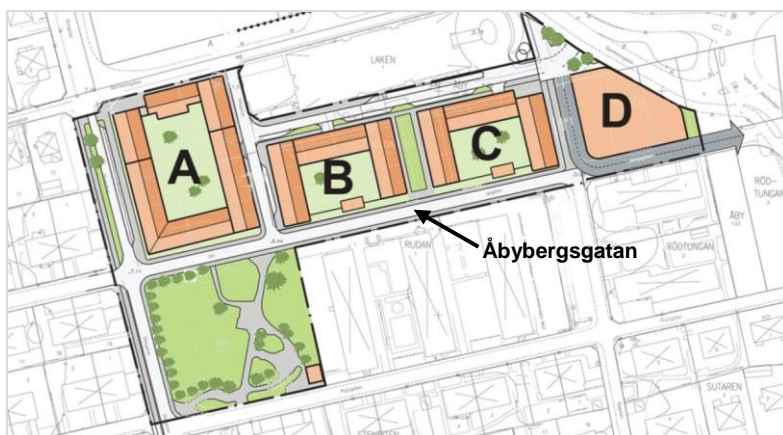


PM PARKERINGSTAL OCH MOBILITETSÅTGÄRDER FÖR DETALJPLAN ÅBYBERGSGATAN VERSION 1.1

UPPDRAG Parkeringstal och mobilitetsåtgärder för detaljplan Åbybergsgatan	UPPDRAGSLEDARE Björn Carlsson	DATUM 2019-12-04
UPPDRAGSNUMMER 12602519	UPPRÄTTAD AV Björn Carlsson & Emma Olsson	

Inledning

Arbete pågår med detaljplan för Åbybergsgatan etapp 1. Planen är en del av en långsiktig utveckling av Mölndals innerstad och medger tre bostadskvarter om totalt ca 25 000 m² BTA ovan mark samt en kontorsbyggnad och parkeringshus på mark som idag främst utgörs av parkering. Bottenvåningarna får inredas för centrumändamål och i tre strategiska lägen inom kvarter A och C ställs krav på att lokaler för centrumändamål ska finnas. Se figur 1.



Figur 1. Planområde med bostadshus markerade A, B, C. Bild hämtad från planbeskrivning.

År 2016 antogs Mölndals parkeringspolicy som är en handbok för dimensionering och utformning av parkering för cykel och bil i detaljplaner och bygglov. I planarbetet ska det fastställas parkeringstal utifrån markanvändning, geografisk zon samt eventuella reducerande åtgärder och samnyttjande. Detta PM utreder parkeringstal för bil för detaljplaneskedet för de tre bostadskvarteren (A, B och C). Behoven att ersätta de markparkeringar som tas i anspråk av den nya bebyggelsen behandlas inte. Dessa parkeringsplatser ska ersättas i det kombinerade parkerings- och kontorshuset som också ingår i detaljplanen (D) men hanteras separat från bostadskvarteren.

Detta PM är uppdelat i följande delar:

- De fyra stegen i kommunens parkeringspolicy
- Studie/jämförelse av ett annat projekt i Mölndal, Forsåker
- Utblick mot Göteborgs stads motsvarande modell för beräkning av parkeringstal
- Förutsättningarna i detaljplan Åbybergsgatan
- Resonemang om mobilitetsåtgärder
- Sammanfattning

