

Parkeringspolicy och tal

MÖLNÅLS STAD / Beslutad av kommunfullmäktige §191 KF 2016-12-14



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

MEDVERKANDE	4
Sammanfattning	5

Del 1 - Riktlinjer & handbok

Syfte och mål	6
Vad säger Plan- och bygglagen?	7
Parkering i planering och bygglov.....	7
Markanvändning.....	10
Zonindelning för p-tal.....	10
Parkeringstal för bil och cykel	11
Reducering av parkeringstal	12
Samnyttjande.....	12
Placering och utformning.....	13
Planbestämmelser om parkering.....	15
Särskild parkeringsutredning.....	15
Reservplan för parkering.....	15
Parkeringsefterfrågan vid ombyggnation eller ändrad användning	16
Övriga åtgärder.....	16

Del 2 - Kunskapsunderlag

Bilnehav och bilanvändning.....	17
Resvanor	17
Planerad infrastrukturutbyggnad.....	18
Zonindelning för p-tal.....	19
Kostnader för parkering.....	22
Referenser	23
Bilagor	24



Medverkande

Mölnbals stad

Camilla Lidholm

Stadsbyggnadsförvaltningen

Ulf Bredby

Tekniska förvaltningen

Johan Gerremo

Stadsbyggnadsförvaltningen

Referensgrupp:

Annika Fehrling

Stadsbyggnadsförvaltningen

Lisa Järner

Stadsledningsförvaltningen

Göran Jäverbrink

Mölnbals stads parkeringsbolag



Sammanfattning

Parkeringspolicy i Mölndal bidrar till att tillgängliggöra olika målpunkter i staden. Tillgången på parkering för bil respektive cykel avgör hur pass enkelt det är för resenärer att använda de olika färdmedlen.

”Parkeringspolicy i Mölndals stad” avser att åskådliggöra hur parkering kan medverka till en mer diversifierad och robust stadsplanering och transportsystem. Bilen kommer att ha en betydande roll och vara en viktig del även i framtida stadsplanering.

Policyn ger stadsbyggnadsförvaltningen, tekniska förvaltningen samt exploatörer i Mölndals stad stöd i planeringsarbetet och arbetet med utvecklingsprojekt som berör parkering av bil och cykel för boende, verksamma och besökare i staden. Parkering är en central fråga vid nybyggnation och förtätning.

När staden förtätas ställs allt större krav på ett effektivt markutnyttjande och ett trafiksystem som ger tillgänglighet för alla som ska bo, arbeta i och besöka staden. De tillgängliga markytorna minskar, samtidigt som fler människor ska röra sig in, ut och inom det begränsade området. Parkering för bil i centrala lägen upptar stora ytor och är kostsamt varför ett effektivare nyttjande av parkeringsytorna efterfrågas. Syftet med policyn är att möta kundens önskemål om tillgänglighet och rörlighet och att policyn kan möta upp mot förändringar och krav på mobilitet i samhället över tid.

Parkeringspolicyn är därmed en viktig pusselbit och verktyg för att styra mot visionens fokusområden ”En modig stad med tydlig historia” och ”En hållbar stad där vi växer och mår bra”. Den ska i enlighet med visionen bidra till:

- En tillgänglig, levande stad där alla människor möts samt en tät, vacker och sammanhållen stadskärna.
- Attraktiva bostäder och en grön livsmiljö, smidiga kommunikationer och en hållbar utveckling
- Att fler av Mölndalsbornas resor sker med hållbara färdmedel
- Att Mölndalsborna blir fler

Parkeringstalen är anpassade efter dagens och framtidens situation. Genom flexibla parkeringstal finns möjlighet att i större grad projektanpassa parkeringsbehovet vilket ger kostnadsfördelar. Samtidigt behöver parkeringstalen utformas på ett sådant sätt att de ger byggbolagen en förutsägbarhet över vad staden kräver när det gäller parkering.

Målen med parkeringspolicyn och parkeringstalen kan sammanfattas i följande punkter:

- **God tillgänglighet för alla människor**
- **Ökat hållbart resande**
- **Effektiv markanvändning**

Dokumentet är uppdelat i två delar:

Del 1 Riktlinjer & handbok

Del 2 Kunskapsunderlag



Del 1

Riktlinjer & handbok

Syfte och mål

Ett övergripande mål för Mölndals stad är att växa och utvecklas genom hållbar tillväxt. En del i detta är att arbeta med ett resurseffektivt transportsystem och förtätning i kollektivtrafiknära lägen. Parkeringspolicyn avser att stödja befintliga övergripande mål och planer och bidra till att dessa uppfylls.

Målsättningen är att parkeringspolicyn ska:

- stödja utvecklingen mot en attraktiv stad och stadsmiljö.
- bidra till ett effektivt utnyttjande av marken i staden.
- bidra till en likvärdig hantering av alla transportmedel.
- planera och samverka för god tillgänglighet.

Hållbar tillväxt handlar bland annat om att så många som möjligt av våra resor sker på ett hållbart sätt, ur miljösynpunkt. Hållbar utveckling och tillväxt handlar även om ett strategiskt användande av infrastrukturen och stadens mark för transporter som är mycket ytkrävande.

Det betyder att vägar och parkeringar ska finnas för dem som bäst behöver nyttja dem. För att minimera risken för trängsel på våra gator och parkeringar är det viktigt att de som har attraktiva och likvärdiga alternativ ska nyttja dessa. Tillgänglighet på gator och vägar är helt avgörande för tex. räddningsfordon.

Parkeringspolicyn är en uppdatering av stadens tidigare policy från 1988. Behov av mobilitet och rörlighet förändras ständigt varför det är viktigt att staden har en aktuell policy som tar hänsyn till olika färdmedel och parkeringslösningar. Bland annat omfattar denna policy både cykel och bil till skillnad från stadens tidigare parkeringspolicy.

Parkeringspolicyn och de nya parkeringstalen ska bidra till att nå målen i *Vision Mölndal 2022*:

- En tillgänglig, levande stad där människor möts och en tät, vacker och sammanhållen stadskärna
- Attraktiva bostäder och en grön livsmiljö, smidiga kommunikationer och en hållbar utveckling
- Att minst 50 % av mölndalsbornas resor sker med hållbara färd sätt
- En modig stad med tydlig historia
- Vi är fler än 70 000 mölndalsbor

Största delen av de nya bostäderna kommer att skapas i stadens tätorter vilket kommer att leda till en ökad konkurrens om marken. Prioriteringar kring hur den attraktiva marken utnyttjas mest kostnads- och yteffektivt måste göras.

I *Mölndals stad Klimat- och energiplan, 2015*, anges bland annat att till år 2022 ska:

- utsläppen av växthusgaser i Mölndal uppgå till högst 2,9 ton CO₂-ekvivalenter/invånare och år
- genomsnittsutsläppen av koldioxid från personbilar vara max 90 g/km.
- körsträckan med personbil vara maximalt 550 mil/invånare och år.
- andelen personresor som utförs med cykel vara minst 12 %, gång minst 18 % och kollektivtrafik minst 25 %.



Vad säger plan- och bygglagen?

I Sverige är det kommunerna som har det övergripande ansvaret för parkeringens planering, enligt plan- och bygglagen 1 kapitlet 2 § samt 4 kapitlet 13 §. Staden har möjlighet att i detaljplan ange var parkering ska ordnas. Staden har dock ingen skyldighet att ordna parkering.

Denna skyldighet åvilar fastighetsägaren.

I plan- och bygglagen 8 kapitlet anges följande om parkering:

” 9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att...”

”...4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon...”

”... Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.”

”10 § Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd.”

Vid utformning, dimensionering och lokalisering av bilparkering för personer med rörelsenedsättning ska Boverkets byggregler Boverkets föreskrifter samt Tillgängliga och användbara miljöer (VGR) följas.

Parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning ska enligt Boverkets byggregler kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från entréer till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Därutöver ska det finnas en angoringsplats inom samma avstånd. För en del människor är ett mycket nära avstånd helt avgörande om en målpunkt kan besökas. Därför ska alltid minsta möjliga avstånd till entré eftersträvas även om reglerna tillåter upp till 25 meter.



Parkering i detaljplan och bygglov

Parkeringspolicyn är en handbok för dimensionering och utformning av parkering för cykel och bil i detaljplaner och bygglov.

Den som vill bygga är skyldig att redovisa hur parkering för cykel och bil avses lösas enligt stadens policy. I detaljplan eller bygglov sker dialog om parkeringslösningen tillsammans med planenheten och byggnadsnämnden i Mölndals stad. Nedan redovisas en bild av ansvarsfördelningen för parkering i staden.

Ansökan om planbesked Exploatören är skyldig att redovisa parkeringslösning för önskad exploatering	Detaljplan Planen säkerställer utrymme för parkering	Bygglov Erforderlig parkering måste redovisas för att bygglov ska kunna ges.
---	--	--

Parkering i detaljplan

Principen för arbetet med parkering i detaljplaner är:

- Analysera behovet av parkering
- Utred möjligheter för åtgärder som kan sänka behovet.
- Studera möjligheter att effektivisera befintliga anläggningar eller samnyttjande inom projektet.
- I fjärde och sista hand föreslås bygga nya platser.
- Följa upp behov och nyttjande av parkeringsplatserna.

Det är staden som bedömer omfattningen av reduceringsåtgärderna. Vid gemensamma parkeringslösningar utanför fastigheten är det staden som bedömer lämplig omfattning och storlek på parkeringsanläggningen. Om parkeringstalet inte har justerats utifrån reducerande åtgärder eller samnyttjande i planarbetet går detta att göra till bygglovskedet.

I planarbetet fastställs parkeringstal utifrån markanvändning, zon samt eventuella reducerande åtgärder och samnyttjande. På plankartan kan hänvisning ske till stadens parkeringspolicy, inga parkeringstal bör anges. I planbeskrivningen samt i tillhörande genomförandebeskrivning ska framgå hur parkering för projektet ska anordnas.

