högstadieskolan S:t Ilians. Närmaste F-3 skola ligger i Romberga. Därutöver återfinns även två friskolor i direktanslutning till Stationsstaden, både Kunskapsskolan och Entréskolan.

Det finns idag inga restauranger, kaféer, postutlämningsställen eller gym i direkt anslutning till Stationsstaden. Samtidigt kommer den planerade bebyggelsen inrymma flera verksamhetslokaler som kan komma att tillgodose denna typ av servicebehov för nytillkommande boende i Stationsstaden.

### Gång- och cykelförbindelser

Det befintliga vägnätet i Myran är primärt anpassat för bil och många gator är dimensionerade för lastbilstrafik. Många delar av området saknar idag helt trottoarer, trafiktempot är högt och det passerar även en betydande mängd tung trafik. Samtidigt finns det en trafikseparerad befintlig gång- och cykelväg parallellt med Salavägen. Denna GC-väg saknar samtidigt både reglering och upphöjda passager som kan gynna fotgängare och cyklister där bilvägen korsar GC-vägen. Utformningen missgynnar framkomlighet och trygghet för fotgängare och cyklister.



*Figur 1-3 Salavägens parallella GC-väg saknar både reglering och upphöjda passager där bilvägen korsar GC-vägen. Utformningen missgynnar framkomlighet och trygghet för fotgängare och cyklister. Korningen är lokaliserad ca 400 meter norr om stationsstaden. Foto: Google Street View*

I och med stadsutvecklingen av Stationsstaden finns tankar om förbättringar för att prioritera gång och cykel i området. Sådana förbättringar bör ses som en viktig del i att uppnå ambitionen att skapa en testbädd för klimatneutralitet i Myran-området. Inom ramen för planprogrammet har möjligheter för en gångbro över järnvägen i direkt anslutning till SBBs planerade bebyggelse studerats, det finns dock inga färdiga planer. Vid uppförandet av en gångbro skulle barriäreffekten av järnvägen minska ytterligare för nord-sydliga rörelser för fotgängare. En sådan koppling ökar även tillgängligheten till befintlig GC-infrastruktur söder om järnvägen och järnvägsstationen och sammankopplar därmed också på ett bättre sätt Stationsstaden med Enköpings stadskärna i söder.

## Kollektivtrafik

Som en del i Enköpings kommuns ambition att göra Myran och Stationsstaden till en klimatneutral stadsdel har kollektivtrafik en hög prioritet. Nyckeln till kollektivtrafiktillgången ligger i Stationsstadens läge, i direkt anslutning till järnvägsstationen. Järnvägsstationen ger primärt en mycket hög regional tillgänglighet med kollektivtrafik till det norra järnvägsstråket i Mälardalen: Örebro-Västerås-Enköping-Stockholm. Resetiden till Stockholm C är runt 40 minuter. För arbetspendlande inom regionen gör det Stationsstaden till en mycket attraktiv plats, sett utifrån pendlingsmöjligheterna. De regionala resandemöjligheterna till städer utanför järnvägsnätet är också goda. Det går att nå exempelvis Uppsala och Strängnäs med regionala bussförbindelser. Därutöver tillkommer vissa fjärrtågsförbindelser, till bland annat Göteborg.



*Figur 1-4 Regional tillgänglighet möjliggörs med tåg till Stockholm och norra Mälardalen.*

För resor med kollektivtrafik inom Enköping finns stadsbusstrafikens samtliga linjer tillgängliga vid Enköpings station. Norr om järnvägen och i direkt anslutning till den planerade bebyggelsen finns idag även en hållplats vid Mästergatan, där linje 22 stannar, vilket ytterligare förbättrar tillgängligheten.

Den sammanvägda tillgängligheten till kollektivtrafik bedöms som god, särskilt de regionala pendlingsmöjligheterna. För att skapa en bättre tillgänglighet för framför allt fotgängare, skulle en koppling som den gångbro som studerats i planprogrammet öka förutsättningarna för detta.

Tabell 1-1 Tillgång till kollektivtrafik för Stationsstaden, primärt avgår bussar och tåg från Enköpings station.

| Färdmedel           | Linje                               | Målpunkter                                                                | Turtäthet vardagar                                                                                                                                                                                                 |
|---------------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Stadsbusslinjenätet | Linje 21, 22 & 23                   | Tillgänglighet till hela tätorten Enköping                                | Cirka 30-minuterstrafik                                                                                                                                                                                            |
| Regionalbussar      | Linje 803, 804, 774, Flixbus, m.fl. | Tillgänglighet till bl a Uppsala och Strängnäs                            | <b>Uppsala:</b> ca 15 min-trafik<br><b>Strängnäs:</b> ca 9 turer per dag                                                                                                                                           |
| Regionaltåg         | SJ-regionaltåg                      | Tillgänglighet till norra Mälardalen, bland annat Stockholm och Västerås. | <b>Stockholm:</b> ca 30 min-trafik under dagen, tätare turer på morgonen (5 avgångar mellan ca 07:00-08:00)<br><b>Västerås:</b> ca 60 min-trafik under dagen, ca 30 min-trafik under morgon- och kvällsrusningstid |

### Avstånd, restider och framtida utveckling

Enköping profilerar sig som ”Sveriges närmaste stad” och i hållbarhetsprogrammet för Myran<sup>1</sup> är ett av inriktningsmålen att det ska vara nära till allt. Vidare slår hållbarhetsprogrammet fast att stadsdelen ska ställa om till fossilfria och hållbara transporter genom att bland annat skapa attraktiva miljöer och stråk för gående och cyklister. Det ska även vara lätt att leva utan egen bil. Utvecklingsprogrammet för Myran<sup>2</sup> slår även fast att stadsutvecklingen ska ske utifrån stationsnärhetsprincipen, vilket innebär att service skall lokaliseras i direkt anslutning till stationen.