Mölnåls parkeringspolicy

Steg 1 - Markanvändning och zon

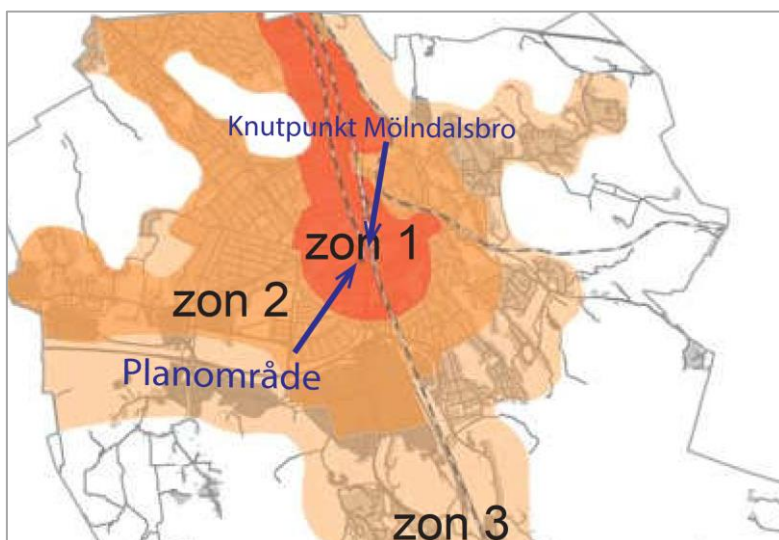
I parkeringspolicyen finns fyra zoner där varje zon har ett spann för att ge möjlighet för anpassning. Policyen anger att utgångspunkten i detaljplanarbetet ska vara det högre talet inom spannet men att exploatören i samråd med staden kan motivera ett, inom spannet, lägre tal om så önskas. Motiv för anpassning kan röra sig om lokalisering inom zonen, målgrupp för verksamheten eller typ av bostäder. Som exempel anger policyen att ett trygghetsboende i direkt anslutning till kollektivtrafikållplats vara motiv för att utgå ifrån den lägre siffran inom spannet.

Exploatören planerar för en betydande andel mindre bostäder, där snittstorleken för alla lägenheter blir ca 55 m² BOA vilket också kan uttryckas som 79 m² BTA¹. Det planeras även för ca 400 m² BTA centrumändamål.

Planområdet ligger i den mest centrala delen av zon 1, stadskärnan, se figur 2 nedan. Parkeringspolicyen anger följande parkeringstal för flerbostadshus och kontor i zon 1:

Bilparkering

Flerbostadshus	4-7 platser/1000 m ² BTA	+ 0,6 för besök
Bostäder under 35m ²	0-5 platser/1000 m ² BTA	+ 0,6 för besök
Kontor	7-10 platser/1000 m ² BTA	+ 0,5-3 för besök

