

Förord

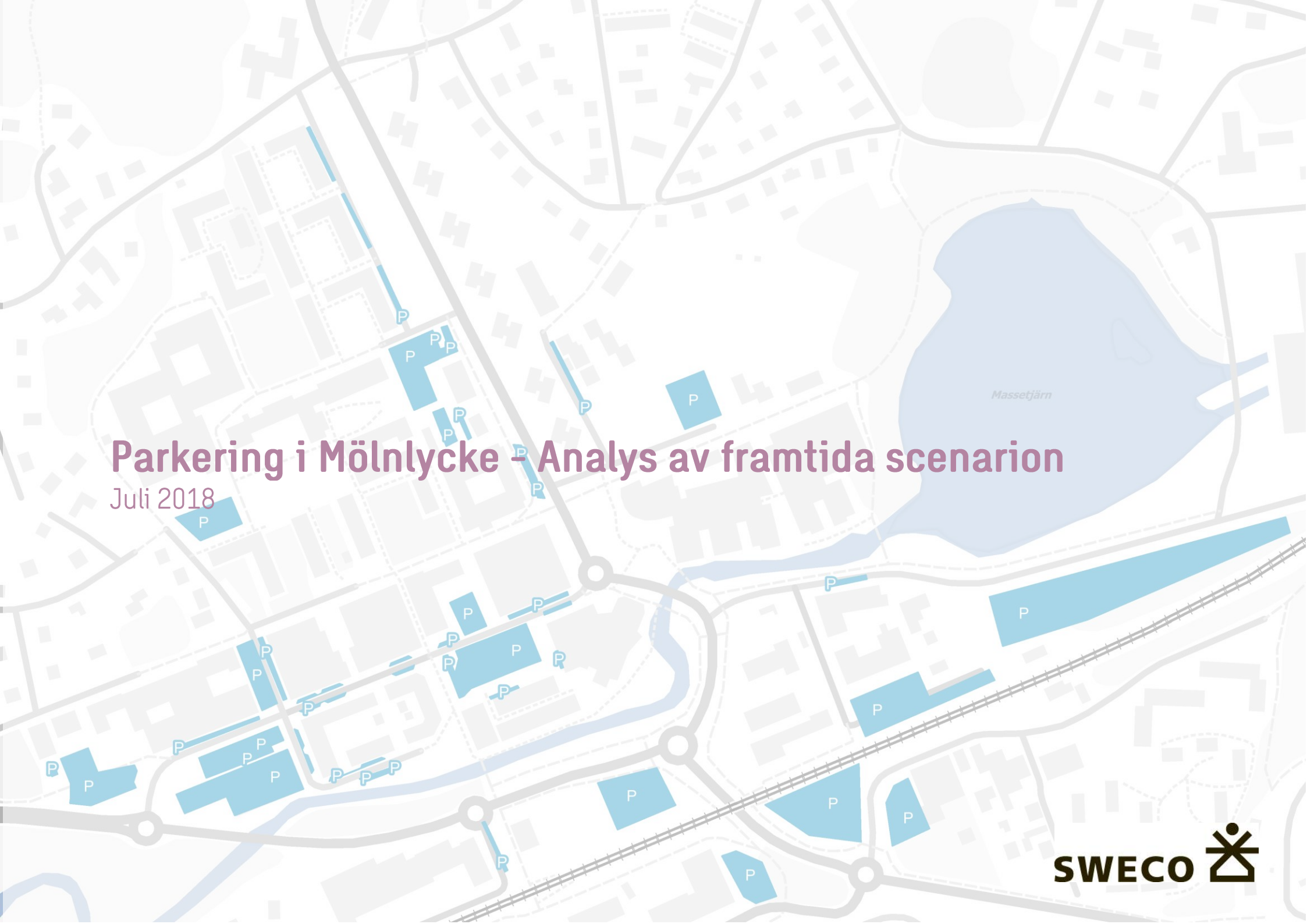
Inom ramen för det politiska uppdraget att ta fram en Stadsbyggnadsstudie för Mölnlycke centrum har en fördjupning av frågor kring trafik, mobilitet och parkering genomförts. Gällande parkering utfördes inledningsvis en inventering av nuvarande parkeringssituation på främst allmänna parkeringar i Mölnlycke centrum med hjälp av en konsult. Som en fortsättning på det uppdraget fördjupade sig samma konsult kring möjliga framtida scenarier för parkeringsfrågan i Mölnlycke centrum. En workshop som involverade både politiker och tjänstemän hölls i juni 2018 kring möjliga framtida scenarier. Scenarierna som diskuterades redovisas i föreliggande konsultrapport.

En fortsatt analys kommer nu genomföras av politiker och tjänstemän på Härryda kommun för att ta ställning till hur parkeringsfrågan i Mölnlycke centrum ska hanteras i framtiden.

Anna Lundqvist, Processledare Trafikverksamheten

Parkering i Mölnlycke - Analys av framtida scenarion

Juli 2018



Parkering i Mölnlycke - Analys av framtida scenarion

Juli 2018

Version 1.1 2018-07-04

BESTÄLLARE

Härryda kommun

Anna Lundqvist och Björn Sjökvist

UPPDRAG

Konsultstöd trafik

Uppdragsledare

Ronja Roupé

Handläggare

Nils Edfast

Sweco Society

Uppdragsnummer

12600772

Sammanfattning

Detta PM behandlar vilka utmaningar som Härryda kommun har vad avser dagens parkeringssituation i Mölnlycke centrum. Parkeringsutmaningarna handlar bland annat om relativ hög beläggning på långtidsparkeringarna vid maxbeläggning, att verksamma i Mölnlycke centrum använder parkering avsedd för pendlare samt att många av bilresorna till Mölnlycke centrum är korta och upptar kapacitet i systemet.

I och med ny bebyggelse i Mölnlycke kommer viss parkering försvinna. De användare som idag använder dessa parkeringsytor behöver plats på andra parkeringsytor inom ett rimligt gångavstånd alternativt övergå till ett annat transportslag.

Som ett stöd i framtida parkeringsplanering i Mölnlycke centrum behandlar PM:et tre olika scenarion. Dessa syftar till att belysa existerande och kommande utmaningar samt diskutera lösningar till dessa.

Det första scenariot är ett *Nollalternativ med planerade projekt*. Det här scenariot resulterar främst i att beläggningen på långtidsparkeringarna kommer över den nivå som anses sund (85%). Korttidsparkeringarna kommer fortsatta ha ledig

kapacitet men periodvis upplevas som full. Främst kommer de som arbetspendlar till Mölnlycke centrum uppleva parkeringarna som fulla.

I det andra scenariot är utgångspunkten *dagens reglering med planerade projekt och utbyggd infrastruktur*. Detta innebär att infrastrukturen byggs ut och höjer kapaciteten med 175 parkeringsplatser. Detta scenario resulterar främst i en överkapacitet för långtidsparkeringarna. Grundförutsättningarna är liknande de som gäller idag, vilket leder till att de grupper som är förlorare i dagens system framgent kommer att fortsätta vara det.

Det tredje scenariot innebär *ny reglering med avgift och ändrad tidsreglering*. Tidreglering används för att få större omsättning på parkeringsplatserna samt att styra vilka grupper (utifrån förväntad besökstid) som kan använda parkeringen. Avgiftsreglering används också för att styra och prioritera olika användargrupper. Till skillnad från tidsreglering ger avgiftsreglering också en effekt på konkurrens-situationen mellan olika färdmedel, även inom de olika användargrupperna.

En avgiftsreglering av arbetsplats-parkeringen i Mölnlycke har förmodligen stora effekter på tillgänglig parkering då

avgiftsreglering generellt får stora effekter på att verksamma som parkerar i Mölnlycke centrum byter färd sätt till kollektivtrafik, cykel och gång.