”I södra Myran skapar resecentrum och kollektivtrafikutbudet goda förutsättningar för gång, cykling och kollektivt resande. I de inre kvartersstrukturerna kan därför vissa gator vara i det närmaste bilfria. Här kommer hållbara färdssätt att eftersträvas – bilens utrymme i gaturummen begränsas och låga parkeringstal för såväl boende, verksamheter och handel på privat och offentlig mark gäller.”

**Hållbarhetsprogram, Myran**

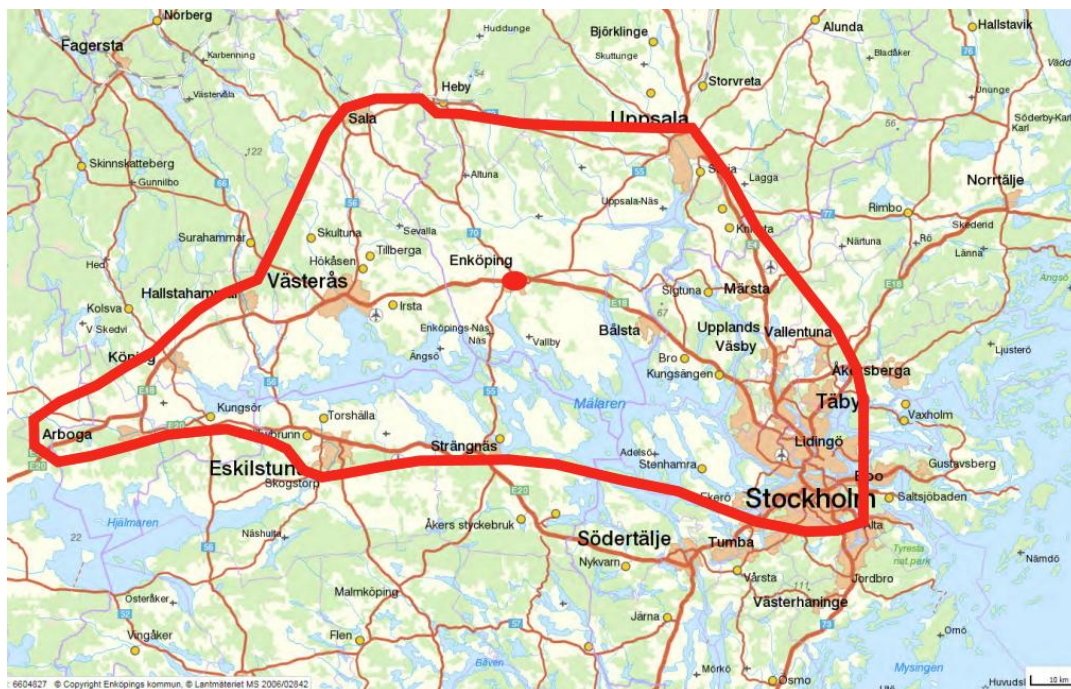
Samtidigt finns det idag ingen specifik handlingsplan för stadsdelens trafik eller mobilitet. Det innebär att avstånd och restider för Stationsstaden behöver bedömas utifrån de principer och målbilder som finns uppsatta för den kommande stadsdelsutvecklingen. Som ovan konstaterats är den regionala tillgängligheten mycket hög och en stor del av Mälardalen går

<sup>1</sup> [Hållbarhetsprogram för Myran, Enköpings kommun](#)

<sup>2</sup> [Utvecklingsprogram för Myran, Enköpings kommun](#)



att nå under en timme, med bil, buss eller tåg. Det innebär sammantaget att det finns 3 miljoner människor inom en timmes restid och därmed också en mycket stor arbetsmarknad.



Figur 1-5 Karta över arbetsmarknadsregionen. Inringat är de områden som man når från Enköping under en timmes restid. Källa: Utvecklingsprogram, Myran.

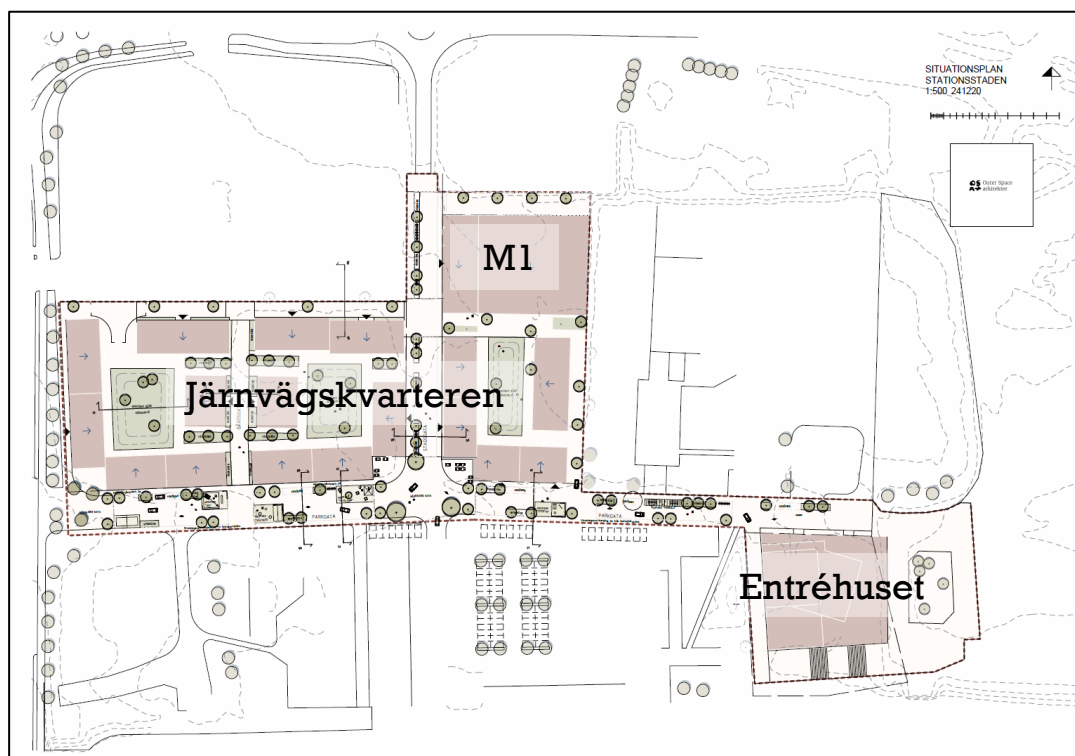
För att uppnå de uppsatta målsättningarna för lokal tillgänglighet inom stadsdelen innebär detta i praktiken att en mycket hög grad av service i det direkta närområdet måste upprättas eller tillgängliggöras för att möjliggöra enkla transporter med gång och cykel. Detta kräver också tillämpning av gatutypologier och gatuutformning som gynnar gång och cykel. Men framför allt innebär det också att skolor, dagis, livsmedelsbutiker, paketutlämning, restauranger, gym och andra vardagslivsmålupunkter finns inom ett nära gångavstånd till den tillkommande bebyggelsen. Detta kan uppnås genom att dels sammankoppla Stationsstaden med befintligt serviceutbud i norra Myran, likt livsmedelsbutiker och sällanköpshandel, dels genom att överbrygga den barriär som järnvägen innebär och sammankoppla Stationsstaden med Enköpings station och stadsdelen Sankt Iljan. Slutligen kan det även uppnås genom att inkorporera och premiera upprättandet av verksamhetslokaler inom Stationsstaden. På så sätt kan en hög nivå av tillgänglighet uppnås i Stationsstaden.



