



## ParkeringsPM – bilaga till Trafiktekniskt PM 2014-10-14

### Bakgrund

Ytorna centralt i staden är begränsade och det finns många anspråk på att utnyttja dessa. Det innebär att all ny parkering för utvecklingen av Mölnåls innerstad kommer att byggas i parkeringshus, vilket i sin tur innebär att kostnaderna för parkeringsplatserna är höga. I stadens vision finns mål om att öka andelen hållbara resor till minst 50 % till år 2022 och i Mölnåls miljömål 2022 beskrivs att ”parkeringsstyrning som främjar hållbart resande och bilpool” är en av åtgärderna för att nå målet. Det ligger därmed i både stadens och byggherrarnas intresse att inte bygga fler parkeringsplatser än vad som behövs, samt att i övrigt genomföra åtgärder som ökar den totala tillgängligheten med andra transportsätt än bil.

### Nuvarande parkeringslösning och parkeringsnorm i Mölnåls

I Mölnåls centrum används idag ett parkeringsköpsystem som innebär att parkeringarna samutnyttjas av boende, sysselsatta och besökande till centrum. Det innebär att antalet parkeringsplatser i innerstaden har kunnat begränsas med ca 33 %, jämfört med parkeringstalen enligt gällande parkeringsnorm från 1988. I tabellen nedan framgår normens parkeringstal i Mölnåls centrum per 1000 kvm BTA för olika ändamål, samt det antal parkeringar som normen kräver efter att man tagit hänsyn till samutnyttjandet.

	Parkeringsalstring enligt norm	Parkeringsbehov med samnyttjande
Handel livs	45	30
Handel övrigt	35	23
Kontor	18	12
Bostäder	10,5	7

I arbetet med de tre detaljplanerna i Mölnåls innerstad finns en ambition om samutnyttjande även i de nya parkeringsanläggningarna som behöver byggas för det tillkommande parkeringsbehovet. Den planerade blandningen av framför allt kontor och handel ger goda förutsättningar för samutnyttjande. Samtidigt finns en osäkerhet i att använda den gällande normen vid en så pass stor ny etablering av handel, kontor och bostäder som nu är aktuell. Å ena sidan bedöms alstringstalen i gällande norm som höga med tanke på den kraftfulla förbättringen kollektivtrafiken och cykelinfrastrukturen som genomförts sedan 1988 då normen togs. Å andra sidan är reduceringen för samutnyttjande i normen en generellt antagen siffra, som behöver prövas utifrån den faktiska utbyggnaden som planeras och den blandning av ändamål som är aktuella.



## Förslag på parkeringstal för bil

### *Handel och kontor*

För att få fram ett relevant parkeringstal för handel livs samt handel övrigt har en jämförelse gjorts med de parkeringstal som används för handel i Göteborg. Göteborg har en nyligen antagen vägledning till parkeringstal (2011) där talen är anpassade utifrån geografiskt läge samt tillgänglighet till kollektivtrafik. I mer centrala lägen samt vid god tillgänglighet till kollektivtrafik, reduceras parkeringstalen jämfört med externa handelscentrum. Jämförbara områden i Göteborg vad avser geografiskt läge, tillgänglighet till kollektivtrafik, handelsutbud och upptagningsområde (t ex Frölunda torg, Backaplan) får enligt vägledningen ett parkeringstal för handel på 30 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA, med ett tillägg på 10 platser per 1000 kvadratmeter BTA för livsmedelshandel. Utöver detta anges 1,5 platser per 1000 BTA för sysselsatta. Samma parkeringstal ges för Mölnåls innerstad.

För kontor ges en reduktion av gällande parkeringstal från 18 till 15 platser per 1000 kvm (inklusive parkering för besökande). Det ligger något lägre än i gällande centrumnorm, men bedöms vara tillräckligt med tanke på det centrala läget och den goda tillgängligheten till kollektivtrafik.