För att se effekterna av vidtagna åtgärder bör en kontinuerlig uppföljning ske. Dels för beläggningen för de olika ytorna men också för startpunkt på resorna. Exakt effekt av reglering beror på typ och styrka/kostnad. Det beror också på hur alternativen utvecklas parallellt med att regleringen införs.

Grundförutsättningarna är helt förändrade i detta scenario, där en aktiv prioritering av grupper har gjorts. En bra reglering resulterar i en större mängd gång, cykel och kollektivtrafikresor. För privatpersonen kan detta innebära en ökad kostnad när parkeringen ej är lika subventionerad men kan även möjliggöra fler lediga platser i områden. Scenariot skapar även tydligare prioritering för vart olika grupper (boende, besökare, verksamma etc.) ska stå parkerade i förhållande till viktiga målpunkter.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Inledning och bakgrund.....	3
Planerade förändringar.....	4
Arenan och nuvarande sporthall – förväntad förändring i behov.....	4
Parkering 5E försvinner.....	7
Scenarier för framtida parkeringsanvändning.....	10
Scenario - Nollalternativ med planerade projekt.....	10
Scenario – Dagens reglering med planerade projekt och utbyggd infrastruktur.....	13
Scenario – Ny reglering med avgift och ändrad tidsreglering med planerade projekt utbyggda	17
Fortsatt arbete - hantering av samnyttjande och flexibla parkeringslösningar	23

Inledning och bakgrund

Detta PM behandlar vilka utmaningar som Härryda kommun har vad avser parkeringssituationen i Mölnlycke centrum. PM:et bygger vidare på de slutsatser som drogs vid den parkeringsinventering vilken Härryda kommun genomförde december 2017.

Kort om dagens situation

Nedan redovisas delar av resultaten från den tidigare nämnda parkeringsinventeringen.

Maxbeläggning

Maxbeläggningen inventerades under torsdagen vid lunch (kl.11 & kl.13). Under denna period var ca 370 av ca 1340 platser lediga (beläggning ca 72 %). På långtidsparkeringarna var 156 av 866 platser lediga (beläggning ca 82%) och på korttidsparkeringarna var 213 av 472 platser lediga (beläggning ca 55%).

Problem att hantera

- Relativt hög beläggning på långtidsparkeringarna vid maxbeläggning.
- Verksamma i Mölnlycke centrum använder pendelparkeringen avsedd för kollektivtrafikpendlare.
- Mycket korta bilresor till Mölnlycke centrum vilka tar upp kapacitet i

systemet. Många av dessa har alternativ i form av kollektivtrafik, gång och cykel.

- Den mest centrala korttidsparkeringen är full även när det är luft i övriga systemet. Dålig balans av användandet av parkeringsytorna.
- Boende använder parkeringsytorna som boendeparkering vilket tar upp kapacitet.
- Finns ingen ekonomisk bäring i parkeringsanläggningarna idag.
- Fullt på attraktiva parkeringar när de som bor längre från samhället vill parkera. Svag prioritering av grupper på de olika parkeringsytorna.

Rimliga gångavstånd

Analyserna i detta dokument bygger på att följande gångavstånd är rimliga:

Arbete: 600 meter

Besök och ärende: 200 meter

Boende: 300–400 meter

Stora event: 1000 meter

Dessa siffror går i linje med vad som brukar anses som acceptabelt i olika parkerings- och mobilitetsriktlinjer¹.

Planerade förändringar

I detta avsnitt beskrivs de förändrade förutsättningarna för parkeringssituationen i Mölnlycke centrum. De förändringar som beskrivs här är de som har gått långt i planeringsprocessen.

Arenan och nuvarande sporthall – förväntad förändring i behov

Idag är de största evenen i sporthallen kopplade till matcher och event. Dessa kommer till stor del att flyttas till den nya arenan.

Idag tar hallen cirka 700 besökare. samband med denna utredning har ingen information kring nuvarande färdmedelsfördelning för besökare framkommit. För att få en korrekt bild av behovet av parkering skulle därför en observationsstudie/resvaneundersökning vara lämplig.

Möjliga parkeringsytor att använda till arenan

Vid större event ser Härryda kommun att ett gångavstånd på en kilometer är acceptabelt.

Det motsvarar cirka 12 minuters gångtid. Det kommer då vara viktigt med information och parkeringsledning för att undvika söktrafik och trafikproblem.

För ytor vilka kommunen ser som lämpliga för parkering vid event se *Figur 1*. Sammanlagda kapaciteten på dessa ytor är ca 700 parkeringsplatser fördelat på nedanstående ytor.

1.A	174
1.B	79
1.D	76
2.A	66
3 - parkeringshuset	201
5.A.2	8
5.A.3	66
5.A.Ladd	12

Tidigare utredning samt kunskapsläge kring resor till arenor

Tidigare har en parkeringsutredning kring, bland annat, den nya arenan tagits fram.² Enligt denna är det rimligt att dimensionera för att ett event där arenan är fylld till 66 % samt att 65 % av de som besöker arenan kommer i bil. Detta med en beläggning på i snitt 2 personer per bil. Med dessa

antaganden tillför arenan en efterfrågan på ca 370 platser som måste tillgodoses i systemet. Idag finns det under lördagen ca 600 lediga långtidsreglerade platser samt 150 korttidsreglerade.

Kunskapsläget kring parkering vid arenor

Parkeringsbehov och tillgång varierar kraftigt mellan olika arenor i landet.

Partille arena har cirka 200 parkeringsplatser på 4000 besökare, men då finns ett stort antal platser i närområdet också tillgängliga. Idag tar den existerande Wallenstamshallen cirka 700 besökare. Men det är bara 100 närbelägna platser vilka också används till annat. I den underlagsrapport³ vilken togs fram i arbetet med Uppsala arena framkom följande:

Löfbergs Lila Arena i Karlstad har 0,31 platser per besökare. De har ingen ambition om att styra bort från de prognoser för bilresande vilka är gjorda. De saknar dessutom konkurrenskraftig kollektivtrafik (exempelvis låg turtäthet för närliggande hållplatser). Däremot erbjuder de gratis bussresor till Karlstad efter event. Färs & Frosta Sparbank Arena i Lund har 0,14 platser per besökare och Borås Arena har

¹ Se exempelvis parkeringsstrategier för: Norrköping, Göteborg, Östersund & Lund.