## 2. Kommande exploatering

Samhällsbyggnadsbolaget (SBB) planerar bygga 31 560 kvm BTA blandstad i anslutning till Enköpings station i Stationsstaden. Här planerar även Dan Blomberg att exploatera 17 500 kvm BTA i det som ska heta Entréhuset. Totalt planeras det för cirka 33 500 kvm BTA bostäder och cirka 15 500 kvm BTA verksamheter.

Målet för området är att nå en stadsmässig bebyggelsestruktur, med hög exploateringsgrad. En blandning mellan större och mindre lägenhetsstorlek eftersträvas. Kvarterens mobilitetsbehov planeras att till största del tillgodoses i ett gemensamt mobilitetshus (M1), beläget i ett separat kvarter, direkt nordöst om bostads- och verksamhetshusen och en del parkering kommer att ordnas i Entréhuset. Exploateringsgraden förväntas bli förhållandevis hög, runt 2,4 för samtliga kvarter, vilket innebär att det skapar potential för stadsliv och underlag för service i området.



Figur 2-1 Stationsstaden, illustrationsplan. Ritning: AndrénFogelström. Bearbetad av Trivector.

### 2.1. Järnvägsområdet och M1

Samhällsbyggnadsbolaget planerar att bygga totalt 30 500 kvm BTA bostäder och 1 060 kvm BTA lokaler för verksamheter.

Merparten av den planerade bebyggelsen i Järnvägs kvarteren planeras bli bostäder, sammanlagt cirka 28 500 kvm BTA. I bottenplan kommer det därutöver inrymmas lokaler för verksamheter, totalt cirka 900 kvm.

I kvarter M1 kommer ett mobilitetshus lokaliseras, och kvarteret kommer innehålla en del bostäder (2 000 kvm BTA) och lokaler (160 kvm BTA) utöver parkering och mobilitetsfunktioner. Se Tabell 2-1 och Tabell 2-2 för fördelning mellan kvarteren.

Tabell 2-1 Kvm BTA för planerade bostäder i Järnvägs kvarteren och M1 (Samhällsbyggnadsbolaget (SBB)).

| Markanvändning            | BTA (kvm)     |
|---------------------------|---------------|
| Järnvägs kvarteren        |               |
| Flerbostadshus kv. A      | 11 300        |
| Flerbostadshus kv. B      | 10 200        |
| Flerbostadshus kv. C      | 7 000         |
| <b>Totalt</b>             | <b>28 500</b> |
|                           |               |
| M1 (Mobilitetshuset)      |               |
| Flerbostadshus kv. M1     | 2 000         |
| <b>Totalt</b>             | <b>2 000</b>  |
|                           |               |
| <b>Total BTA bostäder</b> | <b>30 500</b> |

Tabell 2-2 Kvm BTA för planerade verksamheter i Järnvägs kvarteren och M1 (Samhällsbyggnadsbolaget (SBB)).

| Markanvändning     | BTA (kvm)  |
|--------------------|------------|
| Järnvägs kvarteren |            |
| Handel kv. A       | 400        |
| Handel kv. B       | 300        |
| Handel kv. C       | 200        |
| <b>Totalt</b>      | <b>900</b> |

|                               |              |
|-------------------------------|--------------|
|                               |              |
| <i>M1 (Mobilitetshuset)</i>   |              |
| Handel kv. M1                 | 160          |
| <b>Totalt</b>                 | <b>160</b>   |
|                               |              |
| <b>Total BTA verksamheter</b> | <b>1 060</b> |

## 2.2. Entréhuset

I Entréhuset planeras cirka 17 500 kvm BTA, varav cirka 3 000 kvm bostäder och cirka 14 500 kvm verksamheter, se fördelning mellan verksamheter i Tabell 2-3.