	<i>Platser per 1000 kvm BTA</i>
Handel livs	41,5 platser
Handel övrigt	31,5 platser
Kontor	15 platser

*Parkeringstal för bil, handel och kontor*

### *Bostäder*

Under planarbets gång har staden fortlöpande fört en dialog med byggherrarna angående parkeringsbehovet i de olika typer av bostäder som planeras. Syftet med dialogen har varit att hitta rätt nivå på antalet parkeringar för boende. Erfarenheter från befintliga bostadsområden samt från nybyggnadsprojekt som byggherrarna varit inblandade i, visar att parkeringsbehovet varierar i stor utsträckning beroende på geografiskt läge, tillgång till kollektivtrafik och storlek på lägenheter.

Enrummare eller små tvårummare under 55 kvadratmeter i detta centrala läge riktar sig i första hand mot ensamhushåll, framför allt ungdomar som får sitt första boende. Bilinnehavet i denna målgrupp är erfarenhetsmässigt mycket lågt och ett parkeringstal på 0,2 platser per lägenhet bedöms klara behovet.

I större lägenheter, över 55 kvadratmeter, bedöms bilbehovet i genomsnitt vara högre eftersom det oftare är fler personer per hushåll, fler familjer och högre åldrar. Erfarenheter från liknande projekt visar att ett parkeringstal på 0,65 platser per lägenhet bedöms klara behovet.



I bostadskvarteren kvarter söder om Brogatan planeras seniorboende för åldersgruppen 55+ i delar av fastigheterna. Erfarenheter från liknande projekt är att bilinnehavet är något högre i denna målgrupp. Ett parkeringstal på 0,8 platser per lägenhet föreslås därför för de lägenheter som säljs som seniorboende.

	<i>Parkeringstal per lgh</i>
Lgh upp till 55 kvm	0,2 platser
Lgh över 55 kvm	0,65 platser
Seniorlägenheter	0,8 platser

*Parkeringstal för bil, bostäder*

#### Åtgärder för att minska behovet av egen bil i de nya bostäderna

Förutsättningarna för ett relativt lågt bilinnehav i nya Mölnåls innerstad är mycket goda med anledning av det centrala läget, alla centrumfunktioner, mycket god kollektivtrafik och goda möjligheter att gå och cykla. Men dessa förutsättningar behöver kompletteras med ytterligare åtgärder som ökar den totala tillgängligheten. Den enskilt viktigaste faktorn för att minska efterfrågan på egen bil är att man genom en fungerande bilpool erbjuder tillgång till bil vid de tillfällen det behövs. Erfarenheter från andra håll visar att bilpool kan minska behovet av parkeringsplatser på mellan 20-30 %. Även andra insatser kan göras för att gynna hållbart resande och minska behovet av egen bil och följande åtgärder föreslås därför att staden och byggherrarna kommer överrens om att:

- Byggherrarna ansvarar i samarbete med bilpoolsaktör för att en bilpool med tillräckligt många bilar etableras. Den fasta kostnaden för bilpoolen ska ingå i hyran/avgiften under de första fem åren efter färdigställandet. Bilpoolsbilar ska stå i parkeringsanläggningar på kvartersmark. Särskild omsorg ska ägnas utformningen av bilpoolsplatser.
- Före inflyttning ska en kraftfull marknadsföring göras av bilpoolslösningen samt av bostadsområdets i övrigt goda förutsättningar för hållbart resande
- Kollektivtrafikkort (periodkort Göteborg+, eller motsvarande) i minst ett år ska ingå i hyran/köpeskillingen.
- Fastighetsägarna ska gemensamt med Mölnåls stad, under de fem första åren, genomföra en årlig uppföljning och utvärdering av bilpoolsinförandet. Utvärderingen ska bland annat innehålla uppföljning av bilinnehav, samt attityder kring tillgänglighet och hållbart resande.
- Särskild omsorg ska ägnas åt tillgänglighet och utformning av cykelparkering på kvartersmark för bostäderna. Cykelparkeringarna ska vara bekväma och se inbjudande ut. De ska i huvudsak utformas väderskyddade och upplevas som trygga och säkra.