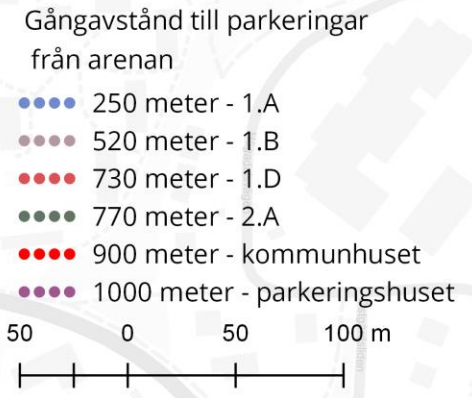
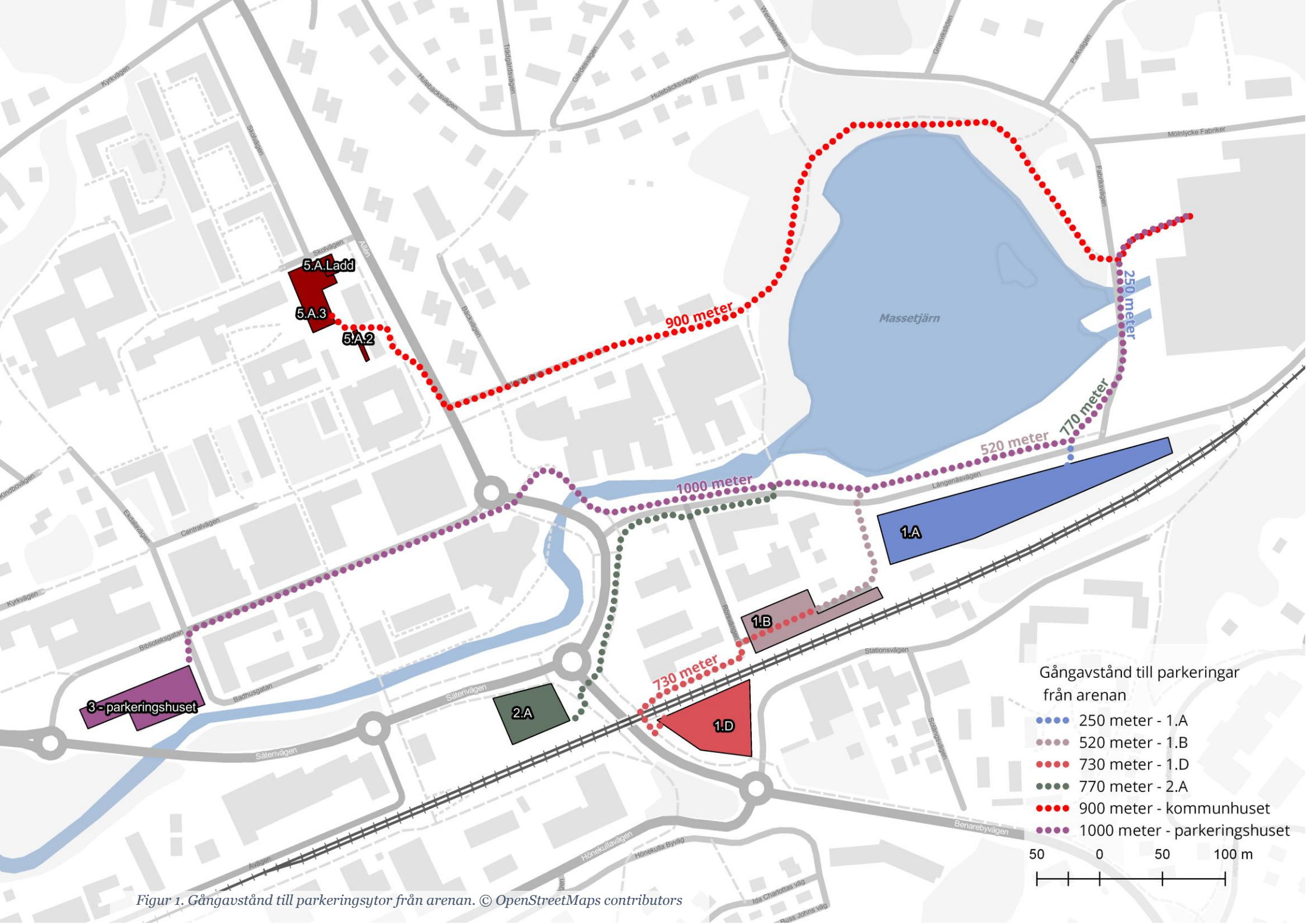
² Tekniskt PM - Härryda: Mölnlycke Fabriker, Parkeringsutredning, December 2016. ÅF.

³ Tillgänglighetsanalys Uppsala Arena - Kartläggning och åtgärdsförslag, 2014. Trivector.

inga egna platser utan samnyttjar med omkringliggande verksamheter.

I studien framkommer också att normalbeläggning i bil till arenor är mellan 2-2,6 personer per bil. Studien hänvisar också till en sammanställning av Movea vilken lyfter att i Göteborg är det, vid goda kollektivtrafikförutsättningar, så lågt som 30 % av besökarna som åker bil till arenorna..

För att hålla nere på bilandelen av resorna till arenan är det viktigt att de parkeringsplatser som försörjer arenan är avgiftsbelagda.



Figur 1. Gångavstånd till parkeringsytor från arenan. © OpenStreetMaps contributors

Parkering 5E försvinner

I samband med att planen för Idrottsvägen verkställs kommer den yta som är benämnd 5E att försvinna. Se Figur 3 för karta.

Dagens användande

För att kunna analysera vilka effekter borttagandet av parkeringsytan har beskrivs i detta avsnitt hur användandet av ytan ser ut idag.

Övergripande användning

Ytan användes av 482 unika användare under inventeringen. Av dessa har 47 bilar sin hemadress inom 1 km från Råda Torg. 129 bilar har sin hemadress inom 3 km från Råda Torg. Ungefär 5-10 % av parkeringsytorna upptas för boendeparkering eller långtidsförvaring av bilar.

Torsdag

Under torsdagen var det 213 användare av parkeringen (vilka stod parkerade under ett eller flera tillfällen under dagen). 85 av platserna var upptagna av samma bil över den period som är rimlig för arbetspendling.

30 användare bor inom 1 km och 62 användare bor inom 3 km från Råda Torg.

Fredag

Under fredagen var det 152 användare av parkeringen

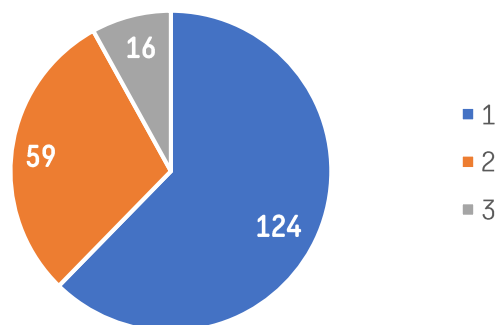
152 var registrerade någon gång under fredagen. 63 av platserna var upptagna av samma bil över den period som är rimlig för arbetspendling.

18 användare bor inom 1 km och 35 användare bor inom 3 km från Råda Torg.

Lördag

Under lördagen var det 199 användare av parkeringen, varav 17 användare bor inom 1 km och 54 användare bor inom 3 km från Råda Torg. Till skillnad från en vardag är det en större andel ärende-/korttidsparkering på lördagar, se den blå tårtbiten i diagrammet nedan.

Antalet användare vilka stod 1, 2 eller 3 tillfällen. Lördag.



Analys

Under torsdag lunch kommer borttagandet av 5E innebära att det enbart finns 56 lediga långtidsparkeringar i Mölnlycke centrum, om samma färdmedelsfördelning och beteende som idag antas. Under torsdag och fredag så är parkeringen främst belagd av arbetspendlare och boende.

Av användarna kan antas att åtminstone ca 25 % har andra alternativ än bilen för att ta sig till centrum. Cirka 10 av platserna upptas av boende i området.

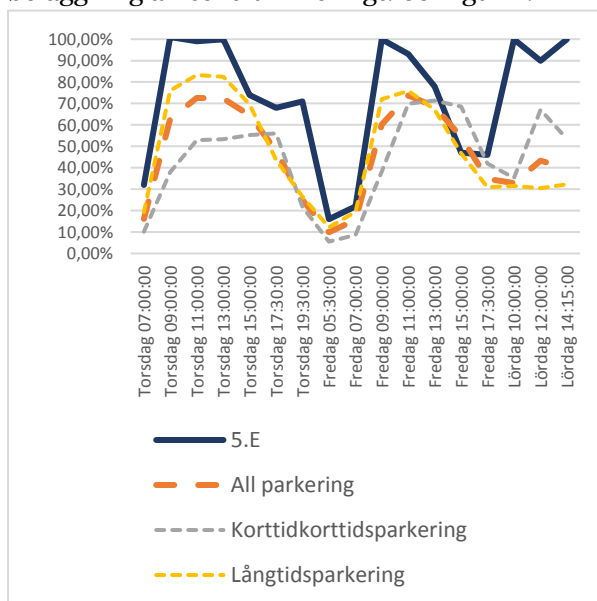
Målpunkter och användning yta 5E

Utifrån beläggningsinventeringen samt lokaliseringen är det rimligt att anta att ytan används som besöksparkering till idrottsplatsen, arbetsparkering-/besöksparkering för gymnasiet och närliggande verksamheter (bl.a. kommunhuset).