Tabell 2-3 Kvm BTA för planerade bostäder och verksamheter i Entréhuset (Dan Blomberg).

| Markanvändning            | BTA (kvm)     |
|---------------------------|---------------|
| Flerbostadshus Entréhuset | 3 000         |
| <b>Totalt</b>             | <b>3 000</b>  |
|                           |               |
| Kontor                    | 7 500         |
| Hotell                    | 5 000         |
| Övriga verksamheter       | 2 000         |
| <b>Totalt</b>             | <b>14 500</b> |
|                           |               |
| BTA Bostäder              | 3 000         |
| BTA Verksamheter          | 14 500        |
| <b>Totalt</b>             | <b>17 500</b> |

## 3. Parkeringstal för cykel

I detta kapitel beskrivs vilka parkeringstal som används för cykel och vilken parkeringsefterfrågan som det innebär för bostäder och verksamheter.

### 3.1. Cykelparkeringstal för bostäder

Järnvägs kvarteren och Entréhuset inryms inom det som Enköpings kommuns parkeringsnorm definierar som zon 1a, vilket för cykelparkering för boende motsvarar 26 (+5 för besökande) cykelplatser per 1000 kvm BTA. Inriktningen i parkeringsnormen är att det ska finnas minst en plats per boende samt plats för besökare.

### 3.2. Cykelparkeringstal för verksamheter

Järnvägs kvarteren och Entréhuset inryms inom det som Enköpings kommuns parkeringsnorm definierar som zon 1a, och bland de verksamhetstyper som planeras så finns endast angivna tal för skola och kontor. Då det inte ännu är bestämt om det kommer att byggas kontor eller en skola i Entréhuset så har ett genomsnittligt parkeringstal använts, vilket motsvarar 42 cykelplatser per 1000 kvm BTA.

För övriga verksamheter finns inga angivna parkeringstal i normen, och då det kommer vara små butiker och restauranger med mestadels lokalt upptagningsområde där större delen av besökare troligen tar sig dit med cykel eller till fots så har cykelparkeringstalet för dagligvaruhandel använts för det som benämns som handel, vilket motsvarar 5 (+12 för besökande) cykelplatser per 1000 kvm BTA. För hotell och övriga verksamheter (mindre lokaler) har parkeringstal från detaljplanen för hotell och centrumverksamhet på Stattomten använts<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> <https://enkoping.se/underwebbar/enkoping-vaxer/projekt-och-planer/pagaende-byggprojekt-och-planer/lista/stattomten.html>



Tabell 3-1 Parkeringstal för cykel. Exklusive platser för eventuell cykelpool.

| Markanvändning      | Parkeringstal för cykel<br>(cpl/1000 kvm BTA) | Kommentar                                                                                                      |
|---------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Handel              | 5 (+12)                                       | Ävser småskalig handel i entréplan, parkeringstal för livsmedelsbutik har använts pga lokalt upptagningsområde |
| Kontor              | 13 (+2)                                       | I enlighet med Enköpings kommuns parkeringsnorm                                                                |
| Hotell              | 2                                             | Parkeringstal från detaljplanen för hotell och centrumverksamhet på Statomten                                  |
| Övriga verksamheter | 2                                             | Parkeringstal från detaljplanen för hotell och centrumverksamhet på Statomten                                  |

### 3.3. Cykelparkeringsefterfrågan för Järnvägs kvarteren och M1

Den totala cykelparkeringsefterfrågan för bostäder i Järnvägs kvarteren och M1 är 947 cykelplatser, varav 794 platser för boende och 153 platser för besökare (exklusive platser för cykelpool). Parkeringsefterfrågan för verksamheter är 20 cykelplatser, varav 6 platser för verksamma och 14 platser för besökare, se Tabell 3-2 och Tabell 3-3.

Tabell 3-2 Cykelparkeringsefterfrågan för Järnvägs kvarteren och M1 (bostäder).

| Markanvändning              | Antal cykelplatser för boende | Antal cykelplatser för besökare | Antal cykelplatser totalt |
|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------------|---------------------------|
| <i>Järnvägs kvarteren</i>   |                               |                                 |                           |
| Flerbostadshus kv. A        | 294                           | 57                              | 351                       |
| Flerbostadshus kv. B        | 265                           | 51                              | 316                       |
| Flerbostadshus kv. C        | 182                           | 35                              | 217                       |
| <b>Totalt</b>               | <b>741</b>                    | <b>143</b>                      | <b>884</b>                |
| <i>M1 (Mobilitetshuset)</i> |                               |                                 |                           |
| Flerbostadshus kv. M        | 52                            | 10                              | 62                        |
|                             |                               |                                 |                           |
| <b>Totalt bostäder</b>      | <b>794</b>                    | <b>153</b>                      | <b>947</b>                |

Tabell 3-3 Cykelparkeringsefterfrågan för Järnvägs kvarteren och M1 (verksamheter).

| Markanvändning              | Antal cykelplatser för verksamma | Antal cykelplatser för besökare | Antal cykelplatser totalt |
|-----------------------------|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------|
| <i>Järnvägs kvarteren</i>   |                                  |                                 |                           |
| Handel kv. A                | 2                                | 5                               | 7                         |
| Handel kv. B                | 2                                | 4                               | 6                         |
| Handel kv. C                | 1                                | 3                               | 4                         |
| <b>Totalt</b>               | <b>5</b>                         | <b>12</b>                       | <b>17</b>                 |
| <i>M1 (Mobilitetshuset)</i> |                                  |                                 |                           |
| Handel kv. M                | 1                                | 2                               | 3                         |
|                             |                                  |                                 |                           |
| <b>Totalt verksamheter</b>  | <b>6</b>                         | <b>14</b>                       | <b>20</b>                 |

### 3.4. Cykelparkeringsefterfrågan för Entréhuset

Den totala cykelparkeringsefterfrågan för bostäder i Entréhuset är 93 cykelplatser, varav 78 platser för boende och 15 platser för besökare (exklusive platser för cykelpool).

Parkerings efterfrågan för verksamheter är 127 cykelplatser, varav uppskattningsvis 105 platser för verksamma och 22 platser för besökare, se Tabell 3-4 och Tabell 3-5.