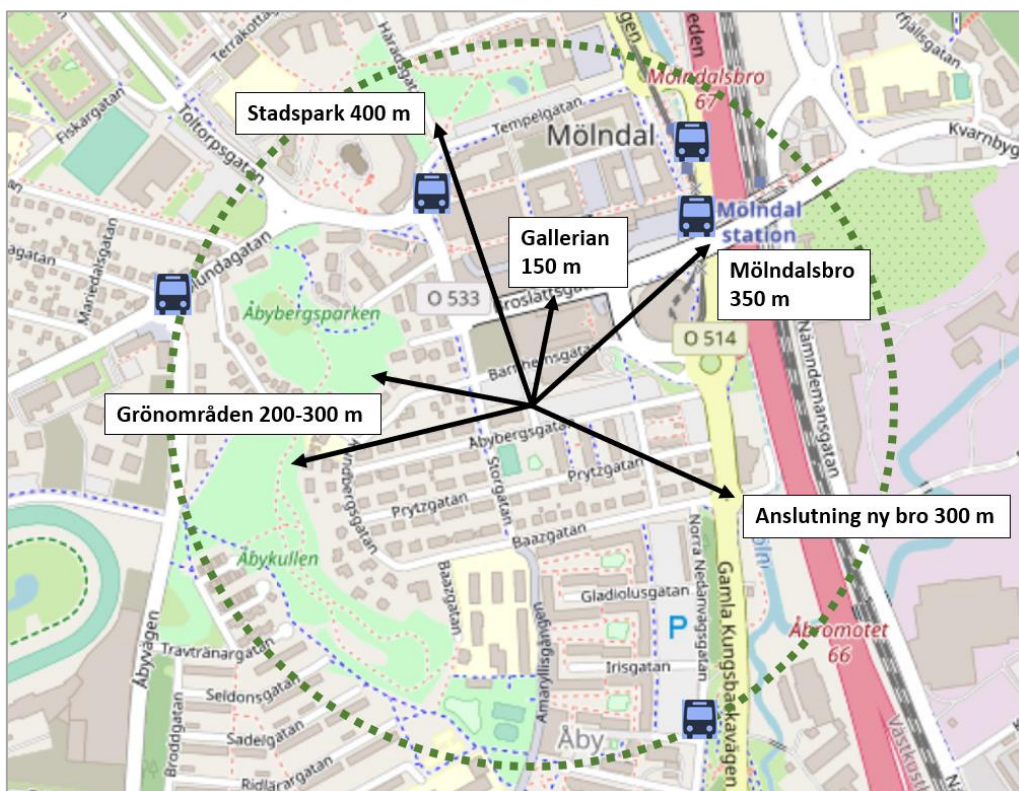


Figur 2. Kartbild från parkeringspolicyen som visar zonerna. Planområdet och Mölnålsbro är markerat.

De bostäder som ska byggas vid Åbybergsgatan har ett mycket bra läge när det gäller kommunikationer. På några minuter går man till fots till både tåg-, buss- och

¹ Bedömt förhållande BOA/BTA=0,7

spårvagnshållplatser. Den planerade gång- och cykelbron vid Forsåker ligger bara några hundra meter från planområdet och kommer att knyta samman staden ytterligare över leden. Flera viktiga cykelstråk leder förbi området och fortsätter in mot Göteborg samt mot södra och västra Mölndal. Styr & Ställ kommer att finnas i området i samband med systemets utökning år 2020. Sunfleet har en öppen bilpool tillgänglig för alla Sunfleets medlemmar dygnet runt vid Åbybergsgatan 8 med 3 stycken poolbilar. Se figur 3 för översiktskarta med ungefärliga avstånd. Det verkliga gångavståndet är cirka 30 % längre än den uppmätta fågelvägen.



Figur 3. Översiktskarta med ungefärliga avstånd. Cirkelns radie motsvarar ett avstånd på ca 500 meter.

Tack vare planrådets centrala läge är utbudet av service stort och området ligger mycket nära Mölndals galleria. Inom 300 meter finns både offentlig och kommersiell service, bibliotek, apotek, restauranger och kaféer. Detta avstånd motsvarar en gångtid på ca 4 minuter. Ca 400 meter norr om planområdet ligger Mölndals stadspark vars avstånd motsvarar en gångtid på ca 5 minuter från planområdet. I planrådets södra del finns idag en liten park på ca 0,4 hektar. Inom en radie av en dryg kilometer finns flera skolor, bland annat Katrinebergsskolan (F-9), Kvarnbysskolan (7-9), Fässbergsskolan (4-9), Bosgårdsskolan (F-3) och Frejagymnasiet. I närheten finns även en Montessoriskola samt förskolorna Broslätts förskola, Katrinebergs förskola, Gärdesängens förskola, Jungfruplatsens förskola och Torallastigens förskola.

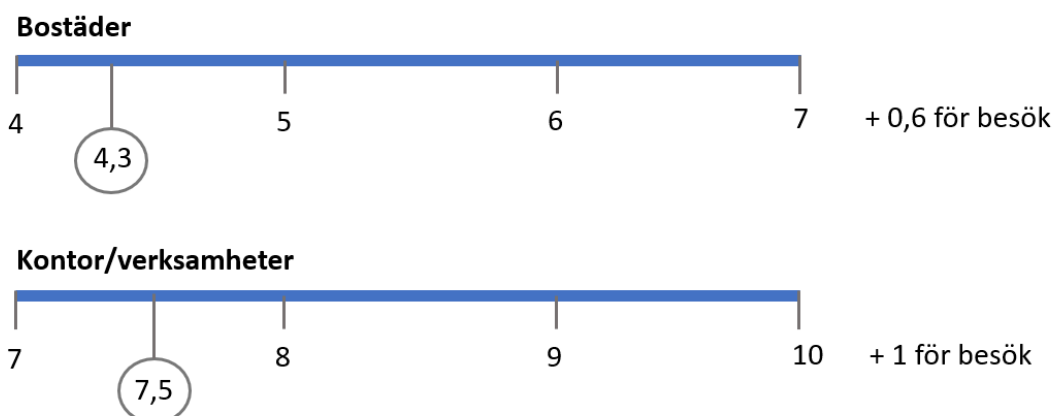
Platsen bedöms vara ett av de mest strategiska lägena i Mölndal för att skapa ett hållbart boende där minst hälften av resorna görs med annat färdmedel än som ensam i egen bil, vilket är en del av Mölndals stads vision 2022. Om kartan med zonindelningen betraktas så ligger en absolut majoritet av zonen längre bort ifrån Mölndals innerstad än vad Åbybergsgatan gör.