Lokaliseringen innebär troligtvis också att parkeringen skulle kunna fungera som besöksparkering till flera av centrumverksamheterna. Se Figur 3.

Beläggning

Ytan är välanvänd och har generellt en högre beläggning än centrum i övrigt. Se Figur 2.



Figur 2. Beläggning 5E

Antagande om förflyttning av de parkerade vid borttagning av ytan

Vardag

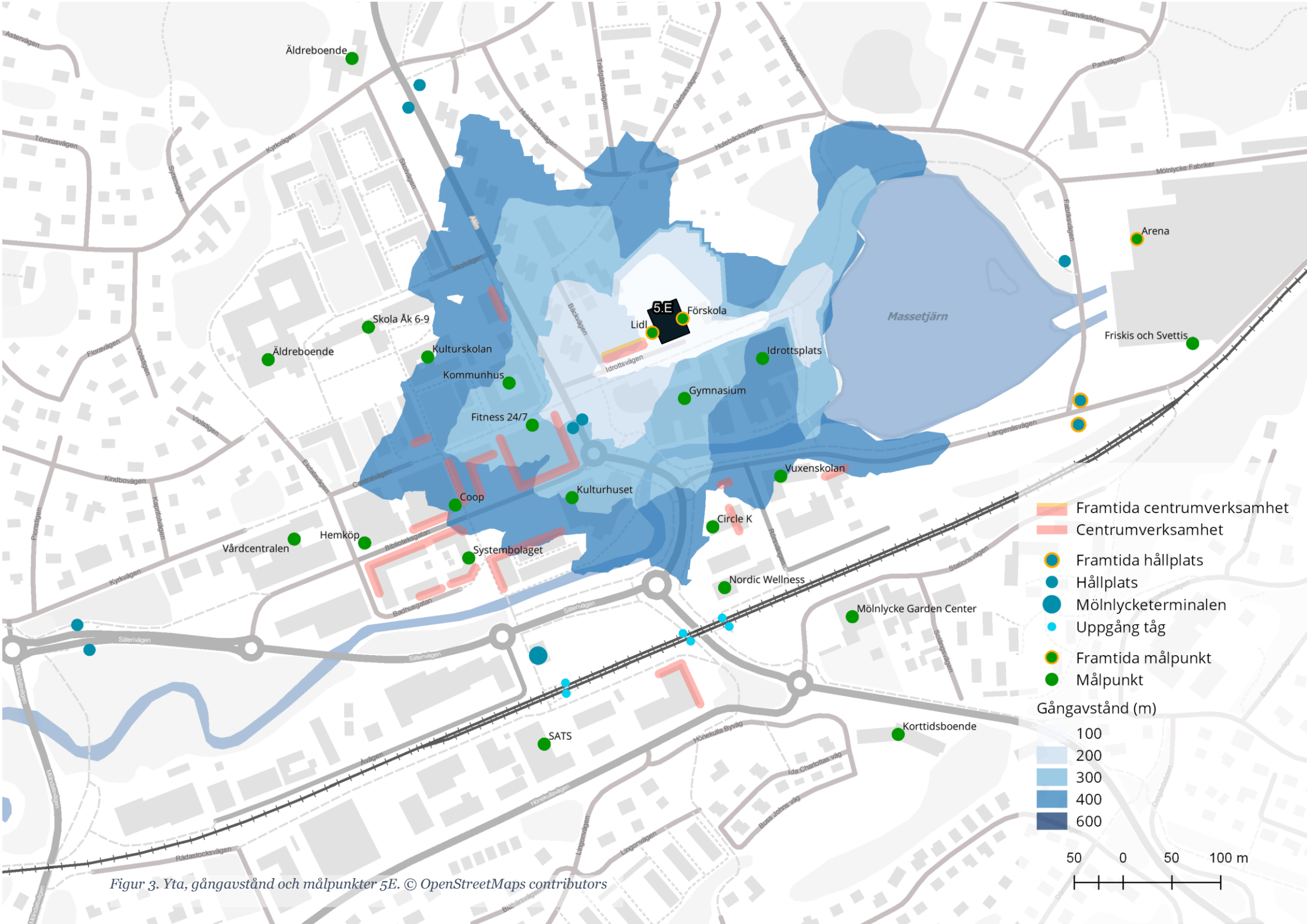
Eftersom parkeringen främst används till arbetsplatsparkering bör överflytten ske till andra långtidsparkeringar. På Långenäsparkeringen finns ledig kapacitet inom gångavstånd vilken kan utnyttjas.

Helg

På helgen vid event är ytan full och det står därmed 100 bilar parkerade. Av dessa antas merparten (70 bilar) vara där med idrottshallen som målpunkt medan 20 bilar antas ha centrum som målpunkt. De 70 bilarna som antas vara på besök kan med information och skyltning flyttas till parkeringsyta 1A som under helgen har mellan 120 till 150 lediga platser. Cirka 10 bilar antas vara parkerade som boendeparkering eller annat ärende.

Även ytan 1.B skulle kunna användas. Denna yta är helt tom under helgen vilket är ytterligare 79 platser vilka är tillgängliga (idag skyltad som pendelparkering). Detta gör att dagens utbud innebär att under helgen finns ca 200 – 250 lediga platser i anslutning till arenan och idrottshallen (inom 500 meter gångavstånd).

De 20 bilarna som antas ha centrum som målpunkt bör kunna flyttas till parkeringsytorna parkeringshuset alternativt till 2.A.



Figur 3. Yta, gångavstånd och målpunkter 5E. © OpenStreetMaps contributors

Scenarier för framtida parkeringsanvändning

Som ett stöd i framtida parkeringsplanering i Mölnlycke centrum kommer tre olika scenarion att behandlas. Dessa syftar till att belysa existerande och kommande utmaningar samt diskutera lösningar till utmaningarna.

Scenario - *Nollalternativ* med planerade projekt

Förutsättningar

Detta scenario bygger på att regleringen kommer att kvarstå som idag (våren 2018). Regleringen är tidsbaserad och använder sig av ett system med p-skivor.

Ett fåtal boendetillstånd finns utfärdade.

Alla ytor som finns i dagsläget finns kvar, med undantag för ytan 5E vilken försvinner i samband med att planen för Idrottsvägen genomförs. De bilar som idag parkerar på ytan är i detta scenariot utspridd på omkringliggande långtidsparkeringar.

Den tillkommande kapaciteten i området i form av parkering i Wallenstams parkeringshus inom området Mölnlycke Fabriker har inte tagits hänsyn till i detta underlag.

Tillkommande parkeringsbehov

Idrottsvägen: Från idrottsvägen förväntas ett behov av 15 boende behöva hanteras på de allmänna platserna.

Förväntad beläggningskurva för de boende är följande:

Natt:	85 %
Morgon:	75 %
Dag:	50 %
Eftermiddag:	60 %
Kväll:	75 %
Natt:	85 %
Helg:	85 %

Det innebär att följande mängd extra bilar förväntas parkera:

Natt:	13
Morgon:	11
Dag:	8
Eftermiddag:	8
Kväll:	11
Helg:	13

Mölnlycke Fabriker

Arenans behov av parkering vid stora event hanteras enligt Figur 1. Det tillkommande behovet är vid dimensionerande event 370 parkerade bilar.