Tabell 3-4 Cykelparkerings efterfrågan för Entréhuset (bostäder).

| Markanvändning | Antal cykelplatser för boende | Antal cykelplatser för besökare | Antal cykelplatser totalt |
|----------------|-------------------------------|---------------------------------|---------------------------|
| Flerbostadshus | 78                            | 15                              | 93                        |
| <b>Totalt</b>  | <b>78</b>                     | <b>15</b>                       | <b>93</b>                 |

Tabell 3-5 Cykelparkeringsefterfrågan för Entréhuset (verksamheter).

| Markanvändning      | Antal cykelplatser för<br>verksamma | Antal cykelplatser för<br>besökare | Antal cykelplatser<br>totalt |
|---------------------|-------------------------------------|------------------------------------|------------------------------|
| Kontor              | 98                                  | 15                                 | 113                          |
| Hotell              | 5                                   | 5                                  | 10                           |
| Övriga verksamheter | 2                                   | 2                                  | 4                            |
| <b>Totalt</b>       | <b>105</b>                          | <b>22</b>                          | <b>127</b>                   |

*\*Då det fortfarande råder osäkerhet om exakt innehåll i Entréhuset har det antagits att hälften av platserna ordnas för anställda och hälften för besökare.*

### 3.5. Lösning för cykelparkering

Cykelparkering ordnas i respektive kvarter. All cykelparkering kommer att medge möjlighet till ramlåsning. Cykelparkering för besökare kommer att ordnas lättillgängligt och nära entréer. Cykelparkering för besökare till Entréhuset (eller viss parkering) kan komma att ordnas på allmän platsmark genom exploateringsavtal med kommunen.

## 4. Parkeringstal för bil

I detta kapitel beskrivs vilka parkeringstal som används för bil och vilken parkeringsefterfrågan som det innebär för bostäder och verksamheter. När det gäller bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga så kommer 5% av alla parkeringsplatser ordnas som RH-platser, både för bostäder och verksamheter.

### 4.1. Bilparkeringstal för bostäder

I zon 1a är parkeringstalet för bil för boende 7,5 (+0,5 för besökande) platser per 1000 kvm BTA. Parkeringsnormen konstaterar att läget i staden kopplat till kollektivtrafik, gång- och cykelmöjligheter påverkar bedömningen av p-talet. Parkeringsnormen ser samtidigt att platserna för besökande ska vara allmänt tillgängliga och inte inrymmas i ett låst garage. Det är samtidigt möjligt för exploatörer att tillämpa flexibla parkeringstal och därmed minska antalet platser under normens stipulerade p-tal per 1000 kvm BTA.

### 4.2. Bilparkeringstal för verksamheter

Parkeringstalet för kontor är 9 (+1) bilplatser. För övriga verksamheter har parkeringstal från detaljplanen för hotell och centrumverksamhet på Stattomten använts, vilket anses rimligt då verksamheterna högst troligt kommer ha framför allt lokalt upptagningsområde. Se Tabell 4-1.

Tabell 4-1 Parkeringstal för bil. Exklusive platser för eventuell bilpool.

| Markanvändning      | Parkeringstal för bil<br>(bpl/1000 kvm BTA) | Kommentar                                                                                                                  |
|---------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Handel              | 5                                           | Avser småskalig handel i entréplan, parkeringstal har baserats på DP Stattomten samt antagande om lokalt upptagningsområde |
| Kontor              | 9 (+1)                                      | I enlighet med Enköpings kommuns parkeringsnorm                                                                            |
| Hotell              | 5                                           | Parkeringstal från detaljplanen för hotell och centrumverksamhet på Stattomten                                             |
| Övriga verksamheter | 5                                           | Parkeringstal från detaljplanen för hotell och centrumverksamhet på Stattomten                                             |

### 4.3. Bilparkeringsefterfrågan för Järnvägs kvarteren och M1

Den totala bilparkeringsefterfrågan för bostäder i Järnvägs kvarteren och M1 är 247 bilplatser, varav 230 platser för boende och 17 platser för besökare (exkl. platser för bilpool).



Parkeringsefterfrågan för verksamheter är 6 bilplatser, se Tabell 4-2. Av dessa kommer uppemot 15 platser kunna ordnas som RH-platser (ungefär 5% av det totala antalet platser).

Tabell 4-2 Bilparkeringsefterfrågan för Järnvägs kvarteren (bostäder).

| Markanvändning              | Antal bilplatser för boende | Antal bilplatser för besökare | Antal bilplatser totalt |
|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| <i>Järnvägs kvarteren</i>   |                             |                               |                         |
| Flerbostadshus kv. A        | 85                          | 6                             | 91                      |
| Flerbostadshus kv. B        | 77                          | 6                             | 83                      |
| Flerbostadshus kv. C        | 53                          | 4                             | 57                      |
| <b>Totalt</b>               | <b>215</b>                  | <b>16</b>                     | <b>231</b>              |
|                             |                             |                               |                         |
| <i>M1 (Mobilitetshuset)</i> |                             |                               |                         |
| Flerbostadshus kv. M        | 15                          | 1                             | 16                      |
|                             |                             |                               |                         |
| <b>Totalt bostäder</b>      | <b>230</b>                  | <b>17</b>                     | <b>247</b>              |

Tabell 4-3 Bilparkeringsefterfrågan för Järnvägs kvarteren (verksamheter).

| Markanvändning              | Antal bilplatser för verksamma och besökare |
|-----------------------------|---------------------------------------------|
| <i>Järnvägs kvarteren</i>   |                                             |
| Handel kv. A                | 2                                           |
| Handel kv. B                | 2                                           |
| Handel kv. C                | 1                                           |
| <b>Totalt</b>               | <b>5</b>                                    |
|                             |                                             |
| <i>M1 (Mobilitetshuset)</i> |                                             |
| Handel kv. M                | 1                                           |
|                             |                                             |
| <b>Totalt verksamheter</b>  | <b>6</b>                                    |

#### 4.4. Bilparkeringsefterfrågan för Entréhuset

Den totala bilparkeringsefterfrågan för bostäder i Entréhuset är 25 bilplatser, varav 23 platser för boende och 2 platser för besökare (exklusive platser för bilpool), se Tabell 4-4. Parkeringsefterfrågan för verksamheter är 111 bilplatser, se Tabell 4-5 Tabell 3-4. Av dessa kommer uppemot 10 platser kunna ordnas som RH-platser (ungefär 5% av det totala antalet platser).