## Samutnyttjande

Behovet av parkeringsplatser som räknas fram med hjälp av parkeringstalen, visar parkeringsbehovet för varje enskild utbyggnad av handel, bostäder eller kontor. I praktiken uppstår dock inte behoven under samma tidpunkter. Genom samutnyttjande kan man därför minska antalet platser som behöver byggas. Beräkningar som gjorts visar att parkeringsbehovet är relativt likartat under större delen av veckan. Störst behov är det på vardagar och lördagar dagtid, vilket innebär att det parkeringsbehovet används som dimensionerande.

De bostadsrätter som byggs ovanför livsmedelshandeln samt i det västra bostadskvarteret, är inte med i samutnyttjandet. Det har visat sig mycket svårt att avtalsmässigt lösa frågor kring gemensamhetsanläggningar inte minst då bostadsrättsföreningar ännu ej är bildade.

Bostadsrätternas parkeringsbehov kommer därför lösas på det översta parkeringsplanet ovanför livsmedelshandeln samt i garage under det västra kvarteret.

Trots detta ger samutnyttjandet en stor reduktion av det totala antalet platser som behöver byggas, från ca 1 630 platser till ca 1 150. Bostäder, handel och verksamheter som ingår i gemensamhetsanläggningarna får ta del av denna minskning i lika stor utsträckning var. Bostäder som inte ingår i gemensamhetsanläggningen, får finansiera sitt behov fullt ut. Behovet till bostäderna i detaljplanen norr om Brogatan tillgodoses till viss del genom att delar av befintliga fastigheter rivs. Detta frigör ca 85 platser i det befintliga parkeringsköpsystemet, och behovet i de nya gemensamhetsanläggningarna kan därmed minskas med motsvarande. Havskattens behov på fem nya platser (efter samutnyttjandeberäkning) är så litet att det lämpligen tillgodoses i det befintliga parkeringsköpsystemet.



Tabellerna nedan beskriver behovet per ändamål.

		BTA/lgh	P-behov utan samutnyttjande.	P-behov utan samutnyttjande (frigjort p g a rivning borträknat)	fre 16-20	vard 10-16	lör 10-16	Antal platser som behöver byggas per ändamål, efter reduktion för samutnyttjande (32,2%)
<b>DP Söder om Brogatan</b>								
Galleriakvarter	Butiker	20831	656	656	492	328	656	445
Livsmedelskvarter	Livs DV	4085	170	170	144	93	170	115
<b>DP Norr om Brogatan</b>								
Gråsejen	Lgh över 55 kvm	24	16	6	4	3	4	4
	Rivning bef lgh	-918	-10					
	Butiker	1795	57	57	42	28	57	38
Hajen	Lgh upp till 55 kvm	24	5	5	3	2	3	3
	Lgh över 55 kvm	174	113	42	30	19	30	29
	Rivning bef lgh	-6732	-71					
	Rivning bef kontor	-250	-5					
	Butiker	541	17	17	13	9	17	12
	Kontor	5562	83	79	39	79	8	53
Triangelhuset	Butiker	325	10	10	8	5	10	7
	Kontor	975	15	15	7	15	1	10
<b>DP Kontor öster Nyg</b>								
Ovan spårvagnsslinga	Kontor	27900	419	419	209	419	42	284
<b>Totalt exklusive alla bostäder söder om Brogatan</b>								
				1475	992	999	998	999

Parkeringsbehov i gemensamhetsanläggningen. Gul markering visar dimensionerande tidpunkt. I ytorna för handel i DP Söder om Brogatan är invändiga gator ej medräknade i BTA:n, eftersom de motsvarar utomhusgator.

Fre 16-20		Vard 10-16		Lör 10-16	
Livsmedel	0,85	Livsmedel	0,55	Livsmedel	1,00
Butiker	0,75	Butiker	0,50	Butiker	1,00
Kontor	0,50	Kontor	1,00	Kontor	0,10
Bostäder	0,70	Bostäder	0,45	Bostäder	0,70

Samutnyttjandegrader olika tidpunkter

		Lgh	P-behov
<b>DP Söder om Brogatan</b>			
Östra kvarteret	Lgh över 55 kvm	48	31
Östra kvarteret	Lgh upp till 55 kvm	47	9
Östra kvarteret	Seniorboende	50	40
Västra kvarteret	Lgh över 55 kvm	75	49
Västra kvarteret	Lgh upp till 55 kvm	74	15
<b>Bostäder söder om Brogatan</b>			<b>144</b>