Åbybergsgatan anses vara ett bra exempel där parkeringstal i den lägre delen av policyns intervall bör tillämpas eftersom det är få platser i samma zon som har så pass goda förutsättningar. Dock så finns det lägen som skulle kunna vara ännu bättre vilket gör att det absolut lägsta talet inte rekommenderas.

Det är i dagsläget inte bestämt vad för centrumverksamheter som ska finnas i byggnaderna men troligtvis blir det mindre verksamheter så som frisör, kiosk, kafé och liknande. Dessa verksamheter bedöms ha ett lokalt upptagningsområde som är på gång- och cykelavstånd. I parkeringspolicyn finns det en kategori för kontor och verksamheter och en för sällanköpshandel. Bedömningen är att kontor och verksamheter är lämpligt att använda för projektets centrumändamål då tolkningen är att sällanköp handlar om ditresande kunder medan det i projektet rör sig om ett lokalt upptagningsområde.

Sammanfattningsvis föreslås utifrån ovanstående argumentation och beskrivning följande parkeringstal i första steget.

- Det bedöms vara lämpligt med ett parkeringstal på **4,3+0,6 platser/1000 m² BTA** för bostäderna vilket följer av planområdets mycket goda läge kombinerat med att det planeras för förhållandevis små bostäder.
- Det bedöms lämpligt med ett parkeringstal på **7,5+1 platser/1000 m² BTA** för centrumändamål vilket följer av planens mycket goda läge: det är lika tillgängligt att bo och ta sig ut från området som att ha en sysselsättning i området och ta sig dit.



Figur 4. Illustration över de rekommenderade parkeringstalen i zonens spann.

Steg 2 - Möjlighet till reduktion av parkeringstal

Parkeringspolicyn anger att så kallad parkeringsrätt och parkeringsköp kan påverka grundtalen för parkering och därmed skapa ytterligare anpassning till det specifika projektet. Parkeringsrätt innebär att en exploatör kan påvisa en prissättningsmodell där de boende som vill ha parkering får möjlighet att köpa rätten till sin egen parkering. Detta genom ett engångsbelopp eller att det tas ut en månadsavgift som speglar de verkliga kostnaderna. Parkeringsrätt kan ge en reduktion med upp till 20% från grundtalet. Parkeringsköp innebär att exploatören ingår ett avtal om parkeringsköp med staden eller annan exploatör och betyder att exploatören, istället för att själv ordna utrymme, deltar finansiellt i avsedd parkeringsanläggning. Detta kan ge 10 %

reducering från grundtalet om köpet bidrar till likställighet med kollektivtrafik, vilket innebär att parkeringsplatserna anordnas i ett sådant läge att de blir mindre konkurrenskraftiga i förhållande till kollektivtrafiken.

Det är i dagsläget inte säkert om Wallenstam kommer att ha en prissättningsmodell där de boende kan köpa rätten till sin egen parkering. Det är inte heller bestämt ifall det är aktuellt med parkeringsköp. I policyn anges det att om parkeringstalet inte har justerats utifrån reducerande åtgärder eller samnyttjande i planarbetet går detta att göra till bygglovskedet. Om det senare i processen kommer att tillämpas en prissättningsmodell eller parkeringsköp i linje med vad som nämns i policyn så bör det alltså ges reduktion på parkeringstalet i bygglovet.