I samband med planarbetet är det viktigt att säkerställa genomförandet av detaljplanen. Det sker dels genom att genomförandefrågorna beskrivs i planbeskrivningen, dels genom att staden och exploatör/fastighetsägare tecknar ett genomförandeavtal eller annat avtal i samband med detaljplanens antagande.

På vilket sätt en exploatör/fastighetsägare ska lösa sitt parkeringsbehov är i många fall en sådan genomförande-fråga. Om t.ex. ett projekt byggs ut i flera etapper kan det vara nödvändigt att i avtal reglera hur parkeringsfrågan ska lösas över tid, i syfte att underlätta det praktiska genomförandet, men även skapa förutsättningar för att erhålla bygglov för projektet. Det kan handla om lokalisering av tillfälliga parkeringsplatser, eller att staden vill säkerställa en specifik parkeringslösning. Nedan beskrivs hur parkeringsfrågorna ska hanteras under detaljplanearbetet:

Steg 1. Markanvändning och zon

Behovet av parkeringsplatser utgår från avsedd markanvändning för detaljplan samt vilken zon projektet ligger inom. Varje zon har ett spann för att ytterligare ge möjlighet för anpassning. I varje detaljplanearbete ska utgångspunkten vara det högre talet inom spannet. Här är upp till exploatören/fastighetsägaren att i samråd med staden 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. Ex kan ett trygghetsboende i direkt anslutning till kollektivtrafikhållplats vara motiv för att utgå ifrån den lägre siffran inom spannet.

Steg 2. Möjlighet till reducering av parkeringstal för bil

Här justeras parkeringstalet utifrån de i policyn angivna åtgärderna. Baserat på vilka åtgärder som kan passa i det specifika projektet och omfattningen av dem. De reducerande åtgärderna handlar om att minska behovet av parkeringsplatser.

Steg 3. Möjlighet till samnyttjande

Samnyttjande innebär att den faktiska ytan som parkeringsplatserna tar effektiviseras. Potentialen för samnyttjande blir större om olika kundsegment använder parkeringarna, till exempel kontor och handel som har sitt maxutnyttjande vid olika tider på dygnet.

Steg 4. Utformning och placering

I det här steget sker lokalisering samt utformning av parkeringsplatserna. Hänsyn ska tas till acceptabla gångavstånd mellan parkeringsplatser och bostad, verksamhet etc. enligt policyn. Här är viktigt att bedöma om parkeringens placering och utformning stärker syftet med planen. Hur påverkar bil- och cykelparkeringen stadsbilden och den upplevda tryggheten i den.

Steg 5. Genomförande

Planbeskrivningen ska innehålla en beskrivning av parkeringstal samt parkeringslösningar som gäller för detaljplanen. Parkeringstal bör inte anges på plankartan.

Parkering i bygglov

Principen för arbetet med parkeringsplatser i bygglov är:

Stämmer bygglovsansökan med parkeringspolicyn och eventuella åtgärder om parkering som tagits fram i detaljplanen?

I bygglov som inte har ett i planbeskrivningen eller på plankartan angivet parkeringstal ska utgångspunkten vara stadens policy. Här är utgångspunkten för beräkning av parkeringsbehovet det högre talet inom spannet. Det är sedan upp till exploatören/fastighetsägaren att i samråd med staden 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. Ex kan ett trygghetsboende i direkt anslutning till kollektivtrafikhållplats vara motiv för att utgå ifrån den lägre siffran inom spannet.

Det finns möjlighet att i bygglovet använda reduceringsåtgärder och samutnyttjande även om dessa åtgärder inte varit med i detaljplanen. Det är byggnadsnämnden som bedömer omfattningen av reduceringsåtgärderna i samråd med stadens förvaltningar.

I bygglovet är det exploatörens/fastighetsägarens skyldighet att redovisa långsiktiga parkeringslösningar enligt de av staden redovisade parkeringskraven. Byggnadsnämnden bedömer parkeringslösningen utefter parkeringspolicyn. Som stöd för bygglovgivning finns, i detaljplaner efter denna parkeringspolicys antagande, planbeskrivningen med tillhörande genomförandebeskrivning där det ska framgå hur parkering för projektet ska anordnas.

Det är byggnadsnämnden som myndighet som prövar om skyldigheten att anordna parkeringsutrymme är uppfyllt i samband med bygglovsansökan, både vad gäller detaljplaner med parkeringsbehov utrett eller äldre detaljplaner där frågan om parkering inte är utredd. Byggnadsnämnden ser till att kraven i plan- och bygglagen uppfylls och specifikt för parkeringsutrymme ska kraven i 2 kap 3, 5 och 6 punkterna samt kraven i 8 kap 9-10 §§ uppfyllas.

Vid handläggning av bygglov sker en diskussion mellan exploatör/fastighetsägare och handläggare i ett antal steg för att klargöra behov och placering av parkering.

Steg 1. Redovisning av antalet parkeringsplatser på en situationsplan

Situationsplanen ska redovisa placering, måttsättning och användningssätt för bil- och cykelparkering. Hur dessa ytor ska iordningställas redovisas i en markplaneringsritning.

Steg 2. Avstämning mot parkeringspolicyn

Var i de olika zonerna är fastigheten belägen? Vilket tal ska användas för byggnadens användningssätt? I en byggnad kan flera olika verksamheter förekomma. Ändras verksamheten kan även behovet av parkeringsplatser förändras.

Summering av de olika bruttoareornas användningssätt ska generera en siffra. Denna siffra avrundas uppåt och stäms av mot situationsplanens redovisning av parkeringsplatser för bil och cykel.

Steg 3. Möjlighet till samnyttjande

Vill sökanden samnyttja parkeringsplatserna ska detta redovisas till byggnadsnämnden före bygglov beviljas. Samråd hålls med tekniska förvaltningen om oklarheter råder. Se tabell för samnyttjande.

Steg 4. Utformning och placering

Situationsplanen översänds till tekniska förvaltningen som remiss för yttrande angående angöring för trafik och renhållning då ansökan gäller större objekt.

Byggnadsnämnden bedömer slutligt utformningen, hur bil- och cykelparkeringen påverkar stadsbilden och den upplevda tryggheten i staden.



Markanvändning

Bostad; Bostadsändamål är uppdelat i flerbostadshus, småhus samt specialbostäder som ex studentbostäder.

Kontor och verksamheter; Verksamheter innefattar mindre besöksintensiva verksamheter.

Handel; är uppdelat på kategorierna; livsmedelshandel, sällanköpshandel (ex kläder, skor etc.) och volymhandel, där livsmedel och volymhandel generellt har högre parkeringstal. Volymhandel innefattar handel med skrymmande varor såsom möbler och vitvaror.

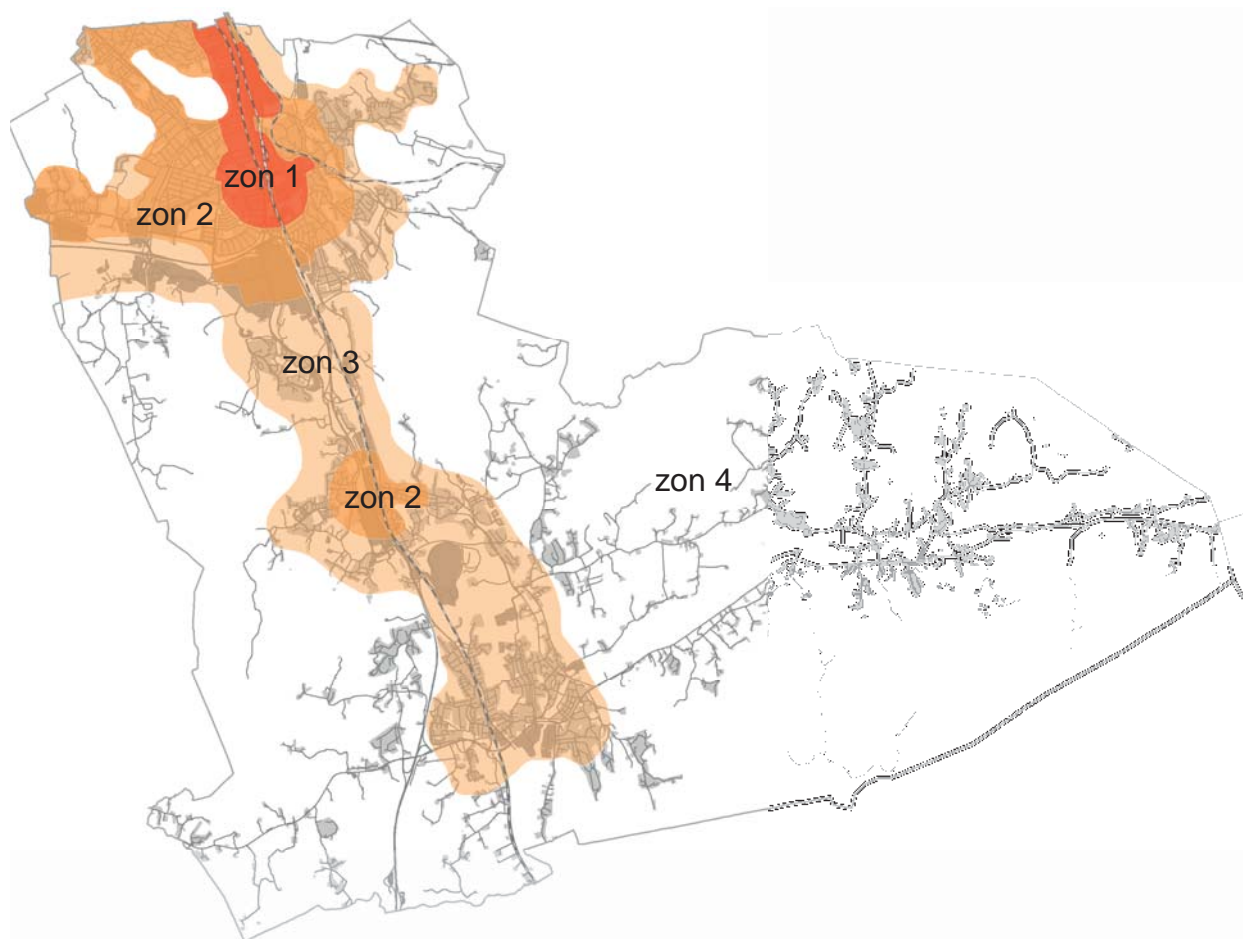
Industri; omfattar industri och större skrymmande verksamheter.