Vid ett dimensionerande event är den antagna användningen av platser följande:

Stort event helg

Bilar från arenan

1A	100
1B	65
1D	40
2A	20
Parkeringshuset	110
Kommunhusets parkeringar	35

För ett mindre event en vardagskväll (150 bilar) är den antagna fördelningen på parkeringsanläggningarna följande:

Mindre event vardagskväll

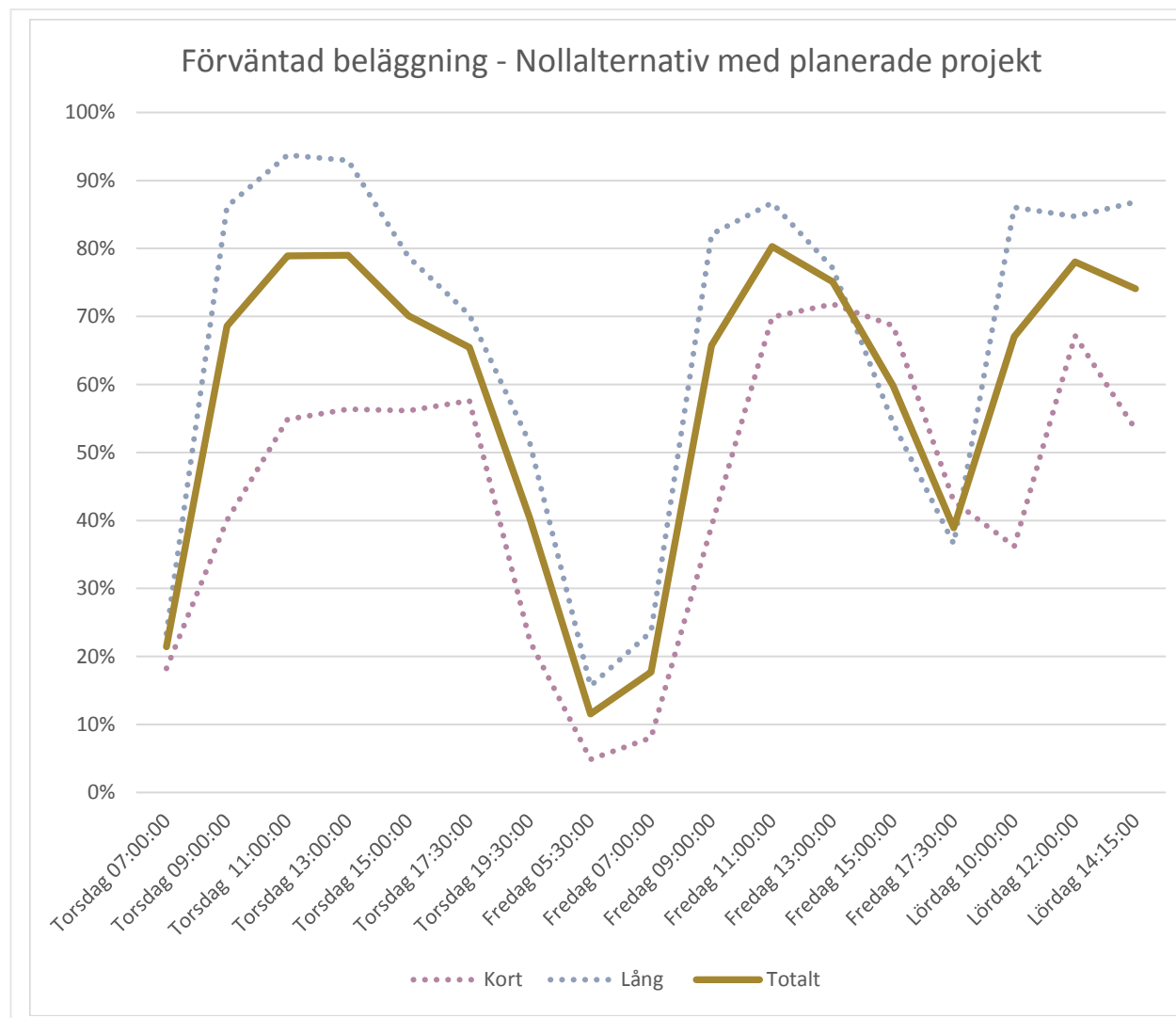
1A	70
1B	50
1D	10
Kommunhusets parkeringar	20

Förväntad beläggning över normaldygnet

Eftersom kapacitet plockas bort i form av 100 platser kommer beläggningen främst på långtidsparkeringarna att vara över den nivå som anses som sund (ca 85 %). Arenan adderar främst sitt behov under helger då kapacitet finns i systemet.

Korttidsparkeringen har fortsatt ledig kapacitet men kommer att periodvis upplevas som full på de mer attraktiva ytorna.

Ett event med ca 500 besökare hanteras väl inom ramen för ledig parkering på kvällstid, då beläggningen på långtidsparkeringarna blir ca 70 %. Detta innebär att det då finns ca 230 lediga långtidsparkeringar.



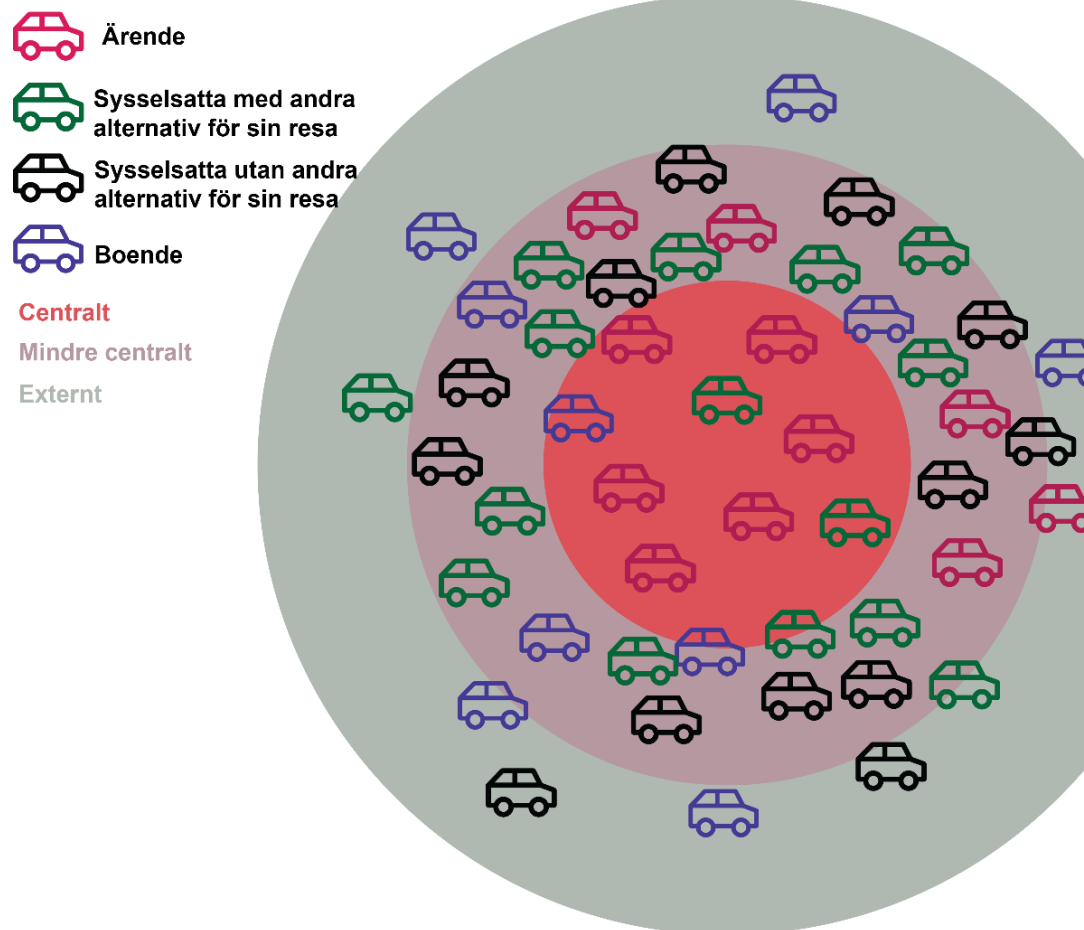
Vilka grupper blir främst påverkade?