Tabell 4-4 Bilparkeringsefterfrågan för Entréhuset (bostäder).

| Markanvändning | Antal bilplatser för boende /verksamma | Antal bilplatser för besökare | Antal bilplatser totalt |
|----------------|----------------------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| Flerbostadshus | 23                                     | 2                             | 25                      |
| <b>Totalt</b>  | <b>23</b>                              | <b>2</b>                      | <b>25</b>               |

Tabell 4-5 Bilparkeringsefterfrågan för Entréhuset (verksamheter).

| Markanvändning      | Antal bilplatser för boende /verksamma | Antal bilplatser för besökare | Antal bilplatser totalt |
|---------------------|----------------------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| Kontor              | 68                                     | 8                             | 76                      |
| Hotell              | 25                                     |                               | 25                      |
| Övriga verksamheter | 10                                     |                               | 10                      |
| <b>Totalt</b>       | <b>111</b>                             |                               | <b>111</b>              |

## 5. Mobilitetsåtgärder

Enköpings kommuns parkeringsnorm medger flexibla parkeringstal för exploateringar i särskilda lägen i kommunen, vilket innebär att en justering av parkeringstalet kan göras om exploatören genomför vissa mobilitetsåtgärder. I områden med särskilt goda förutsättningar för hållbart resande kan upp till 50% reduktion på parkeringstalet för bostäder godkännas.

Syftet med mobilitetsåtgärder är att hjälpa boende att minska behovet av att äga en egen bil samt att minska andelen bilresor för anställda och besökare till verksamheter. I kapitlet beskrivs vilka mobilitetsåtgärder som kan ordnas, hur de kan ordnas och vilken reduktion som åtgärderna medger.

### 5.1. Mobilitetsåtgärder för bostäder

SBB och Dan Blomberg kommer att erbjuda boende mobilitetstjänster och genomföra åtgärder för att minska behovet av att äga egen bil. Följande åtgärder eller likvärdiga kan komma att implementeras och erbjudas till boende:

- ▷ Kommunikationsplan med områdesgemensamma övergripande strategier för hur hållbar mobilitet ska kommuniceras till boende
- ▷ Information om hållbar mobilitet kommuniceras till nyinflyttade under minst 10 år från första inflyttning, skickas ut före inflyttning, vid inflyttning och löpande minst en gång årligen (som en del av kommunikationsplanen)
- ▷ Årlig mobilitetsaktivitet för att öka kunskapen om tjänsterna som erbjuds, under minst 5 år
- ▷ Respott och prova-på-aktiviteter som tex. rabatt på bilpool och kollektivtrafikbiljetter motsvarande ett värde av tre månaders kollektivtrafikkort, en summa per hushåll i minst 2 år från första inflyttning
- ▷ Fraktioner för återvinning ordnas i fastighetsnära lägen, ex i fastighetsgemensamt miljörum
- ▷ Bilpool med 5 bilpoolsbilar / 100 parkeringsplatser, gratis medlemskap till boende under minst 10 år. Bilar ställs ut i takt med att boende flyttar in.
- ▷ Cykelpool med 1 elcykel och 1 lådcykel per 25 lägenheter, gratis medlemskap till boende under minst 10 år. Cykelpoolen finns på plats vid första inflyttning.
- ▷ Cykelrum lokaliseras lättillgängliga i attraktiva lägen
- ▷ 5% av alla parkeringsplatser rymmer större fordon (lådcykel, cykelkärra etc.)
- ▷ Enklare cykelservice med verktyg och pump i alla cykelrum
- ▷ En årlig uppföljning av mobilitetsåtgärder genom statistik från leverantörer av bil- och cykelpool
- ▷ Årlig boendeenkät för att mäta kännedom och nöjdhet samt resvanor

## 5.2. Mobilitetsåtgärder för verksamheter

Dan Blomberg kommer att genomföra mobilitetsåtgärder för anställda på kontor eller skola för att skapa förutsättningar för anställda att välja hållbara färdmedel till arbetet. Följande åtgärder eller likvärdiga kan komma att implementeras:

- ▷ Kommunikationsplan för hållbar mobilitet med utskick före vid uthyrning av lokaler, vid inflyttning och i minst 10 år från första inflyttning
- ▷ Informationspaket om hållbar mobilitet till nyinflyttade hyresgäster
- ▷ Kampanjer och prova-på-aktiviteter om ex. samåkning, i minst 5 år från första inflyttning
- ▷ Tjänstecyklar finns tillgängliga för anställda
- ▷ Cykelparkering inomhus för förvaring av dyrare cyklar
- ▷ Dusch- och omklädningsmöjligheter på arbetsplatsen

## 5.3. Lokalisering av mobilitetstjänster

Bilpool för alla kvarter ordnas i mobilitetshuset. Där ordnas även cykelpool för kvarter M1 och C. Cykelpool för kvarter A och B ordnas förslagsvis gemensamt i något av kvarteren. Entréhuset ordnar cykelpool inom sitt kvarter.

## 6. Parkeringsefterfrågan bil

Bilparkering för boende, verksamma och besökare kommer i huvudsak att ordnas i mobilitetshuset. Ett antal parkeringsplatser kommer att ordnas inom Entréhusets kvarter. Parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga kommer att ordnas på kvartersmark i varje kvarter, inom 25 meter från entréer.