Parkeringsbehov söder om Brogatan

### Hantering vid bygglovsskede

I beräkningarna ovan uppnås en reduktion för samutnyttjande med 32,2 %. Denna procental kan komma att ändras något i och med de exakta siffror för ytor och antal lägenheter som kommer vid givande av bygglov. Att procentalet ändras något ger inte några större skillnader



på hur många parkeringsplatser som reduceras vilket gör att det går att fastställa redueringen för samutnyttjande till 32 % vid givande av bygglov.

Fastigheterna Hajen och Gråsejen har avtal om parkeringsköp i det befintliga parkeringsköpssystemet för det parkeringsbehov som de befintliga byggnaderna har. För att kunna bygga i enlighet med ny detaljplan kommer vissa av de ytor som parkeringsplatser är lösta i befintligt parkeringsköpssystem att rivas. Detta ger att vid givande av bygglov kan en reduering av kravet på nya parkeringsplatser ges med ca 85 parkeringsplatser för Hajen och 10 parkeringsplatser för Gråsejen för den nya bebyggelse som byggs. Reduceringen sker innan procenttalet för samutnyttjande används vid uträkningen av parkeringsbehov.

### Underskott av parkeringsplatser i befintligt parkeringsköpssystem

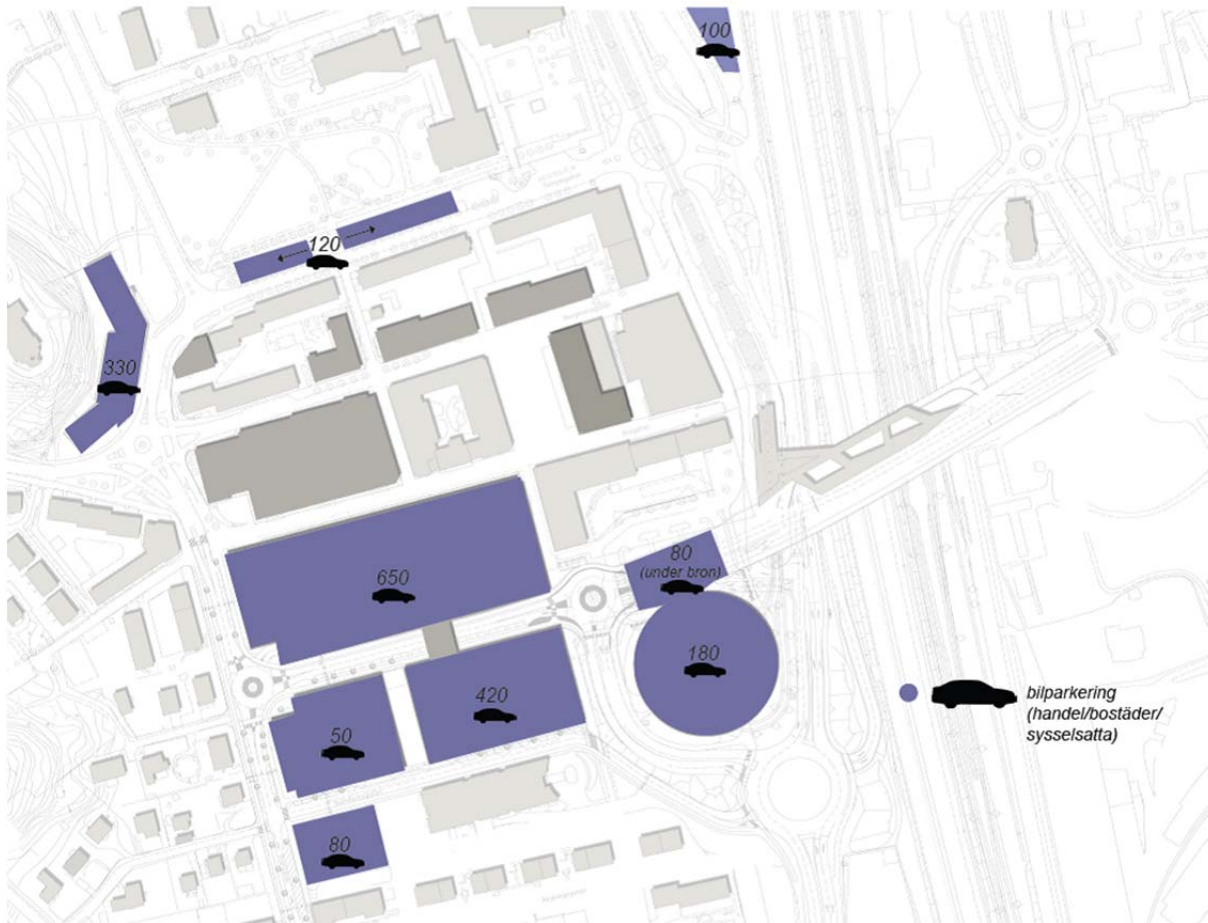
Utöver det nya parkeringsbehov som uppstår i de tre detaljplanerna behöver man säkerställa att antalet parkeringsplatser i det befintliga parkeringsköpssystemet i Mölnåls C även fortsättningsvis motsvarar det antal platser som är friköpta i systemet. De tre detaljplanerna innebär att vissa av de befintliga parkeringarna rivs och ersätts av handel och bostäder. Samtidigt rivs en stor del befintlig handel samt ett litet antal bostäder, och därmed försvinner behovet av de parkeringsplatser som är friköpta för dessa ändamål.