Förskola, skola; förskola har ett högre parkeringstal än skola då barnen är för små för att ta sig själva till förskolan.

Vård, omfattar både vård med övernattnings och vårdcentraler och liknande med besök dagtid.

Hotell; korttidsboende och hotell.

Övriga anläggningar; större vårdinrättningar, bibliotek, biografier, sporthallar eller andra större anläggningar som alstrar mycket besöks trafik kan behöva separata parkeringsutredningar.



Zonindelning för parkeringstal

Parkeringstal och zon-indelning grundar sig på analyser av boendetäthet, framtida stadsutveckling, befintligt bilinnehav, tillgänglighet med kollektivtrafik samt genomförda stadsbyggnadsprojekt i Mölndal. Talen har även studerats i förhållande till liknande kommuner i Sverige. Analyserna redovisas i *Del 2 Kunskapsunderlag*. Zoner används för både bil- och cykelparkering.

Zon 1 omfattar stadskärnan samt stadsstråket längs Göteborgsvägen samt Flöjelbergsgatan. Tillgången till kollektivtrafik är mycket god. Här är bilinnehavet idag lågt och markvärdet högt. Det innebär att zon 1 har de lägsta parkeringstalen för bil. Cykelresor är höga, varför cykelparkeringstalen är höga här.

Zon 2 omfattar stadsområdet närmast stadskärnan samt de allra mest centrala delarna av Kållereds tätort.

Zon 3 omfattar i princip all sammanhållande bebyggelse utanför zon 2.

Zon 4 omfattar stadens övriga tätorts och landsbygdsområden.



Kartan är ett utsnitt ur stadens kartdatabas. Kartan ses över årsvis och kan behöva uppdateras vid större förändringar (senast uppdaterad oktober 2016)

Parkeringsstal för bil och cykel

Nedan redovisas en tabell med grundtalen för bil- respektive cykelparkeringsplatser. Inom varje zon medges ett intervall. Val av tal ska motiveras i detaljplanens planbeskrivning och/eller i ansökan om bygglov.

Talen anges per 1000 kvm BTA (bruttoarea) för alla verksamheter utom småhus där parkering anges per hus.

Parkering för motorcykel och EU-moped

För enbostadshus gäller inga tal för motorcykel. Det är svårt att ange ett parkeringstal för motorcyklar vid flerbostadshus. Ett riktvärde kan vara 8-10% av bilplatsbehovet.

Motorcykelparkering vid arbetsplatserna får utredas från fall till fall. Behovet av besöks och kundparkering varierar beroende av byggnadens funktion.

	Zon 1	Zon 2	Zon 3	Zon 4	Tillägg för besöksparkering/ sysselsatt
Enhet: bilplats per 1000 BTA					
Flerbostadshus	4-7	6-8	7-10	8-11	0,6 för besök
Småhus och Tvåfamiljshus	1 plats per bostad	1 plats per bostad	1,5 plats per bostad	1,5 plats per bostad	0,2 plats per bostad för besök
Studentbostäder/ äldreboenden /tillfälliga bostäder samt lgh om högst 35kvm	0-5	0-5	5-10	5-10	0,6 för besök
Kontor	7-10	10-13	13-17	13-17	0,5-3 för besök
Livsmedel	20-25	25-30	25-30	30-35	1,5-6 för sysselsatt
Sällanköp	15-20	20-25	25-30	30-35	1,5-6 för sysselsatt
Volymhandel		30-35	35-40	35-40	1,5-6 för sysselsatt
Industri			5	10	
Förskola	9	10	11	15	3-7 för besök
Skola	7	8	9	10	2-5 för besök

Räkneexempel, flerbostadshus i zon 2 om 5000 BTA, ca 60 lgh och 120 boende.	Grundtal 6,0 (- 10% för reduceringsåtgärder) = 5,4 per 1000 BTA. 5,4 * 5 = 27 platser Besöksplatser 0,6 per 1000 BTA 0,6 * 5 = 3 platser. Totalt behov om 30 platser. Antalet parkeringsplatser kan minskas om möjlighet finns att samnyttja parkeringen				
---	---	--	--	--	--

	Alla zoner	Tillägg för besöksparkering			
Enhet: cykelplats per 1000 BTA					
Småhus och Tvåfamiljshus	20-30	5			
Flerbostadshus	20-30	5			
Studentbostäder	45-50	10			
Kontor	7-13	1-2			
Livsmedel	2-4	9-18			
Sällanköp	2-4	4-18			
Volymhandel	2-4				
Industri	6				
Förskola	20-30				
Skola	20-45				
Kollektivtrafik	0,1-0,25p/påstigande		Västtrafik kan tillhandahålla antalet påstigande per hpl.		
Vård	10-20				
Räkneexempel, flerbostadshus om 5000 BTA, ca 60 lgh och 120 boende.	Boendeplats 25 per 1000 BTA . 25 * 5 BTA = 125 pl Besöksplatser 5 per 1000 BTA 5 * 5 = 25 Totalt behov om 150 platser				



Reducering av parkeringstal

Möjligheten till flexibla parkeringstal gäller enbart för bilparkering. För cykelparkering ges ingen reduktion.

Staden har bedömt att parkeringsköp samt parkeringsrätt kan påverka grundtalen för parkering och därmed skapa ytterligare anpassning till det specifika projektet.

För parkeringsköp är det lokaliseringen av dessa som avgör möjligheten till reducering, se nedan.

Det är också staden som bedömer hur stor reduceringen blir med hänsyn till de i projektet föreslagna åtgärderna. Även om inte reduceringsåtgärder tas med i detaljplanen kan de tas med i bygglovskedet.

Parkeringsköp

Exploatören/fastighetsägaren ingår ett civilrättsligt avtal om parkeringsköp med staden eller annan exploatör/fastighetsägare och förfarandet innebär att exploatören/fastighetsägaren, istället för att själv ordna utrymme, deltar finansiellt i avsedd parkeringsanläggning.

Det finns två olika former av parkeringsköp; friköp som innebär ett engångsbelopp och avlösen som innebär en årlig avgift. Exploatören/fastighetsägaren betalar per bilplats till staden eller annan exploatör/fastighetsägare för parkeringsanläggningen som då ansvarar för att hålla erforderligt antal bilplatser tillgängliga i den gemensamma parkeringsanläggningen. Exploatören/fastighetsägaren råder sedan över det antal bilplatser som denna ålagts att anordna även om det inte är bestämda platser i anläggningen.

Det är avgörande att exploatören/fastighetsägaren presenterar en lösning på parkeringsutrymmet enligt de uppställda kraven, vilket ska ske oberoende av om avtal upprättas med kommunal eller privat motpart. Oavsett vilken lösning som exploatören/fastighetsägaren väljer så ska kraven i 8 kap 9 § PBL vara uppfyllda.

Om parkeringsköpet **aktivt bidrar till likställighet** mellan trafikslagen, dvs att parkeringsplatserna anordnas i ett sådant läge att de blir mindre konkurrenskraftiga i förhållande till kollektivtrafiken kan detta ge grund för en reducering med **upp till -10%** från grundtalet.

Parkeringsrätt

Parkeringsrätt innebär att en exploatör/fastighetsägare 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 reducering med **upp till -20%** från grundtalet.



Samnyttjande

Samnyttjande handlar inte om att ytterligare sänka behov/efterfrågan på parkeringsplatser. Samnyttjande handlar om att hitta ett effektivt nyttjande av den fysiska ytan som parkeringsplatserna upptar. Potentialen för samnyttjande beräknas därför först efter att reducerade åtgärder fastställts. Graden av samnyttjande blir vanligen större om olika kundsegment använder parkeringarna, till exempel kontor och handel som har sitt maxutnyttjande vid olika tider på dygnet.

Samnyttjande kan även nyttjas för funktioner som förskola, äldreboende etc. där behovet av parkering kan vara högt under en kort period på dagen.

Tabellen nedan visar beläggningsgraden för olika typer av markanvändning. Exempelvis bedöms kontor ha 30% lediga parkeringsplatser under vardagar kl 10-16 och 90% lediga platser under lördagar kl 10-13.

	Vard. kl.10-16	Fre kl.16-19	Lörd kl.10-13	Natt
Bostäder	90%	90%	90%	90%
Boendebesökare	30%	70%	40%	50%
Industrier	70%	10%	5%	10%
Kontor	70%	20%	10%	20%
Handel	40%	70%	100%	0%
Skolor *	90%	10%	5%	0%
Hotell	50%	50%	30%	80%
Restauranger	75%	40%	60%	0%

* i de fall skolan har en idrottshall kan föreningslivet vara aktivt på kväll och helg vilket kan innebära ett behov parkering under dessa tider.

Beräkningsexempel:

Ett projekt medför behov av; 200 parkeringsplatser för bostadsändamål, 150 parkeringsplatser för kontor och 50 parkeringsplatser för handel med livsmedel. Av tabellen nedan visas att det totala behovet av parkeringsplatser är som störst under vardagar kl 10-16. Trots det är endast 76% av parkeringsplatserna belagda och 23 % tillgängliga. Samnyttjandegraden bedöms därmed kunna ligga på 23% vilket innebär att endast 305 parkeringsplatser behöver iordningställas.