Wallenstam kommer att tillämpa månadsavgift för sina bostadshyresgäster som debiteras separat från månadshyran för bostaden. I Göteborgs stad ses detta som en mobilitetsåtgärd med följande beskrivning: *Parkeringshyran särredovisas. Parkering får inte ingå i lägenhetskontraktet. Kostnad för bilparkering ska särredovisas på avtal och avier. Syftet är att tydliggöra verklig kostnad för bilinnehav, samt att ta ett steg mot bättre kostnadstäckning.*

- Steg 2 i parkeringspolicyn bedöms inte ha någon påverkan på projektets parkeringstal för detaljplanen eftersom det är osäkert om projektet kommer att tillämpa parkeringsrätt eller parkeringsköp. Om någon av dessa åtgärder beslutas senare i processen bör reduktion upp till 20 % för parkeringsrätt och 10 % för parkeringsköp medges i bygglovskedet i enlighet med policyn.

Steg 3 - Möjlighet till samnyttjande

Det tredje steget i parkeringspolicyn är att undersöka om det går att skapa samnyttjande av parkeringsplatser mellan olika kundgrupper eller inom en kundgrupp med efterfrågan på parkering vid olika tidpunkter. Ett annat sätt att beskriva samnyttjande är att det handlar om att hitta ett effektivt nyttjande av den fysiska ytan som parkeringsplatserna upptar snarare än att sänka efterfrågan på parkeringsplatser.

Möjligheterna till samnyttjande för boende bedöms i detta projekt vara små eftersom den absoluta majoriteten av parkeringskunderna är boende med liknande behov samt att parkeringsplatserna planeras i garage under bostadskvarteren. Tillgängligheten blir då lägre än om parkeringsplatserna hade utgjorts av en markparkering eller samlat i ett parkeringshus där även andra kundgrupper kunde använda parkeringsplatserna. Däremot är det möjligt att det går att skapa samnyttjande mellan platser för centrumändamål/verksamheter och besöksplatser för boende, beroende på om verksamheterna är av sådan karaktär, har sådana öppettider etc, att de passar för samnyttjande. Det är i dagsläget inte bestämt vad för verksamheter som kommer att finnas och därmed får frågan om samnyttjande för verksamheter och boendebesökare tas upp senare i processen. I policyn anges det att om parkeringstalet inte har justerats utifrån reducerande åtgärder eller samnyttjande i planarbetet går detta att göra till bygglovskedet.

- Steg 3 i parkeringspolicyn bedöms inte ha någon påverkan på projektets parkeringstal för detaljplanen. Eventuellt går det att samnyttja boendebesökare och verksamheter men detta får bedömas längre fram i processen och eventuell reduktion medges i bygglovskedet.

Steg 4 - Utformning och placering

Enligt policyn ska hänsyn tas till acceptabla gångavstånd mellan parkeringsplatser och bostad, verksamhet med mera. Här är det viktigt att bedöma om parkeringens placering och utformning stärker syftet med planen. Hur bil- och cykelparkeringen påverkar stadsbilden och den upplevda tryggheten i den ska beaktas.

Parkeringar för bostäderna föreslås främst i halvt nedgrävda garage under respektive kvarter vilket medför korta avstånd och ett minimalt intrång i stadsbilden. Ett mindre antal parkeringsplatser planeras på den nya gatan söder om hotellet, längs Villagatan samt längs Storgatan och avses nyttjas främst för besöksparkering. Dessa platser är på allmän plats men kan enligt tidigare besked från staden tillgodogöras för besöksparkering.

- Steg 4 i parkeringspolicyn bedöms inte ha någon påverkan på projektets parkeringstal.