### 6.1. Resonemang kring parkering för bil

Om de åtgärder som listas i avsnitt 5.1 och 5.2 implementeras bedöms parkeringstalet för bostäder kunna reduceras med 50% i enlighet med kommunens parkeringsnorm för zon 1a och med 30% för verksamma på kontor/skola. Exploateringen ligger i ett kollektivtrafikhärläge med god tillgång till service och i kombination med ett väl utfört åtgärdspaket som inkluderar en omfattande kommunikationsplan skapar det mycket goda förutsättningar för boende att klara sig utan en egen bil.

Det är viktigt att fånga upp boende direkt när de flyttar in, då det finns en ökad potential att ändra invanda resebeteenden i samband med en flytt. Det är även viktigt att ta hänsyn till hur området utvecklas och i den mån det är möjligt att anpassa utbyggnaden av mobilitetstjänster i takt med området, samt att noga följa upp och utvärdera hur tjänsterna används. Det är även viktigt med en genomtänkt reglering av parkeringsplatserna så att platserna kan nyttjas på ett effektivt sätt, det gäller såväl prissättning som att inte erbjuda fasta platser i anläggningarna för att möjliggöra samnyttjande verksamma och för besökare till verksamheter. Något som kan påverka betalningsviljan i mobilitetshuset och därmed användningsgraden av parkeringsplatserna är tillgång till oreglerade platser på gatumark i närområdet. Om detta ses som ett potentiellt problem så bör oreglerade parkeringsplatser på gatumark ses över av kommunen för att undvika situationer med överspillning och underminerande av prisreglerade parkeringsplatser.

### 6.2. Parkeringsefterfrågan för bil (med flexibla p-tal)

#### Järnvägs kvarteren och M1

Vid införande av mobilitetsåtgärder och en reduktion på 50% av parkeringstalet för bostäder (exkl. besökare) är parkeringstalet för bostäder 3,75 bilplatser per 1000 kvm BTA. Till det tillkommer platser för bilpool och besöksparkering. Det innebär en parkeringsefterfrågan för bostäderna i Järnvägs kvarteren och M1 på totalt 134 bilplatser, varav 117 platser för boende och 17 platser för besökare. Se fördelning i Tabell 6-1. Till detta tillkommer 12 bilpoolsplatser samt 6 platser för verksamheter. Total parkeringsefterfrågan är därmed 152 platser för bostäder och verksamheter.

Tabell 6-1 Slutlig parkeringsefterfrågan för Järnvägs kvarteren (bostäder) vid införande av mobilitetsåtgärder för bostäder.

| Markanvändning              | Antal bilplatser för boende | Antal bilplatser för besökare | Antal bilplatser totalt |
|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| <i>Järnvägs kvarteren</i>   |                             |                               |                         |
| Flerbostadshus kv. A        | 43                          | 6                             | 49                      |
| Flerbostadshus kv. B        | 39                          | 6                             | 45                      |
| Flerbostadshus kv. C        | 27                          | 4                             | 31                      |
| <b>Totalt</b>               | <b>109</b>                  | <b>16</b>                     | <b>125</b>              |
| <i>M1 (Mobilitetshuset)</i> |                             |                               |                         |
| Flerbostadshus kv. M        | 8                           | 1                             | 9                       |
|                             |                             |                               |                         |
| <b>Totalt bostäder</b>      | <b>117</b>                  | <b>17</b>                     | <b>134</b>              |

## Entréhuset

Med införande av mobilitetsåtgärder innebär det en parkeringsefterfrågan för Entréhuset på totalt 14 bilplatser, varav 12 platser för boende och 2 platser för besökare, se Tabell 6-2. Till detta tillkommer 2 bilpoolsplatser. Med en reduktion på 30% av parkeringstalet för kontor för verksamma (ej besökare) innebär det ett parkeringstal på 6,3 bilplatser per 1000 kvm BTA för kontorsanställda. Det innebär att den totala parkeringsefterfrågan för verksamheter är 91 platser, se Tabell 6-3. Den totala parkeringsefterfrågan för bostäder och verksamheter är därmed 107 platser.

Tabell 6-2 Slutlig bilparkeringsefterfrågan för Entréhuset (bostäder) vid införande av mobilitetsåtgärder för bostäder.

| Markanvändning | Antal bilplatser för boende | Antal bilplatser för besökare | Antal bilplatser totalt |
|----------------|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| Flerbostadshus | 12                          | 2                             | 14                      |
| <b>Totalt</b>  | <b>12</b>                   | <b>2</b>                      | <b>14</b>               |



Tabell 6-3 Slutlig bilparkeringsefterfrågan för Entréhuset (verksamheter) vid införande av mobilitetsåtgärder för kontor.

| Markanvändning      | Antal bilplatser för verksamma | Antal bilplatser för besökare | Antal bilplatser totalt |
|---------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| Kontor/utbildning   | 48                             | 8                             | 56                      |
| Hotell              | 25                             |                               | 25                      |
| Övriga verksamheter | 10                             |                               | 10                      |
| <b>Totalt</b>       | <b>91</b>                      |                               | <b>91</b>               |

Samlad parkeringsefterfrågan för hela området är 259 platser, se fördelning i Tabell 6-4.