Samnyttjande	P-tal	P-behov	Beläggning under olika tidsintervall						Natt	antal
			Brutto	Vardag 10-16		Fredag 16-19		Lördag 10-13		
			%	antal	%	antal	%	antal	%	antal
Bostäder i flerbostadshus	7/1000BTA	200	90	180	90	180	90	180	90	180
Kontor	10/1000BTA	150	70	105	20	30	10	15	20	30
Handel livs	25/1000BTA	50	40	20	70	35	100	50	0	0
		400		305		245		245		210



Placering och utformning

Utformning av parkering för bil

I det fjärde steget sker planering, lokalisering samt utformning av parkeringsplatserna. En parkeringsplats för bil är ca 12 kvm. Utöver det krävs ytor för backning etc vilket innebär att en parkeringsplats tar ca 20-30 kvm totalt. Var och hur parkeringsplatser/anläggningar byggs påverkar upplevelsen av platsen. Nedan följer en sammanställning av olika parkeringstyper:

Enskilt garage/carport

Är parkeringen/garaget en del av bostadshuset eller en fristående byggnad? Hur förhåller sig i så fall garaget till bostadshuset och bostadshuset till gatan? Placeringen av ett garage påverkar i hög grad upplevelsen av gatuummet och kontakten mellan gata och byggnad. Det vinkelräta avståndet mellan fastighetsgräns vid gata och närmsta byggnad/byggnadsdel för parkering på fastigheten ska vara minst 6 meter. Placeringen ska uppfyllas för att kunna prövas mot parkeringspolicyn.

Ett garage eller parkeringshus

En parkering som utformas som ett garage eller byggnad är oftast yteffektiv och kan skapa en högre täthet i bebyggelsestrukturen. Med ett garage under mark "försvinner" bilarna helt, ett garage kan dock vara en relativt dyr lösning. Näst efter garage är ett parkeringshus den mest yteffektiva parkeringslösningen.

För att skapa attraktiva miljöer kan parkeringshus kläs med verksamheter/bostäder eller liknande längs några eller samtliga sidor. Dessa byggrätter kan uppföra av olika markägare och med olika genomförandetid.

I alla parkeringsanläggningar är den upplevda tryggheten en viktig aspekt. Både för den som ska nyttja anläggningen men också för den som ska passera förbi på gatan. En parkeringsanläggning kan kännas öde och otrygg. Att kombinera parkering med andra verksamheter genom en kombinerad byggrätt kan vara en lösning. Gestaltning, utformning och belysning är en annan. Utformning av in- och utfarter är viktigt för upplevelsen av gatulivet.

Markparkering

Stora markparkeringar centralt bör undvikas. Marken i centrala lägen i stadens tätorter är värdefull och möjligheten för en annan typ av parkeringslösning bör prioriteras. Risken med större markparkeringar, särskilt centralt i tätorter är att miljön glesas ut och de stadsmässiga sambanden förloras. Det kan bli svårt att få en tät bebyggelse. Den stora ytan kan också ge ett öde, händelsefattigt intryck när parkeringen är tom.

Vid anordnande av markparkeringar ska den utformas så att den genom sin placering, utformning och gestaltning bidrar till platsen och stadsrummet på ett positivt sätt. Det är viktigt att platsen känns trygg och säker bland

annat genom god översikt och tydliga målpunkter. Här kan rätt belysning, välskött växtlighet och markbeläggning stödja en bra utformning. Flerfunktionella ytor, till exempel där torg blir parkering under vissa tider, skapar flexibilitet och täthet i stadsrummet.

Pendelparkering

En pendelparkering är ofta det första man möter när man anländer till en plats eller ort med tåg eller buss. På vardagar blir den till ett hav med bilar, på kvällar och helger en stor, tom yta om den inte samnyttjas med andra verksamheter. Precis som för andra markparkeringar är det viktigt att denna utformas så att den upplevs trygg och säker.

Gatuparkering

Parkering på allmän plats där kommunen är huvudman kan i princip endast upplåtas på kortare tid. Gatuparkering anses därför lämplig för besöksparkering samt för handikapparkering om denna inte går att lösa på annat sätt. Parkering längs gatan kan om den utformas rätt bidra till en positiv upplevelse av rörelse och aktivitet. Vid gatuparkering ska bil- och cykelparkeringar varvas med trädplanteringar eller likande. Säkerheten för gående och cyklister är en viktig fråga.

Garagelängan/grupphusområdets parkering

Placeringen och utformningen av en samlad parkeringsanläggning i anslutning till småhus eller flerbostadshus är oftast inte lämpligt, utan bör istället ersättas av en mer uppdelad och varierad parkeringsyta som bidrar till att utemiljön upplevs positiv. Frågor som bör beaktas är trygghet för såväl de som nyttjar parkeringen som för de som måste passera anläggningen till och från sin bostad. Plan- och bygglagen anger att **friyta ska prioriteras** i val mellan parkering och friyta. I bostadsområden är det särskilt viktigt att friyta både prioriteras i omfattning och placering i förhållande till parkeringsplatser.

Utformning av parkering för cykel

En parkeringsplats för cykel är ca 1,2 kvm och med inräknat tillfarter är den ca 2 kvm. Det innebär att det ryms ca 10-15 cykelplatser på en bilparkering. Det finns flera olika typer av cykelparkeringar, detta är tre huvudtyper:

1. Korttidsparkeringar - mindre än 2 timmar
2. Heldagsparkering/Långtidsparkering - mer än 2 timmar upp till en dag och ibland längre
3. Nattparkering/Säkerhetsparkering

Det är viktigt att cykelparkeringen utformas med hänsyn till avsett ändamål. En korttidsparkering ska vara enkel och nära målpunkten medan nattparkeringen har högre krav på säkerhet men kan ligga på ett längre avstånd från entrén. Vid utformning av cykelparkeringar ska hänsyn tas till olika typer av cyklar. Detta är särskilt viktigt vid ex förskolor, skolor och bostäder där exempelvis cykelkärror behöver parkeras.

Cykelparkeringarna ska utformas så att de upplevs trygga säkra och trevliga. Det ska finnas tillräckligt med utrymme i cykelgarage och på cykelparkeringsytor för att kunna leda och vända cykeln. Cykelplatserna ska vara rymliga och varje cykel ska ha gott om utrymme i breddled. En cyklist vill inte behöva knuffa sig in på parkeringsplatsen, lika lite som en bilist vill knuffa sig ut ur bilen när den står i en parkeringsruta. Cykelplatserna ska även vara tillgängliga för alla oavsett fysisk styrka. Smidighet och enkelhet ska vara ledord. Vid cykelparkeringar inom- eller utomhus ska alltid möjlighet finnas att låsa fast cykeln.

Ett garage eller förråd

För nattparkering, säkerhetsparkering eller heldagsparkering är garage en bra lösning. Här står cykeln väderskyddad och relativt säker för stöld och skadegörelse. Denna långtidsparkering kan ligga något längre från entrépunkt.

För heldagsparkering och långtidsparkering är förråd eller låst inhägnad cykelparkering en annan lösning. Det är viktigt att cykelplatser såväl i garage som i förråd utformas trygga och säkra.

Pendelparkering

Vid pendelparkering ska större cykelparkeringar anordnas. Här ska finnas möjlighet att ställa sin cykel inlåst. Precis som för andra parkeringar är det viktigt att denna utformas så att den upplevs trygg och säker. Även låsbara lösningar utomhus ska finnas.

Gatuparkering

Gatuparkering bör främst användas för korttidsparkering, dvs huvudsakligen besökande. Parkering av cyklar i gatuummet kan om den utformas rätt bidra till en positiv upplevelse av rörelse och aktivitet. Vid gatuparkering ska den varvas med trädplanteringar eller liknande.

Gestaltningen av cykelplatser på allmänna platser ska vara tydlig, anpassad till omgivningen och bidra till stadsrummet på ett positivt sätt. Cykelparkeringen utformas med trygghet i fokus. Belysningen ska vara god, liksom möjligheterna till överblick över anläggningen.

Placering av bilparkering

Bostäder och kontor

Inriktningen för parkeringstalen för bostäder och kontor är att de som har bil ska kunna parkera denna på acceptabelt gångavstånd från sin målpunkt. Det av staden bedömda acceptabla avståndet till kollektivtrafikhållplats för en hållbar stadsutveckling är upp 400m resp. 800m till pendeltåg. Parkering för bostäder och kontor bör därför utgå från samma avstånd i bedömningen. Förutsatt att angöringsplats och möjligheter till lastning och lossning finns i anslutning till bostadsfastigheten.

Handel

Vid handel av sällanköpsvaror kan ett längre avstånd accepteras. Volym och större livsmedelsbutiker bör dock ha parkeringen i anslutning till butiken.

Angöring och funktionsnedsättning

Angöring och parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning ska enligt Boverkets byggregler kunna ordnas inom 25 m gångavstånd från entréer till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Angöringsplats och möjligheter till lastning och lossning ska finnas i anslutning till verksamheten.

Tillgänglighet

Även människor som inte har en funktionsnedsättning kan under olika skeden i livet vara mer eller mindre beroende av god tillgänglighet till en bil. Här är viktigt att parkeringsmöjligheterna vid bostaden/arbetsplatsen har god tillgänglighet utan för branta gångvägar eller liknande. Om möjlighet finns att, utöver handikapparkeringar, anordna några parkeringar närmare målpunkten bör det studeras om parkeringsplatsen ligger långt bort. Annars bör god angöring samt möjlighet för korttidsparkering för i och urlastning tillgodoses.