Jämförelse: Forsåker

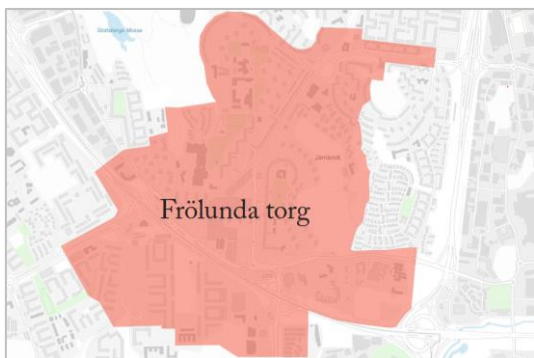
En jämförelse har gjorts med resonemangen om parkeringstal för detaljplan Forsåker, Östra delen. Forsåker-området ligger mycket centralt och med goda förutsättningar för användande av hållbara transportslag. I *Parkeringsutredning Forsåker, Östra delen* av Trivector 2017-04-07 gjordes bedömningen att områdets goda lokalisering innebär att ett parkeringstal i mitten av policyns intervall är lämpligt som utgångspunkt. Det bedömdes även rimligt att reducera antalet platser enligt likställighet med kollektivtrafik samt eventuellt samnyttjande. Vidare ansågs det att det längre fram i planprocessen var möjligt med ytterligare reduktion genom mobilitetsåtgärder, exempelvis bilpool, lastcykelpool, information om hållbara resor och transporter, välkomstpaket och leveransboxar.

- Bedömningen är att Åbybergsgatans geografiska förutsättningar är ännu bättre än Forsåkers vilket styrker förslaget att för Åbybergsgatan tillämpa parkeringstalet 4,3+0,6 för bostäder och 7,5+1 för centrumändamål.

Utblick mot Göteborg

Göteborgs stads riktlinjer har studerats i syfte att göra en jämförelse av vilket parkeringstal som hade blivit resultatet om Göteborgs stads riktlinjer applicerades på ett läge likt Åbybergsgatan. I Göteborgs stads *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering version 1.1* 2019-04-17 finns följande fyra steg i arbetsprocessen: normalspann, lägesbedömning, projektanpassning och mobilitetslösningar.

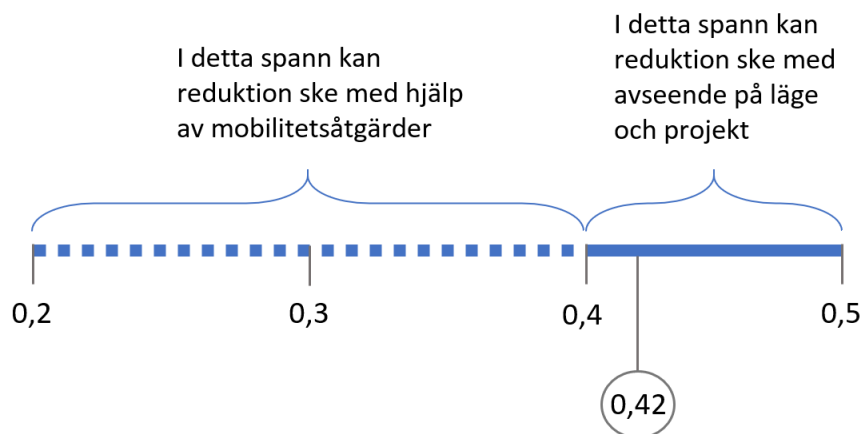
Om Göteborgs parkeringspolicy hade tillämpats i Mölndal är det troligt att Åbybergsgatan hade legat i den innersta zonen i en strategisk knutpunkt likt Angered centrum och Frölunda Torg. Se figur 5 nedan för exempel Frölunda torg som kan anses ha ett liknande läge som Mölndals centrum relativt Göteborg, där den röda markeringen avser policyns innersta zon.



Figur 5. Bild från Göteborgs stads Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering version 1.1. Den röda markeringen visar hur policyns innersta zon utbreder sig vid Frölunda Torg.

Normalspannet för den innersta zonen i Göteborg har 0,2-0,5 platser/lägenhet vilket inkluderar besöksparkering och inriktningen är att det slutgiltiga parkeringstalet bör hamna någonstans i detta intervall i de flesta fall. Det övre värdet används som startvärde, och i efterföljande steg görs bedömning av projektets geografiska läge och projektanpassningar som tillsammans kan ge sänkning av parkeringstalet med 0,1 plats/lägenhet. Slutligen kan mobilitetslösningar leda till avdrag på ytterligare 0,05 upp till maximalt 0,2 bilplatser/lägenhet.