De som måste arbetspendla in med bil till Mölnlycke kommer att uppleva parkeringarna som fulla. Detta särskilt för de som kör längre och kommer senare till parkeringarna.

Eftersom det saknas kapacitet på långtidsparkeringarna kommer det vara svårt att husera ytterligare boende där ur ett mer långsiktigt perspektiv.

Effekterna av scenariot är också att:

- Det låser upp stora markytor
- Fortsatt samma färdmedelsfördelning som idag
- De mest attraktiva korttidsparkeringarna kommer fortsatt att vara fullbelagda medans det finns luft i övriga systemet.
- I och med att nya målpunkter tillkommer i området kommer även ytor vilka har ledig kapacitet idag att användas i högre grad. Detta ger mindre luft i systemet.



Figur 4. Principskiss för fördelning av bilar för scenariot

Scenario – Dagens reglering med planerade projekt och utbyggd infrastruktur

Förutsättningar

Detta scenario bygger på att regleringen kommer att kvarstå som idag (våren 2018). Regleringen är tidsbaserad och använder sig av ett system med p-skivor.

Ett fåtal boendetillstånd finns utfärdade.

Alla ytor som finns i dagsläget kvarstår, med undantag för ytan 5E vilken försvinner i samband med att planen för Idrottsvägen genomförs. De bilar som idag parkerar på ytan är i detta scenariot utspridda på omkringliggande långtidsparkeringar. Till detta tillkommer ett tänkt parkeringsdäck på Långenäsparkeringen vilket **höjer kapaciteten till 230 platser på Långenäsparkeringen**. Även ett tänkt **p-hus på 120 platser** är medräknat.

Med en schablon på 100-200 kkr per plats ger detta en investeringskostnad på ca 18 till 36 miljoner kronor.

Den tillkommande kapaciteten i området i form av parkering i Wallenstams parkeringshus inom området Mölnlycke

Fabriker har inte tagits hänsyn till i detta underlag.

Tillkommande parkeringsbehov

Idrottsvägen: Från idrottsvägen förväntas ett behov av 15 boende behöva hanteras på de allmänna platserna.

Förväntad beläggningskurva för de boende är följande:

Natt: 85 %

Morgon: 75 %

Dag: 50 %

Eftermiddag: 60 %

Kväll: 75 %

Natt: 85 %

Helg: 85 %

Det innebär att följande mängd extra bilar förväntas parkera:

Natt: 13

Morgon: 11

Dag: 8

Eftermiddag: 8

Kväll: 11

Helg: 13

Mölnlycke Fabriker

Arenans behov av parkering vid stora event hanteras enligt Figur 1. Det tillkommande behovet är vid dimensionerande event 370 parkerade bilar.

Vid ett dimensionerande event är den antagna användningen av platser följande:

Stort event helg

Bilar från arenan

1A	100
1B	65
1D	40
2A	20
Parkeringshuset	110
Kommunhusets parkeringar	35

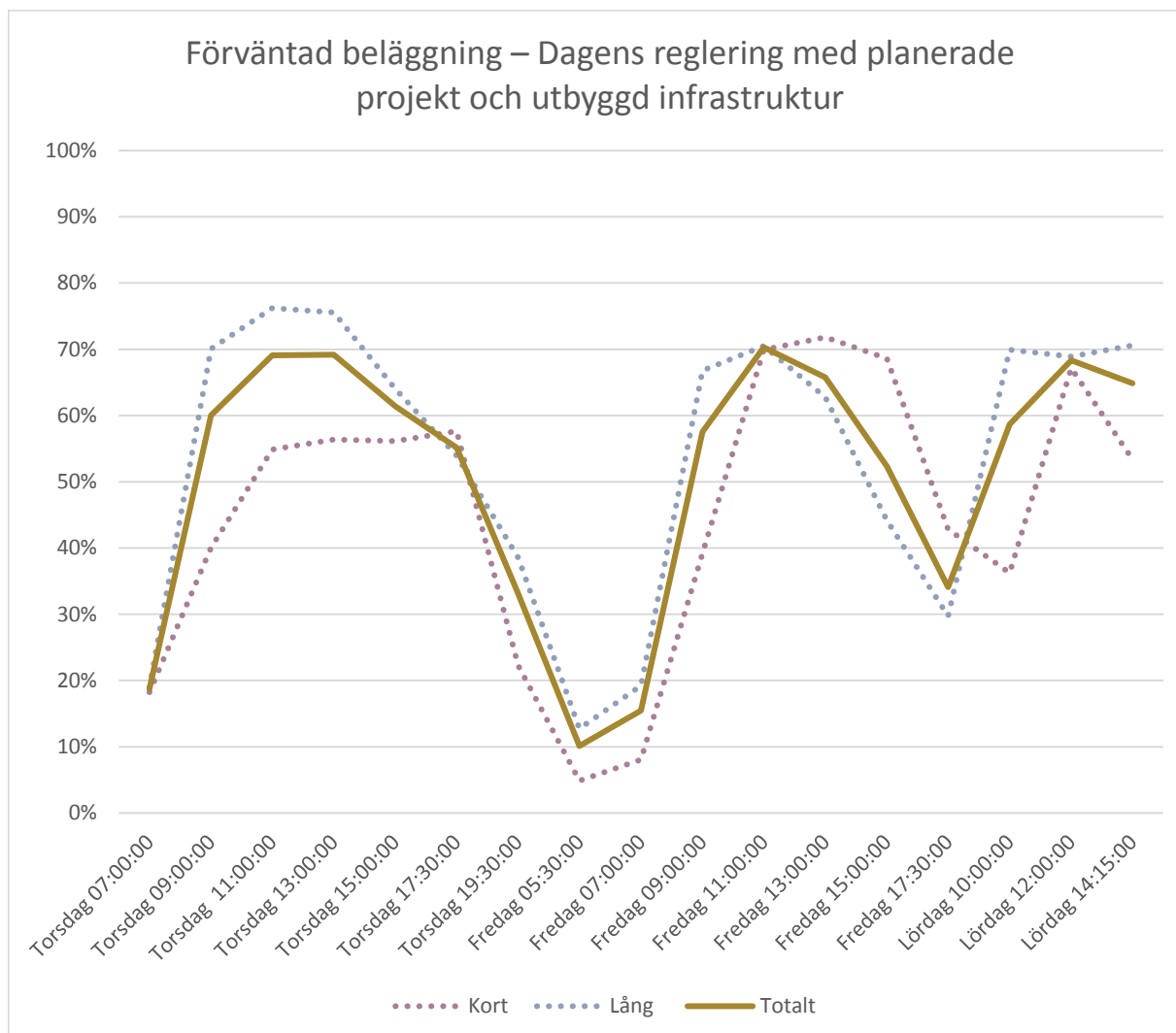
För ett mindre event en vardagskväll (150 bilar) är den antagna fördelningen på övriga parkeringar följande:

Mindre event vardagskväll

1A	70
1B	60
1D	10
Kommunhusets parkeringar	10

Förväntad beläggning över normaldygnet

Beläggningen över dygnet blir i exemplet lägre, där det finns en tydlig överkapacitet i långtidsparkeringen. Hänsyn har inte tagits till eventuell inducerad trafik samt att beteendet förväntas vara likartat även med ett högre utbud. De lediga parkeringsplatserna kan förväntas vara de som ligger långt ifrån centrum (exempelvis Längenäsparkeringen).



Vilka grupper blir främst påverkade?

Grundförutsättningarna är liknande de som gäller idag, vilket leder till att de grupper som är förlorare i dagens system framgent kommer att fortsätta vara det.