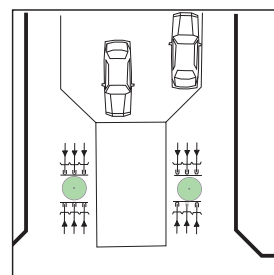
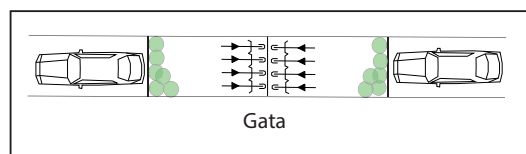
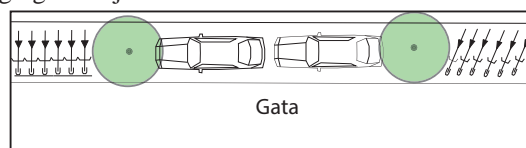
Placering av cykelparkering

Cykelparkering ska vara lokaliserad närmare målpunkten än motsvarande bilparkering.

Vid arbetsplatser ska samtliga platser för sysselsatta erbjudas i låsbara utrymmen dvs i garage eller förråd eller liknande. För besök kan de placeras öppet. Besöksplatser kan i samråd med staden placeras på gatumark.

För bostäder ska alla boende erbjudas låsbara lösningar. Hälften av dessa bör vara i bra väderskydd för nattparkering/säkerhetsparkering.

Nedan redovisas exempel på placering av korttidsparkering i gatumiljö.



Planbestämmelser om parkering

Planbeskrivningen ska redogöra för parkeringstal och parkeringslösningar för detaljplanen. **Parkeringstal bör inte anges på plankartan**

Detaljplanen ska säkerställa tillräckligt utrymme för parkering av bil och cykel. Enligt Plan- och bygglagen 5 kap 7 § punkt 8 får detaljplanen bestämma:

- placering och utformning av parkeringsplatser
- förbud att använda viss mark eller byggnader för parkering
- skyldighet att anordna utrymme för parkering, lastning och lossning

Exempel på lämpliga planbestämmelser

Vid självständig markanvändning ska P anges. Om parkering däremot är ett komplement till bostadsändamål anges det som en egenskap; parkering.

Användning av kvartersmark

P	Parkering
P₁	Parkeringshus/garage
PARK(P)	Anlagd park, dessförinnan parkering fram till ..
BP	Bostäder och parkering (vid 3D fastighetsbildning inom kvartersmark)
BK	Bostäder och kontor
P₁	Parkering i källarvåning (vid 3D fastighetsbildning inom kvartersmark)
GATA(P)	Gata får överbyggas med parkering (vid 3D fastighetsbildning inom allmänplatsmark)

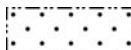
Utnyttjandegrad

e₁	Största byggnadsarea i kvm för parkering
----------------------	--

Placering, utformning, utförande

III	Högsta antal våningar
f₁	Underjordiskt garage får uppföras mellan aktuella plushöjder

Markens anordnande

ej parkering	Parkering får ej finnas.
parkering	Parkering får finnas
	Byggnad får ej uppföras (parkering får dock anläggas)

Administrativa bestämmelser

Genomförandetid Möjlighet att för skilda områden av planen ange olika genomförandetider.

Upplysningar

Inom planområdet gäller parkeringstal enligt gällande policy.

För mer information om detaljplanebestämmelser se Detaljplanehandboken: handbok för detaljplanering enligt plan- och bygglagen, PBL.



Särskild parkeringsutredning

Parkeringsspolycyn ska tillämpas där så är möjligt. Finns behov av att sänka/höja parkeringstalen finns möjlighet för en exploatör/fastighetsägare att göra en särskild parkeringsutredning.

När en exploatör/fastighetsägare önskar sänka/höja parkeringstalen mer än vad riktlinjerna anger, ska detta initieras i ett tidigt skede och en tät dialog föras genom hela planprocessen. Staden gör genom planeringsutskottet en slutlig bedömning i varje enskilt fall. Dock ska likställighetsprincipen tillämpas.

En särskild parkeringsutredning kan även behövas vid nyanläggning eller ombyggnation av särskilda anläggningar, såsom vårdinrättningar, bibliotek, biograf, sporthallar, större handelsverksamheter och andra anläggningar som alstrar mycket besöksstrafik. Det kan även bli aktuellt vid planering av större förtättningsområden med goda förutsättningar för hållbart resande.



Reservplan för parkering

Kravet på redovisning av reservplan gäller i de fall en särskild parkeringsutredning redovisar lägre tal än de i policyn angivna talen. Reservplanen ska ange yta för möjlighet att bygga ytterligare parkeringsplatser eller att genom parkeringsköp lösa ett eventuellt kommande parkeringsbehov.



Parkerings efterfrågan vid ombyggnation eller ändrad användning

Om parkerings efterfrågan ökar vid ombyggnad eller vid ändrad användning av fastighet kan det krävas nya parkeringsplatser som motsvarar skillnaden mellan det gamla och nya behovet. För äldre fastigheter kan det också hända att parkerings efterfrågan för den befintliga fastigheten inte är tillgodosedd. Staden har då rätt att hävda Plan- och bygglagens parkeringskrav för hela fastigheten i skälig utsträckning. Praxis är dock att det endast ställs krav på de extra parkeringsplatser som ombyggnaden medför.



Övriga åtgärder

Utöver de åtgärder för parkering och tillgänglighet som beskrivs i parkeringspolicyn finns flera andra åtgärder som kan ge positiva effekter på ett hållbart resande. Dessa åtgärder ger dock ingen reduktion på parkeringstalen men staden ser mycket positivt på dessa initiativ och lösningar:

Mobilitetspool

Bil- och cykelpool kan slås ihop under det gemensamma namnet mobilitetspool, vilket kan ge vissa samordningsvinster och också göra det enklare för brukarna.

Mobility management

Mobility management är enligt en officiell definition hämtad från EU-projektet MOMENTUM:

Ett efterfrågeorienterat angreppssätt för att påverka person- och godstransporter genom att:

- * uppmuntra användandet av miljöanpassade färdssätt tex genom att månadskort tillhandahålls på kollektivtrafiken under ett år.
- * förbättra hållbar tillgänglighet för alla människor och organisationer
- * öka effektiviteten i transporter och markanvändning
- * minska trafiken genom att begränsa antal, längd och behov av motoriserat resande.

Cykelparkering och kompletterande service

Att cykelparkering i bostadshus eller kontor utrustas med en serviceplats innehållande ex pump samt enklare verktyg.

Att i kontorsbyggnader tillhandahålla omklädningsrum och uppvärmda parkeringsytor väl anpassade för cykelpendlare

Laddstolpar

Att skapa möjlighet att ladda sin elbil.



Del 2

Kunskapsunderlag

Plan- och bygglagen anger att staden har ett övergripande ansvar för planering av parkering. Som stöd för att göra en bedömning av detta tar många kommuner fram parkeringstal som används i detaljplanering och bygglovsprövning. I parkeringspolicy anges vad som är ett skäligt antal parkeringsplatser för olika ändamål. Enligt plan- och bygglagen är det fastighetsägarens skyldighet att anordna parkering för sin fastighet.

Tomter som tas i anspråk för bebyggelse ska anordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Dessutom ska tillägs lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna. Om tomter tas i anspråk för bebyggelse som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse på tomten eller på utrymmen i närheten av denna. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att anordna både parkering och friyta, ska i första hand friyta anordnas.

Enligt plan- och bygglagen är det fastighetsägaren som bär ansvaret för att anordna parkering för sin fastighet. Staden har ingen skyldighet att ordna parkering, däremot har staden ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen och ska ange vilken parkeringsefterfrågan fastighetsägarna ska tillgodose.

Stadens parkeringspolicy och tal har ingen rättsverkan och är inte bindande. Staden gör en slutlig bedömning i varje enskilt fall. Likställighetsprincipen ska dock tillämpas, så att byggbolag behandlas lika om det inte finns skäl för något annat.



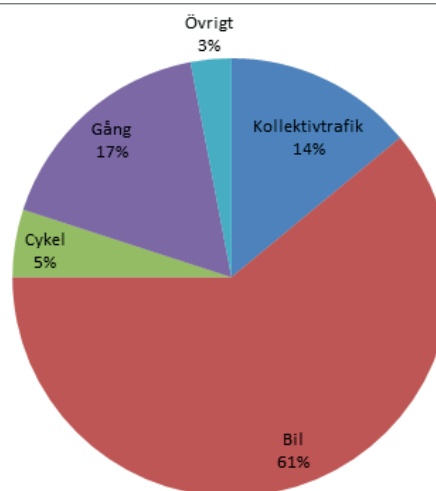
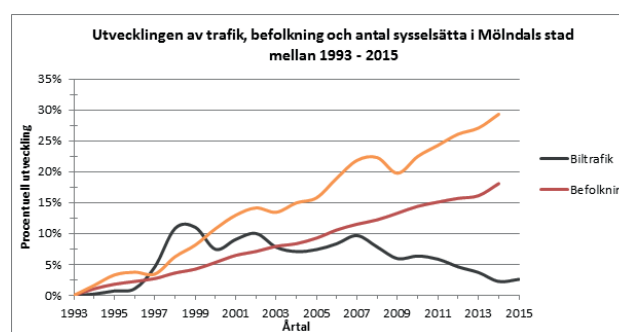
Bilnehav och bilanvändning

I Mölndal hade en familj år 2013/14 i snitt 0,5 bil. Bilnehavet inom staden varierar kraftigt. I stadens landsbygdsområden ligger bilnehavet på ca 2 bilar per hushåll medan det i centrala delar av Mölndal ligger på max 0,5 bil per hushåll. Tekniska förvaltningen genomför regelbundet biltrafkräkningar på huvudvägarna i staden. Fram till 1999 ökade biltrafiken kontinuerligt, men därefter har en utplaning skett och mellan 2007 och 2015 visar räkningarna på en minskning av biltrafiken med ca 7 %. Detta trots att befolkningen och antal sysselsatta kontinuerligt ökat.