Tabell 6-4 Samlad parkeringsefterfrågan för Järnvägs kvarteren, M1 och Entréhuset efter reduktion för införande av mobilitetsåtgärder.

| Markanvändning                    | Järnvägs kvarteren och M1 (antal platser) | Entréhuset (antal platser) | Samlad parkeringsefterfrågan (antal platser) |
|-----------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------|
| Bostäder                          | 117                                       | 12                         | 129                                          |
| Besökare bostäder                 | 17                                        | 2                          | 19                                           |
| Handel                            | 6                                         |                            | 6                                            |
| Kontor                            |                                           | 56                         | 56                                           |
| Hotell                            |                                           | 25                         | 25                                           |
| Övriga (räknas som centrumhandel) |                                           | 10                         | 10                                           |
| Bilpool                           | 12                                        | 2                          | 14                                           |
| <b>Totalt</b>                     | <b>152</b>                                | <b>107</b>                 | <b>259</b>                                   |

### 6.3. Samnyttjandepotential

Det finns en stor potential för samnyttjande av bilparkering mellan Järnvägs kvarteren och Entréhuset i och med att majoriteten av all bilparkering kommer att ordnas i mobilitetshuset och det är olika typer av verksamheter som har maxtider på olika tider på dygnet, exempelvis kontor/skola och hotell. Enköpings kommun tillåter inte samnyttjande av boendeparkering. Samnyttjandetabellen i Tabell 6-5 är baserad på flera andra kommuners tabeller, bland annat Göteborgs stad. Tabellen visar de belägningsgrader som förväntas för respektive markanvändning under de angivna tidsintervallerna och som ligger till grund för

samnyttjandeberäkningarna. 100% beläggning innebär att alla parkeringsplatser enligt parkeringsefterfrågan förväntas användas under det specifika intervallet. För att samnyttjande ska vara möjligt får inga fasta (personliga, verksamhetsspecifika) parkeringsplatser finnas.

*Tabell 6-5 Samnyttjandetabell för Järnvägs kvarteren och Entréhuset. Tabellen visar de beläggningsgrader som förväntas för respektive markanvändning under de angivna tidsintervallerna och som ligger till grund för samnyttjandeberäkningarna.*

| Markanvändning                     | Måndag-fredag dag | Fredag kväll | Lördag dag | Natt | Kommentar                                                                         |
|------------------------------------|-------------------|--------------|------------|------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Bostäder                           | 100%              | 100%         | 100%       | 100% | Enligt Enköpings kommuns parkeringsnorm                                           |
| Besökare bostäder                  | 50%               | 100%         | 100%       | 50%  | Antagande baserat på tidigare utredningar                                         |
| Handel                             | 40%               | 80%          | 100%       | 0%   | Avser småskalig handel i entréplan. Antagande från Göteborgs stads parkeringsnorm |
| Kontor                             | 100%              | 20%          | 10%        | 10%  | Antagande från Göteborgs stads parkeringsnorm                                     |
| Hotell                             | 50%               | 50%          | 30%        | 100% | Antagande från Göteborgs stads parkeringsnorm                                     |
| Övriga (räknas som centrum-handel) | 40%               | 80%          | 100%       | 0%   | Antagande från Göteborgs stads parkeringsnorm                                     |

Med samnyttjande blir parkeringsefterfrågan för Järnvägs kvarteren, M1 och Entréhuset cirka 230 parkeringsplatser, och den dimensionerande tidpunkten då flest kommer att parkera är på vardagar under dagtid. Se fördelning i Tabell 6-6.

*Tabell 6-6 Parkeringsefterfrågan för området om samnyttjande mellan olika verksamhetstyper tillämpas. Tabellen visar hur många platser som mest förväntas nyttjas för de olika tidsintervallerna.*

| Markanvändning         | Antal bilplatser måndag-fredag dag | Antal bilplatser fredag kväll | Antal bilplatser lördag dag | Antal bilplatser natt |
|------------------------|------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Bostäder               | 129                                | 129                           | 129                         | 129                   |
| Besökare till bostäder | 10                                 | 19                            | 19                          | 10                    |
| Handel                 | 3                                  | 5                             | 6                           | 0                     |
| Kontor                 | 56                                 | 12                            | 6                           | 6                     |
| Hotell                 | 13                                 | 13                            | 8                           | 25                    |

|                                   |            |            |            |            |
|-----------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Övriga (räknas som centrumhandel) | 6          | 11         | 14         | 0          |
| Bilpool                           | 14         | 14         | 14         | 14         |
| Totalt                            | <b>231</b> | <b>203</b> | <b>196</b> | <b>184</b> |

Med ett antagande om ca 35 kvm per parkeringsplats för att även inkludera ytbehov för mobilitetstjänsterna som ska ordnas, innebär det en totalyta på cirka 8 100 kvm BTA, varav ungefär 400–500 kvm BTA ordnas för mobilitetstjänsterna.

Parkering kommer i huvudsak att ordnas i mobilitetshuset (M1). Upp till 50 platser kan komma att lokaliseras i Entréhuset och resterande platser kommer att lokaliseras i mobilitetshuset.

I denna siffra ingår inte parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga, dessa platser ordnas separat inom 25 meter från entréer.

## 7. Slutsatser

Tillgängligheten och möjligheten att leva och resa utan egen bil är mycket god i området och den blir ännu bättre med planerad exploatering, dels i stadsdelen som helhet med de nya funktioner som kommer att rymmas i stadsdelen, dels för de aktuella fastigheterna som berikas med mobilitetsåtgärder för att ersätta den egna bilen.

Med samnyttjande i mobilitetshuset är den samlade bilparkeringsefterfrågan för Järnvägs kvarteren, M1 och Entréhuset är ungefär 230 bilplatser, vilket innebär en total yta på cirka 8 100 kvm BTA. Där inkluderas även ytor för bilpool och cykelpool för de närliggande kvarteren (M och C). Övrig cykelpool ordnas i respektive kvarter, alternativt gemensamt för kvarter A och B.

Den dimensionerande tidpunkten för när flest bilar kommer att parkera i mobilitetshuset är på vardagar under dagtid. Det är även en tid då en stor del av de boende säkerligen använder sina bilar för arbetspendling, vilket innebär att samnyttjandepotentialen sannolikt är större än vad denna utredning visar.

Den samlade cykelparkeringsefterfrågan är 967 platser för Järnvägs kvarteren och M1 och 220 platser för Entréhuset.

[illegible]

[illegible]