För boende kommer detta innebära en fortsatt stor mängd lokaltrafik med buller och typiska trafikmiljöer som följd.

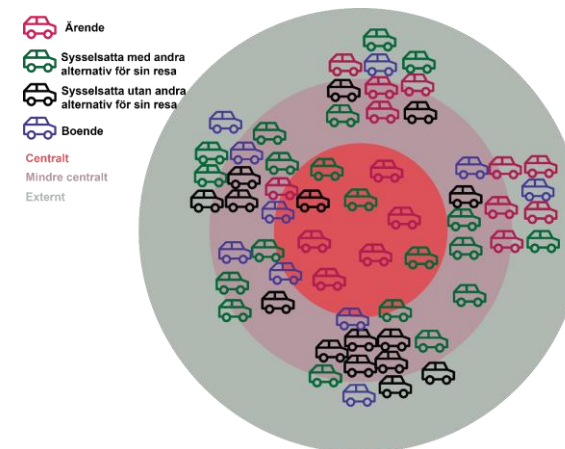
Fortsatt stora delar av parkeringen kommer att upptas av de som bor i närområdet och vilka har lätt att ta sig till centrum. De som har större osäkerhet/reser längre sträckor kommer fortsatt vara osäkra på att få en attraktiv plats.

Systemet kommer leda till att det finns en större risk för parkeringsflykt från nybyggda områden vilket i sin tur leder till sämre möjligheter för att få ekonomisk bäring i de nya parkeringsanläggningar som byggs.

Fler parkeringsytor kommer också resultera i att det blir svårare att förtäta Mölnlycke där det kommer vara svårt att styra hur parkeringsanläggningarna används. Eftersom det finns mycket gratisparkering i området kommer nya parkeringsplatser fortsatt behöva subventioneras av de som ej kör bil och av skattebetalarna. Långsiktigt innebär detta att resurser tas från annat för att kunna finansiera bilanvändandet.

Effekterna av scenariot är också att:

- Fler lediga platser (främst i utkanten av Mölnlycke centrum).
- Ledig parkering även under tid då exempelvis den mer centrala besöksparkeringen upplevs som full.
- Påverkar möjligheten till förtätning utveckling av Mölnlycke då lösningen är platskrävande.
- Dyr lösning för kommunen då nya anläggningar måste finansieras med skattemedel.
- Svårt för nya fastighetsprojekt att få ekonomisk bäring på sina parkeringsanläggningar då risken för parkeringsflykt kommer vara hög.
- Förväntad färdmedelsfördelning samma som idag. Fortsatt hög andel bil för korta resor till Mölnlycke centrum.
- Mer biltrafik i Mölnlycke.



Figur 5. Förväntat utfall av en ökad mängd parkeringsplatser.

Problem som hanteras

- Relativt hög beläggning på långtidsparkeringen vid maxbeläggning.

Problem vilka kvarstår

- Verksamma i Mölnlycke centrum använder pendelparkeringen avsedd för kollektivtrafikpendlare.
- Mycket korta bilresor till Mölnlycke centrum vilka tar upp kapacitet i systemet. Många av dessa har alternativ i form av kollektivtrafik, gång och cykel.
- Den mest centrala korttidsparkeringen är full även när

det är luft i övriga systemet. Dålig balans av användandet av parkeringsytorna.

- Boende använder parkeringsytorna som boendeparkering vilket tar upp kapacitet.
- Finns ingen ekonomisk bäring i parkeringsanläggningarna idag.
- Fullt på attraktiva parkeringar när de som bor längre från samhället parkerar. Svag prioritering av grupper på de olika parkeringsytorna.

Scenario – Ny reglering med avgift och ändrad tidsreglering med planerade projekt utbyggda

Vad innebär olika regleringar

Tidsreglering

Tidsreglering används för att få större omsättning på parkeringsplatserna samt att styra vilka grupper (utifrån förväntad besökstid) som kan använda parkeringen. I Mölnlycke används idag en s.k. parkeringsskiva för tidsreglering.

Avgiftsreglering

Avgiftsreglering används också den till att styra och prioritera olika användargrupper. Till skillnad från tidsreglering ger avgiftsreglering också en effekt på konkurrenssituationen mellan olika färdmedel, även inom de olika användargrupperna.

Avgift på parkering har en stor inverkan på färdmedelsval för de som arbetar i ett område. Eftersom majoriteten av parkeringen i Mölnlycke är långtidsparkering vilken främst används för arbetspendling finns en stor potential för

förändring. Om en arbetsgivare (eller kommunen) erbjuder gratis bilparkering, eller låga parkeringsavgifter, kommer en stor andel av de anställda att ta bilen till jobbet. Om parkering är avgiftsbelagd kommer en stor andel att cykla, gå eller åka kollektivt. Detta har konstaterats i flera studier (b.l.a. VTI). Samtidigt så möjliggör en avgiftsbelagd parkering att de som måste ta bilen till arbetet får en bättre tillgång till lediga platser. Att enbart arbeta med tidsreglering innebär att platser tas upp av grupper vilka har andra likvärdiga alternativ (gång, cykel, kollektivtrafik etc.). Med en avgiftsreglering kan en situation fås där fler platser blir tillgängliga för korttidsbesökare samt de med större behov av bilen i sin pendling. Det har i andra studier visat sig att användarna har kunnat påbörja sina resor senare då de inte har samma behov av att vara tidigt på plats för att hitta en parkering.⁴

Att reglera för att få en förändring hos arbetspendlare ger ökad tillgänglighet för korttidsbesökare. För att ytterligare tillgängliggöra de mest attraktiva korttidsparkeringarna bör de avgiftsbeläggas för att på så sätt skapa en efterfrågan på de

mindre attraktiva men ändå centralt placerade korttidsparkeringarna.

För boendeparkering ska prissättningen vara sådan att de inte får ett incitament att ta bilen till jobbet (betala marknadspris per månad). För ärende och arbetsplatsparkering ska avgiften istället utgöra ett incitament för att inte ta bilen. För att styra parkeringsefterfrågan och färdmedelsfördelningen till arenan bör parkeringen till arenan vara avgiftsbelagd.

Övrigt

Om en flytt från bil till gång, cykel och kollektivtrafik sker för korta resor fås en positiv effekt där fler synliga cyklister och gående leder till att fler väljer att cykla och gå. Det är också viktigt att satsa på andra åtgärder i samband med avgiftsbeläggningsen, exempelvis cykel- och kollektivtrafikåtgärder.

Vad gäller parkeringsreglering är det viktigt att det finns en systematik i hur frågan behandlas. Exempelvis är det viktigt att se till hur närliggande parkering är reglerad och prissatt. För kommersiella aktörer kan exempelvis närliggande gratisparkering innebära svårigheter att hyra ut platser,

⁴ A case study of parking charges at work places – effects on travel behaviour and acceptance. 2014. Petter Christiansen. Transportøkonomisk Institutt.

effects on travel behaviour and acceptance

vilket leder till att parkeringen får subventioneras (av andra boende eller på bekostnad av andra projekt). Den prissättning som Härryda kommun sätter på sin parkering kommer därför påverka hur attraktivt det är med nya projekt i centrala Mölnlycke, då den påverkar täckningsgraden i nya parkeringsanläggningar. Forskningen säger också att lättillgänglig parkering på gatumark ska vara dyrare än parkering i parkeringshus.

Det är möjligt att reglera med avgiftsfritt under en begränsad period på 1-2 timmar för att sedan gå över i en avgift. Men detta upplägg löser inga problem vad gäller tillgång till korttidsparkering i centrala Mölnlycke då det under alla tillfällen finns ledig korttidsparkering. För att lösa problemet med upplevd trängsel på central korttidsparkering skulle parkeringarna behöva avgiftsregleras då de redan har en kort tidsreglering. Ett p-ledningssystem kan också leda trafiken till tillgänglig kapacitet.