Resvanor

Statistik från Västtrafik visar på en ökning i antalet kollektivtrafikresor med ca 30 % mellan 2007 och 2015. Cykelräkningar på utvalda stråk visar också på en ökning med ca 30 % under samma tidsperiod. Det ökade antalet cykel- och kollektivtrafikresor motsvarar ungefär minskningen i antal bilresor, vilket tyder på att vi gör lika många resor men att en överflyttning skett från bil till hållbara färdssätt.

Den senaste resvaneundersökningen inom Västsvenska paketet visar på en bilandel på 61 % i Mölndal, samt att 36 % av resorna görs med hållbara färdssätt. I stadens Vision 2022 finns en indikator om att minst 50 % av medborgarnas resor ska vara hållbara till 2022.”



Planerad infrastrukturbyggnad

En del av regionkärnan

Göteborg är regionkärnan i Västsverige, där Mölndal ingår som en del av det sammanhängande stadsområdet. I överenskommelsen ”Hållbar tillväxt” slås fast att ”Genom att koncentrera utvecklingen till kärnan, det sammanhängande stadsområdet och stråken ges förutsättningar för energieffektiva strukturer, hållbart resande och ett attraktivt stadsliv samtidigt som den regionala grön- och blå strukturen kan tas till vara och utvecklas”. Hur den regionala strukturen ska utvecklas finns tydligt beskrivet i ”Strukturbild för Göteborgsregionen”.

Göteborgsregionens strukturbild visar att Mölndal är en av de 13 städer som ingår i Göteborgsregionens kommunalförbund (GR). GR's medlemsstäder är överens om hur den regionala strukturen ska utvecklas och har tillsammans tagit fram en sammanfattande strukturbild som visar huvuddragen i regionens fysiska utveckling.

Västra Götalandsregionens vision ”Vision Västra Götaland – Det goda livet” och Göteborgsregionens kommunalförbunds strategi, ”Hållbar tillväxt” slår fast att regionen ska utvecklas till en stark och tydlig tillväxtregion i Europa. En region som är attraktiv att bo, leva och verka i – och inte minst att besöka. Målsättningen är att den lokala arbetsmarknadsregionen ska växa till 1,75 miljoner invånare till år 2030. Vilket ställer krav på effektivt marknyttjande, attraktiv stad och hållbara effektiva transporter.

Utbyggnad av järnväg samt kollektivtrafik

Allt fler vill bo och verka i storstadsområdet Göteborg-Mölndal-Partille. År 2035 kan det bo över 800 000 personer i det sammanhängande stadsområdet och finnas närmare 400 000 arbetsplatser. En stark kärna stärker hela regionen. Fler får tillgång till en större arbetsmarknad och ett större utbud av kultur, utbildning, fritidsaktiviteter, handel och attraktiva stadsmiljöer. Att växa betyder en möjlighet att utveckla den storstad och region vi vill ha, men också ett stort behov av investeringar i bland annat infrastruktur.

Kollektivtrafiken är en bärande del av en enklare vardag för fler och för en hållbar stads- och regionutveckling. Stomnätet, pulsådern i kollektivtrafiksystemet, binder samman stadsområdet och kopplar det till resten av regionen. Det behöver kompletteras och förstärkas om vi ska kunna locka och ta hand om fler resenärer. Därför arbetar Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs stad, Mölndals stad och Partille kommun nu tillsammans för att ta fram en gemensam målbild för stadstrafikens stomnät – det kollektivtrafiknät som idag består av spårvagns- och stombusslinjer, expressbussar och pendeltåg; GMP 2035.

Inom ramen för målbildsarbetet har tre stråk lyfts fram i Mölndals stad. Samtliga stråk knyter an till Mölndals station och fyller en viktig funktion i att förstärka Mölndal som regional knutpunkt och fördela det regionala resandet i Göteborgsområdet. Stråken har dessutom en viktig lokal funktion för den förtätning som är möjlig i Mölndal, och skapar tillsammans med cykelåtgärderna förutsättningar för att staden ska kunna utvecklas på ett hållbart sätt.

Översikt av stråk och hållplatser i Mölndal

Stråken är:

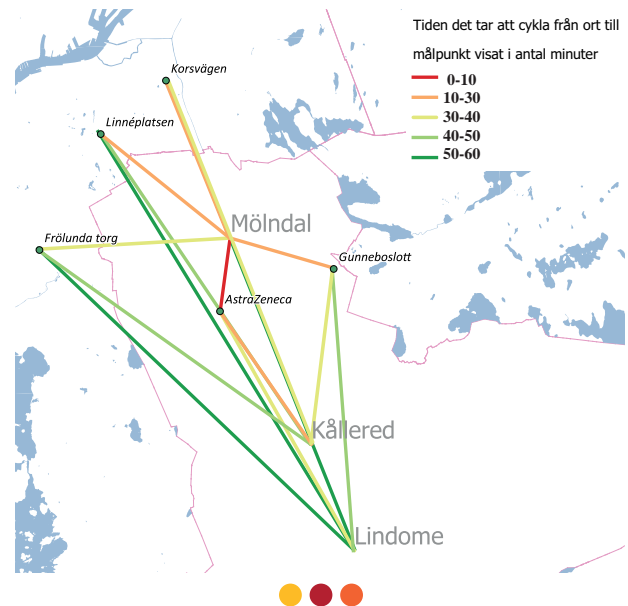
1. Ny BRT (bus rapid transit) i Fässbergsdalen mellan Frölunda och Mölndals innerstad
2. Utveckling av stombuss i Toltorpsdalen till ett BRT-stråk mellan Linnéplatsen och Råvekärr, via Mölndals station.
3. Förlängd spårväg från Mölndals station till Åby/Åbroområdet

Potential för cykel och kollektivtrafik

Mölndal ligger nära Göteborg vilket innebär goda förbindelser för cykel till flera stora målpunkter i regionkärnan/Göteborg. Det innebär även goda kollektivtrafikförutsättningar in till regionkärnan/Göteborg men även till andra strategiska punkter.

75% av stadens invånare har 400 m till kvartstrafik med kollektivtrafik och 80% bor inom 400 m till kvartstrafik eller 800 m till tågstation. Av invånarna i Mölndals tätort har 13% 800 m eller mindre till tågstation. För Kållereds tätort är den siffran ca 40% och för Lindome ca 30%.

I tätorten Mölndal har 3% av invånarna 400m eller mindre till tågstation och 13% har 800m eller mindre. För Kållereds tätort är siffrorna 12% respektive 4% och för Lindome tätort 7 % respektive 28%.



Zonindelning

Parkeringstal och zonindelningen för parkeringstalen grundar sig på ett brett underlag.

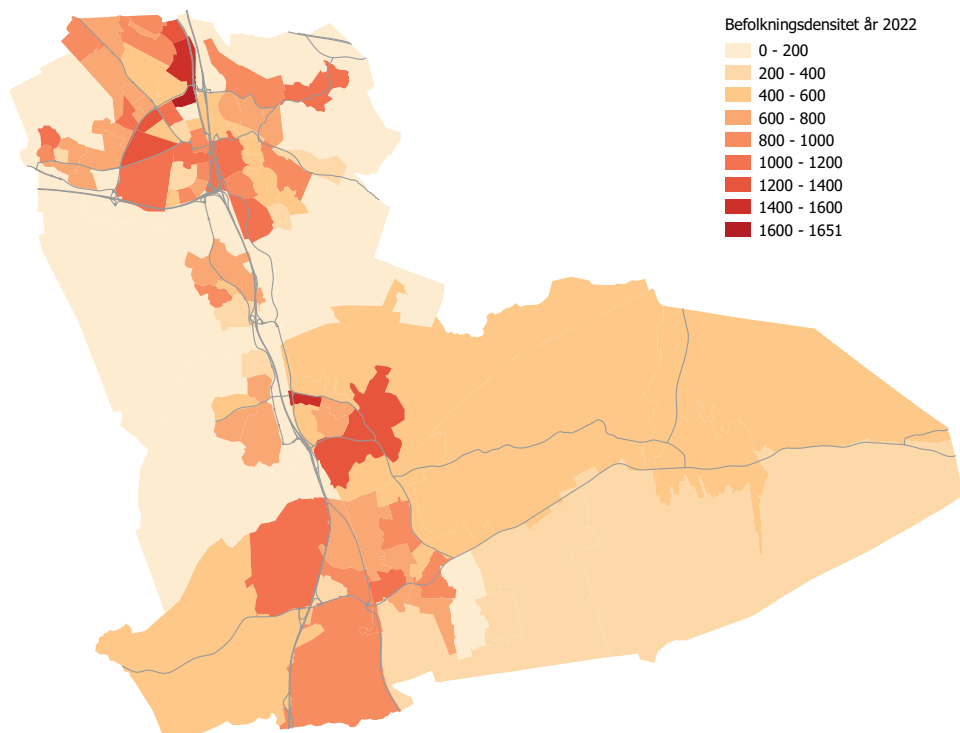
Statistik har varit en del där stadens densitet har studerats, dvs. hur tätt respektive gles Mölndal är befolkat år 2022, inkluderat pågående och planerade byggprojekt. Densiteten har stor påverkan på möjlighet till närservice och kollektivtrafikunderlag.

Statistik har även tagits fram för att se dagens bilinnehav i stadens alla delar. Samt invånarnas tillgänglighet till kollektivtrafik (400m till kvartstrafik och/eller 800m till pendeltågstation).