För kunna jämföra Åbybergsgatan med Göteborgs tal behöver det rekommenderade talet $4,3+0,6$ platser/1000 m² BTA för Åbybergsgatan räknas om med Göteborgs policyns förutsättning att en lägenhet motsvarar 85 m² BTA. Detta skulle leda till att det rekommenderade talet $4,3+0,6$ motsvarar **0,42** platser per lägenhet i Göteborgs mått. Se figur 6 nedan för en förklarande bild av hur talet 0,42 förhåller sig till Göteborgs modell för reduktion.



Figur 6. Figuren illustrerar Göteborgs intervall för den innersta zonen. Talet 0,42 är det rekommenderade talet för Åbybergsgatan omräknat i Göteborgs mått av hur stor en lägenhet är för att kunna jämföras.

- I Göteborgs innersta zon innebär parkeringstalet 0,42 att man befinner sig i delintervall där reduktion kan ges med avseende på kommunikationer och projektanpassning. Detta styrker förslaget att för Åbybergsgatan tillämpa parkeringstalet $4,3+0,6$ för bostäder och $7,5+1$ för centrumändamål.

Förutsättningar för Åbybergsgatan

Arkitektskiss *Åbybergsgatan bil- och cykelparkering* av Liljewall 2019-05-23 är underlag till detta PM. Skissen utgår från ca 25 000 m² BTA för bostäder. Det planeras även för ca 400 m² BTA centrumändamål.

Rekommendationen för boende är 4,3 platser/1000 m² BTA som med 25 000 m² BTA ger behovet 108 platser. Utifrån skissen ryms 110-120 platser i garage vilket alltså räcker för behovet.

Parkeringsstalet för besöksplatser för boende är 0,6 platser/1000 m² BTA som med 25 000 m² BTA ger behovet 15 platser. Rekommendationen för centrumändamål är 7,5+1 platser/1000 m² BTA som med 400 m² BTA ger behovet 3,4 platser. I skissen ryms det ca 20 besöksplatser ovan jord vilket alltså räcker för behovet av besöksplatser för boende och centrumändamål.

Mobilitetsåtgärder för reduktion av parkeringstal

Mobilitetsåtgärder medför normalt en liten sänkning av parkeringsbehovet, ca 5-10 %. Om det i detta projekt visar sig att det inte ryms 108 platser i garage utan istället några färre så kan det accepteras 5-10 % färre platser än vad det rekommenderade parkeringstalet innebär med hjälp av mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärder som kan vara aktuella är:

- "Startpaket" för nyinflyttade och sysselsatta med information om kollektivtrafiken och möjligheterna att cykla och gå i området med mera
- Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 30 dagar för nyinflyttade och sysselsatta
- Medlemskap i bilpool för boende och sysselsatta
- Högklassig cykelparkering som är lättillgänglig och väderskyddad med hydraulisk cykelpump och möjlighet att ladda elcyklar
- Genomförande av kampanjer som stödjer hållbart resande, exempelvis hälsotrampare och vintercyklist

Sammanfattning

Sammanfattningsvis är bedömningen att det rekommenderade parkeringstalet 4,3+0,6 platser/1000 m² BTA för bostäder och 7,5+1 platser/1000 m² BTA för centrumändamål är lämpligt för projektet.

Med förutsättningarna i projektet kommer behovet att kunna tillgodoses i planområdet. Om nya förutsättningar längre fram i processen skulle medföra att det finns ett större behov eller att det inte får plats med lika många platser som planerat, är bedömningen att det går att göra en reduktion av parkeringstalet med 5-10 % med hjälp av mobilitetsåtgärder. Det finns även andra möjligheter för reduktion såsom parkeringsköp i intilliggande parkeringsanläggningar, parkeringsrätt och samnyttjande.

Eventuell reduktion av parkeringstal med avseende på parkeringsköp, parkeringsrätt och samnyttjande hanteras i bygglovsskedet.