När detaljplan 1-3 är genomförda återstår 864 av dagens parkeringsplatser. Antalet friköpta platser efter genomförandet är 953. Antalet parkeringsplatser är således mindre än antalet friköpta platser och vi får därmed ett underskott på *89 platser inom befintligt parkeringsköpssystem* (de ca 85 tillgodoräknade platserna i detaljplan norr om Brogatan som beskrivits ovan har redan hanterats och tas inte med här).

Huruvida detta underskott existerar i praktiken eller ej är svårt att bedöma, men det bör finnas en beredskap och möjlighet för att lösa dessa platser inom några av de gemensamma parkeringsanläggningar som byggs, alternativt på andra ytor inom parkeringsköpsområdet.

### Antal möjliga parkeringsplatser i förhållande till behovet

I den pågående planeringen av kvarteren och parkeringsanläggningarna har det visat sig att ca 1 300 nya parkeringsplatser får plats. Det totala behovet av parkeringsplatser (efter reduering för samutnyttjande) är knappt 1 150 platser. Det innebär ett överskott på ca 150 platser.



Parkeringsplatser i innerstaden. Anläggningarna ovanför gallerian (650 p), ovanför livs (420 p), under kontorshuset (180 p) och under västra bostadskvarteret (50 p) är nya.

### Hantering av samutnyttjandet

Om samutnyttjandet ska fungera så kan inte platser *reserveras* för något särskilt ändamål. Till viss del kan man dock *styra* parkeringen för olika ändamål. T ex genom att sysselsätta och boende får parkeringstillstånd som endast gäller på de plan i parkeringsanläggningarna som är minst attraktiva för kunder. För att kunna hantera parkeringen de nya anläggningarna är det fördelaktigt om en aktör har ett samlat ansvar för att styra parkeringen, t ex via tidsbegränsningar, avgifter, tilldelning av parkeringskort, övervakning etc.

### Styrning av trafiken till parkeringsanläggningarna

Parkering för besökande till handeln blir möjlig dels i nya parkeringshus över galleria och livsmedelshandel, dels under kontorshuset och dels i befintliga parkeringsanläggningar vid Fässbergskyrkan och på Tempelgatan. Ett digitalt parkeringsledningssystem behöver införas för att underlätta för besökande att hitta ledig parkering, minska söktrafik samt för att ge förutsättningar att styra trafiken till den lämpligaste infarten till parkeringsanläggningarna. Parkeringsledningssystemet får även en viktig funktion genom att det blir möjligt att kontinuerligt följa upp beläggningen på parkeringarna i innerstaden, under olika tidpunkter.