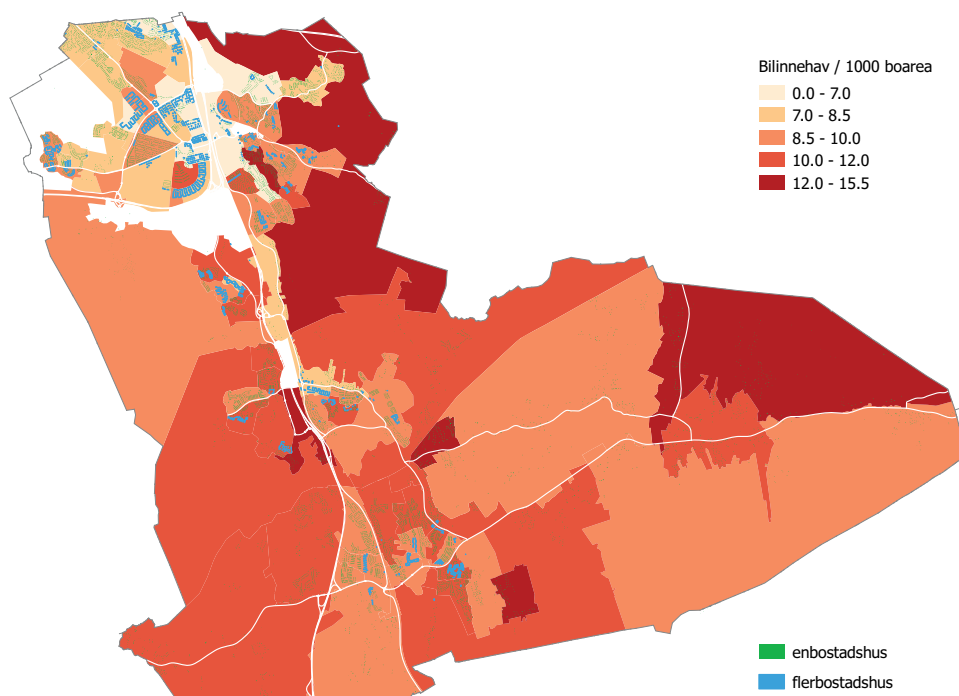
Parkeringstalen grundar sig även på dialoger med byggbolag både i genomförda projekt där avsteg gjorts från den tidigare parkeringsnormen (1988) samt i pågående projekt. Som exempel på projekt kan nämnas; Mölndals innerstad, Forsåker, stadsdelen Pedagogen park samt Källered centrum.

Parkeringstalen har även studerats i förhållande till andra kommuner i regionen eller som liknar Mölndal.

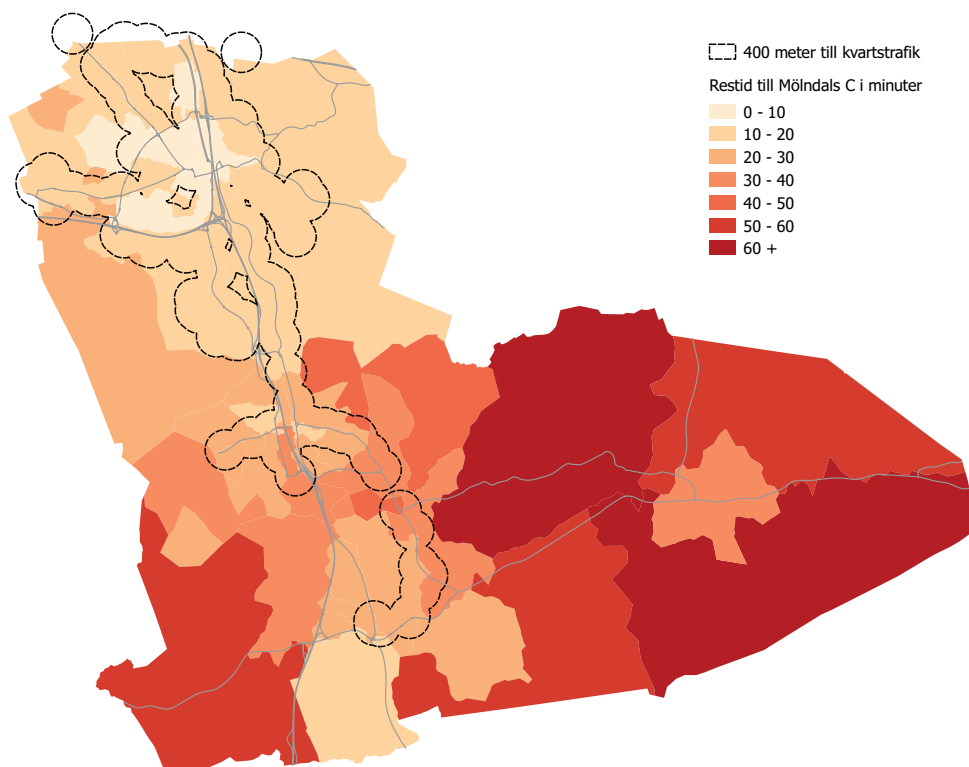
På kartorna nedan redovisas; densitet, bilinnehav per 1000 kvadratmeter bostadsyta, tillgänglighet till kollektivtrafik, dels avstånd (400 meter till kvartstrafik) och dels snittrestid till Mölndals centrum, samt cykelavstånd från centrala Mölndal till tre större målpunkter i Göteborg.



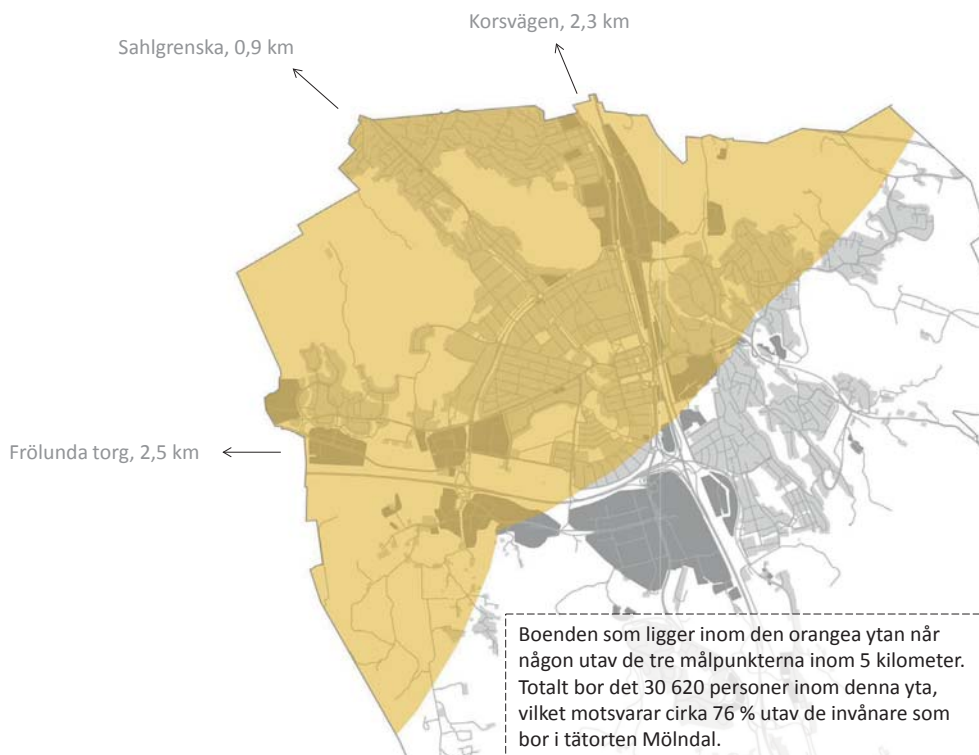
Kartan redovisar befolkningsdensitet år 2022 utifrån samtliga bostadsprojekt som beräknas vara klara då.



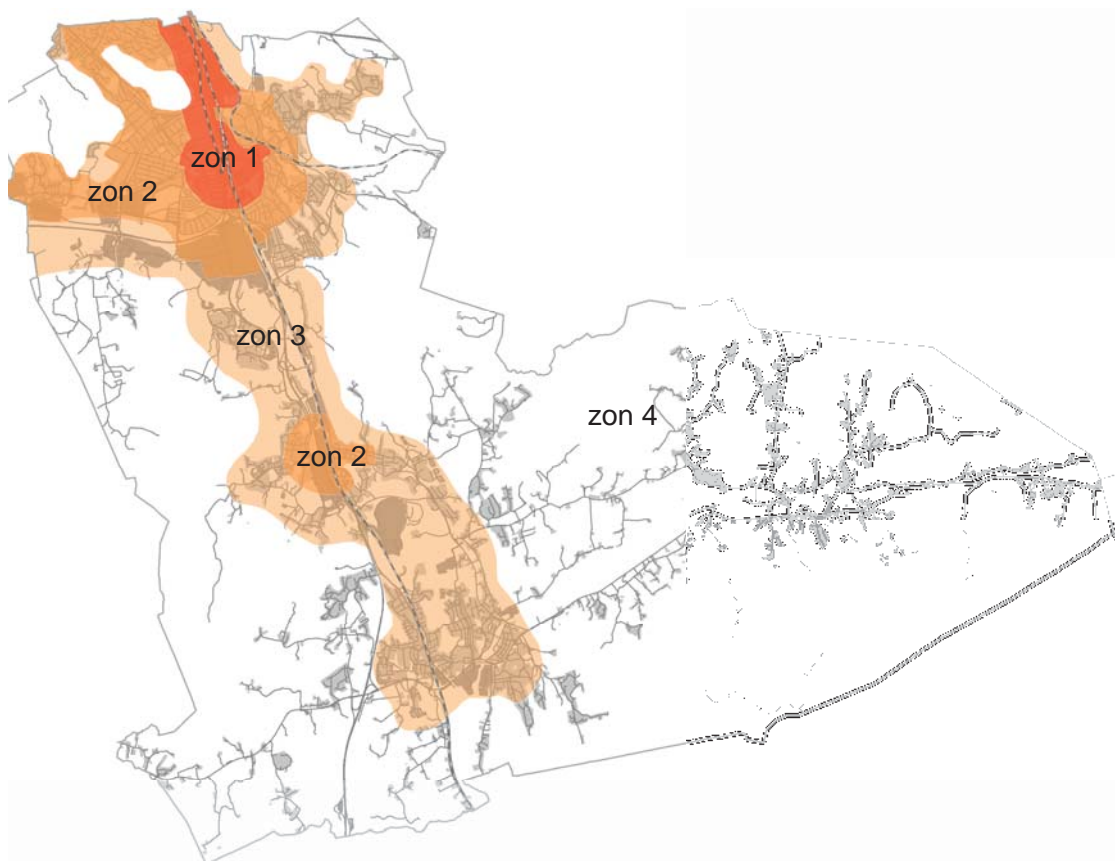
Kartan redovisar dagens bilnehav per 1000 kvadratmeter bostadsyta.



Kartan redovisar tillgänglighet till kollektivtrafik, dels avstånd (400 meter till kvartstrafik) och dels snittrestid till Mölndals innerstad.



Kartan redovisar andelen Mölndalsbor (76%) som bor inom cykelavståndet 5km till någon av de tre strategiska målpunkterna i Mölndals närområde



Kartan är ett utsnitt ur stadens kartdatabas. Kartan uppdateras årsvis (senast uppdaterad oktober 2016)

Zon 1 omfattar stadskärnan samt stadsstråket längs Göteborgsvägen samt Flöjelbergsgatan. Tillgången till kollektivtrafik är mycket god. Här är bilinnehavet idag lågt, och markvärdet högt. Det innebär att zon 1 har de lägsta parkeringstalen för bil. Cykelandelen vid resor till/från zon 1 är hög, vilket genererar ett högt cykelparkeringstal.

Zon 2 Omfattar stadsområdet närmast stadskärnan samt de mest centrala delarna av Källeredes tätort.

Tillgången till kollektivtrafik är god. Här är bilinnehavet idag relativt lågt, och markvärdet relativt högt. Det innebär att zon 2 har de näst lägsta parkeringstalen för bil. Cykelandelen vid resor till/från zon 2 är god, därför är cykelparkeringstalen höga här.

Zon 3 omfattar i princip all sammanhållande bebyggelse utanför zon 2.

Tillgången till kollektivtrafik är i allmänhet god, även om vissa boende kan ha drygt 400 meters gångavstånd till en högtrafikerad busshållplats. Bilinnehavet i zon 3 är idag relativt högt. Det beror i huvudsak på att det finns en stor mängd villabebyggelse i denna zon.

Cykelandelen vid resor till/från zonen är relativt låg.

Zon 4 omfattar stadens övriga tätorts och landsbyggsområden.

Här är parkeringstalen för bil höga, beroende på ett högt bilinnehav och en stor andel bilresor. Tillgången till kollektivtrafik skiftar mycket mellan olika områden. Cykelandelen är lägre än i övriga zoner vilket leder till lägre cykelparkeringstal för verksamheter.

Ytor som torg, gröna platser och gator ska hållas fria från bilparkering.



Kostnader för parkering

Nedan redovisas en schablon över olika kostnadsnivåer för parkering vid standardutförande av olika anläggningstyper. Parkeringslösningarna kan vara både billigare och dyrare beroende på utförande.

- Markparkering, 20-25 tkr/bilplats
- Parkeringshus/däck, 150-200 tkr/bilplats
- Parkeringsgarage under mark, 300-500 tkr/plats

Kostnaden för parkering ökar avsevärt då parkering placeras i garage ovan eller under marknivå. För parkeringsgarage under mark ökar dessutom kostnaden med planens nivå ner i marken, plan -1 är mindre kostsam än plan -2, osv.⁶

För den som parkerar är ofta bara en del av den verkliga kostnaden synlig eftersom kostnaden fördelas på alla lägenheter oavsett om de har bilplats eller inte. På så sätt subventioneras bilen och de andra transportslagen får en sämre konkurrenssituation mot bilen. Resurseffektiva transportsystem kan då motverkas och ekonomiska incitament för rationella, långsiktigt hållbara val minskar. I parkeringstalen lyfts prissättning in som ett medel för att åstadkomma ett resurseffektivt transportsystem och en god markanvändning.

Även kostnader för cykelparkering varierar med utförande. Nedan listas uppskattning på kostnad för material- och anläggning vid olika kvalitetsnivåer.⁷

- Enklare ställ med möjlighet till att låsa fast ram, 1,5 – 2,0 tkr/plats
- Väderskyddat ställ med möjlighet till att låsa fast ram, 2,5 – 3,7 tkr/plats
- Låsbara garage/Cykelskåp, ca 12,5 tkr/plats (Kostnaden innefattar bland annat transport, vilket gör att kostnaden inte är direkt jämförbar med de övriga)

Samtliga alternativ för cykelparkering har en kostnad som är avsevärt lägre än för bilparkering.

Parkeringsrätt och prissättning av parkering

Det är viktigt att medvetandegöra de faktiska kostnaderna som kan relateras till parkering, både för att uppföra parkering och för att använda marken i attraktiva lägen för parkering. Då parkering anläggs i garage ovan eller under marknivån kommer kostnaderna för parkering att öka vilket de boende eller verksamma i fastigheten bör medvetandegöras om. Om en exploatör eller fastighetsägare kan påvisa en prissättningsmodell som begränsar efterfrågan på parkering utan att uppmuntra till parkering på gatumark finns det möjlighet att sänka parkeringstalen. Det kan handla om att de boende som vill ha parkering får möjlighet att köpa en parkeringsrätt eller att det tas ut en månadsavgift som speglar de verkliga kostnaderna.



⁶ Parkering för ett rikare stadsliv, Linköping 2012-02-15 §38

⁷ Cykelstråk och cykelplanering i stadsnära lägen. Bristanalys och åtgärdsförslag inom Stadsbyggnadsvision 2.0, 2009, Jönköpings stad

Referenser

Skriftliga källor

Jönköpings stad (2009) Cykelstråk och cykelplanering i stadskärna - Bristanalys och åtgärdsförslag inom Stadsbyggnadsvision 2.0

Malmö stad (2010) Parkeringspolicy och parkeringstal för bil, mc och cykel i Malmö.

Vägledning till parkeringstal vid planering och bygglov, Göteborgs stad 2011.

SCB (2011), Tätorter 2010, befolkningen per tätort fördelat på typ av bostad.

SCB (2012/13) FB5: Antal familjer efter förenklad ägarkategori (boende) samt antal bilar. Källa: Registret över totalbefolkningen 2012-12-31, Fastighetstaxeringsregistret 2012-01-01, Fordonsregistret 2013-01

SCB (2013) Personbilar i trafik efter stad och ägande m.m. vid slutet av år 2012

Sveriges städer och Landsting (2007) Policy för parkering. ISBN978-91-7164-292-9

PBL kunskapsbanken, en handbok om plan- och bygglagen

Policy för parkering, 20047, Sveriges städer och Landsting

Prop. 1990/91, Ändring i Plan- och bygglag

Kunskapsunderlag, PM 1-5 av Sweco 2015-12-16

Parkering för ett rikare stadsliv, Linköping 2012-02-15 §38

Parkering i planering och bygglov, Linköping 2012-02-16 §38

Parkeringsstrategi Täby 20131210

Riktlinjer för parkering i Västerås 5 november 2015

Detaljplanehandboken : handbok för detaljplanering enligt plan- och bygglagen, PBL. 1 juni 2015

Samtliga kartor är framtagna av Mölndals stad.



Bilaga 1: Lagar och föreskrifter för parkering

Trafikförordningen omfattar ett regelverk som trafikanten ska följa. Förordningen innehåller också regler för hur parkering kan regleras.

Lokala trafikföreskrifter kompletterar trafikförordningen och likabehandling är en viktig grundprincip vid framtagande av föreskrifter. Särskilda bestämmelser kan göras för att underlätta för de som bor i ett visst område att parkera inom detta område genom exempelvis reserverade platser. Undantag får även göras för rörelsehindrade och näringsidkare. För rörelsehindrade personer kan utfärdas ett särskilt parkeringstillstånd. Tillståndet kan utfärdas både till rörelsehindrade som själva kör motordrivna fordon och till andra rörelsehindrade som regelbundet behöver p-plats för transporter man inte själv kör. Frågor om tillstånd att parkera enligt föreskrifterna prövas av staden.

För parkering på allmän platsmark gäller offentligrättsliga regler där staden är huvudman. Statliga avgiftslagen ger staden rätt att ta ut avgifter på allmän platsmark ”för att ordna trafiken”. Nivån behöver inte kopplas till verkliga kostnader. Men det betyder också att staden inte har något lagstöd för att avgiftsbelägga parkering på gatumark om det inte finns något tillgänglighetsproblem. För parkeringar på tomtmark gäller civilrättsliga regler där markägaren är huvudman. Här kan parkeringsverksamhet drivas ur affärsmässig synvinkel.

I plan- och bygglagens tredje kapitel föreskrivs följande om parkering:

Tomter som tas i anspråk för bebyggelse ska anordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Dessutom ska tillses att lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna. Om tomter tas i anspråk för bebyggelse som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för barnstuga, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse på tomten eller på utrymmen i närheten av denna. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att anordna både parkering och friyta, ska i första hand friyta anordnas. Motsvarande ska tillämpas i skälig utsträckning även vid om- eller tillbyggnad men även för bebyggda tomter utan samband med byggverksamhet.

I Boverkets byggregler anges att den alternativa möjligheten att parkeringsutrymmet anordnas i närheten av tomten inte innebär något kvalitativt annorlunda än att utrymmet anordnas på tomten. Det måste alltså fortfarande röra sig om ett utrymme av bestämd storlek och bestämt läge. Det kan ske genom att fastighetsägaren själv ordnar parkeringsplatser på av honom disponerad mark eller i samverkan med andra fastighetsägare ordnar

en gemensamhetsanläggning, eller deltar finansiellt i en av staden eller av en privat fastighetsägare anordnad parkeringsanläggning genom avtal om s.k. parkeringsköp. Genom trygga parkeringsavtal som huvudman, kan en långsiktigt hållbar parkeringssituation säkerställas i staden.