På så sätt går det att se om och i vilken utsträckning ledig kapacitet finns tillgänglig för kommande exploatering i innerstaden

### Cykelparkering

Mölnåls stad har inga parkeringstal för cykel i den gällande parkeringsnormen, men för att öka förutsättningarna för hållbart resande är det viktigt att ställa krav på cykelparkeringar till bostäderna. Utgångspunkten är att det i detta centrala läge i snitt kommer finnas behov för en cykel per boende, samt ungefär en besöksparkering per fem lägenheter. För kontor och handel föreslås parkeringstal för cykel motsvarande det som används i Göteborg i motsvarande lägen.

	<i>Boende/sysselsatta</i>	<i>Besökande</i>
Butiker och livs	4 platser/1000 BTA	9 platser/1000 BTA
Kontor	13 per 1000 BTA	2 platser/1000 BTA
Lgh upp till 55 kvm	1,5 platser/lgh	0,2 platser/lgh
Lgh över 55 kvm	2 platser/lgh	0,2 platser/lgh
Seniorbostäder	2 platser/lgh	0,2 platser/lgh

### *Parkeringstal för cykel*

Besökande till centrum har behov av att parkera sin cykel på allmän platsmark i anslutning till affärer och verksamheter. Samutnyttjande kan ske mellan cykelparkeringar för handelns kunder och besökande till bostäder/verksamheter. Behovet av cykelparkeringar på allmän platsmark *utifrån den nya* exploateringen blir då ca 250 platser. Enligt en cykelparkeringsräkning som gjordes en lönefredag i maj 2013 var ca 80 cyklar parkerade med mål i centrum (exkl Knutpunkt Mölnålsbro). Uppskattningsvis knappt hälften av dessa besökte affärer och verksamheter som kommer finnas kvar tillsammans med den nya exploateringen.

Ovanstående ger ett totalt behov av ca 280 cykelplatser i Mölnåls C, exklusive cykelparkering för knutpunktens behov. Dessa behöver fördelas ut på lämpliga platser, både vid större entrépunkter och med jämna mellanrum inne på gågatorna för att skapa ordnad parkering för alla som tar med sig cykeln in på gågatorna.





### *Cykelparkeringar för besökande i innerstaden*

Behovet för sysselsatta och boende ska i första hand tillgodoses i respektive fastighet. I synnerhet för boende är det viktigt att huvudparten av cykelparkeringarna görs säkra och väderskyddade, t ex inomhus eller i cykelförråd på gårdar.

Sysselsatta i innerstaden kommer efterfråga säker och väderskyddad parkering. Det är därför viktigt att fastighetsägarna möjliggör sådan parkering. Vissa sysselsatta kommer förmodligen att utnyttja de cykelparkeringar som är avsedda för besökare, vilket kan få till följd att det tidvis uppstår viss brist på cykelparkeringar på allmän plats. Det behöver därför finnas en beredskap att utöka antalet cykelparkeringsplatser på de allmänna platser där brist uppstår.

I detaljplan Söder om Brogatan blir behovet för bostäder i östra kvarteret ca 260 samt 30 platser för besökande. Behovet blir detsamma i det västra kvarteret. För sysselsatta i handeln blir behovet ca 100 platser.

I detaljplan för Norra centrum är behovet för bostäder i Gråsejen ca 50 platser och 5 besöksplatser. I Havskatten blir behovet ca 25 platser för boende och 2 besöksplatser. I Hajen blir behovet ca 380 platser för boende och 40 besöksplatser. Besöksplatserna för Hajen behöver samutnyttjas med cykelparkering på allmän plats, eftersom det inte finns någon mark



inom fastigheten som på ett enkelt sätt kan användas till cykelparkering för besökare. För sysselsatta i kontor och handel i hela planområdet är behovet knappt 100 platser.

I detaljplan för kontorshuset är behovet av cykelparkeringar för sysselsatta och besökande ca 420 platser. Detta behov tillgodoses i första hand under kontorshuset i garage eller väderskyddat utomhus, samt ett visst antal cykelparkeringar för besökande vid huvudentrén uppe på Mölnålsbro.