En avgiftsreglering av arbetsplatsparkeringen i Mölnlycke har förmodligen stora effekter på tillgänglig parkering. Detta då arbetspendlare generellt är avgiftskänsliga samt att majoriteten av parkeringen i Mölnlycke är långtidsparkering.

Uppföljning

För att se effekterna av vidtagna åtgärder bör en kontinuerlig uppföljning ske, dels vad gäller beläggningen på parkeringsytorna, men också vad gäller hur många korta bilresor som görs med Mölnlycke centrum som målpunkt. Detta kan exempelvis göras med observations-/intervjustudier på de större och mer intressanta ytorna. Parkering är en komplex fråga där uppföljning är ytterst viktigt för att säkerställa att beslutade åtgärder får önskad effekt.

Antagna effekter av regleringen

Exakt effekt av reglering beror på typ och styrka/kostnad. Det beror också på hur alternativen utvecklas parallellt med regleringen införs. *De antagna effekterna på korta resor är här gjorda för att visa på en potential – det finns stora grupper med alternativ vilka en reglering kan påverka.*

I exemplet antas att reglering förändrar färdmedelsvalet för:

70 % av de som bor inom 300 meter

60 % av de inom 600 meter

35 % av de inom 1 km

25 % av de inom 1,5 km

15 % av de inom 3 km

I exemplet är beteendet oförändrat hos de som har färdats i resterande parkerade bilar. Det innebär exempelvis att arbetspendlare från Göteborg till Mölnlycke centrum vilka skulle kunna tänkas flytta över till kollektivtrafik ej räknas bort.

1.A	88%	4.A.1	89%
1.B	95%	4.A.2	96%
1.C	84%	4.B	84%
1.D	91%	4.C	86%
1.E	89%	4.C.Ladd	91%
2.A	85%	4.D	85%
2.B	88%	4.D.Ladd	85%
2.C	87%	4.E	90%
2.C.Ladd	90%	4.F	82%
2.D	87%	4.G	83%
2.E	79%	4.H	85%
2.F	85%	5.A.1	89%
2.G	83%	5.A.2	84%
2.H	80%	5.A.3	92%
2.I	82%	5.A.4	91%
3.A.1	84%	5.A.Ladd	65%
3.A.2	83%	5.B	80%
3.B	89%	5.C.1	85%
3.C	94%	5.C.2	87%
		5.D	79%
		5.E	92%
		5.F	91%

Andel bilar vilka kvarstår efter regleringen.

Besökare till arenan

I parkeringsutredningen för Mölnlycke fabriker antogs 65 % av besökarna komma i bil, där en medelbeläggning per bil är 2 personer. En avgiftsreglerad parkering kan innebära en annan färdmedelsfördelning där kortare bilresor ersätts med kollektivtrafik, gång och cykel. I detta fall räknar vi med en färdmedelsfördelning där **55 %** kommer i bil och det är **2,2** personer per bil.

Antagen fördelning av dessa 285 bilar:

Stort event helg

Bilar från arenan

1A	90
1B	55
1D	20
2A	0
Parkeringshuset	90
Kommunhusets parkeringar	35

För ett mindre event en vardagskväll (116 bilar) är den antagna fördelningen på övriga parkeringar följande:

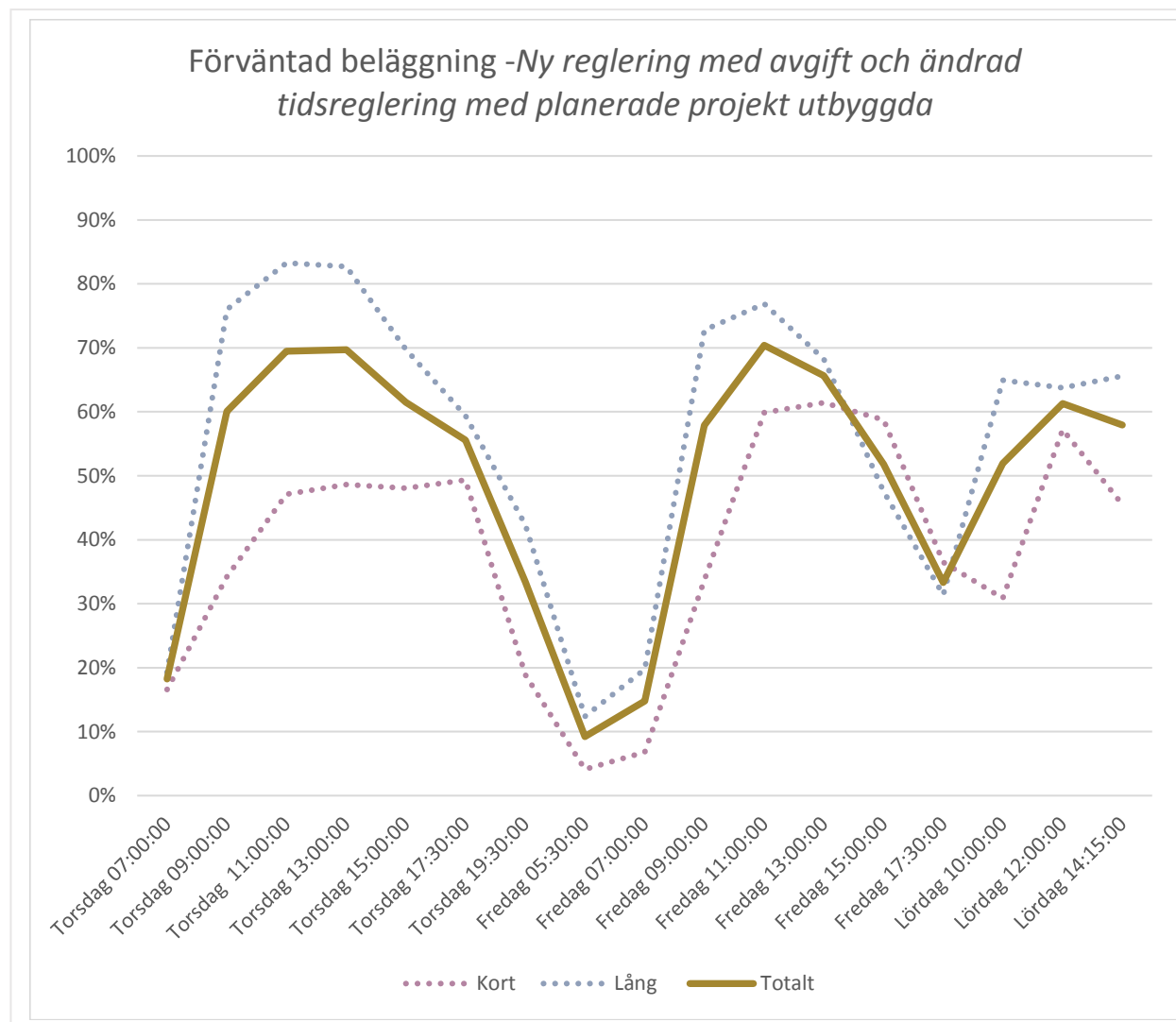
Mindre event vardagskväll

1A	66
1B	50
1D	0
Kommunhusets parkeringar	0

Förväntad beläggning över normaldygnet

Beläggningen över dygnet blir i exemplet lägre. Torsdag dag är beläggningen för långtidsparkeringen i nivå med vad som brukar anses som optimalt - 10–15 % av platserna är fortfarande fria. Eftersom regleringen kan justeras för de olika ytorna kan ett slutresultat där de lediga platserna är de mer attraktiva nås. Beläggningen kan förväntas vara högre en bit ut från centrum jämfört med nuläget där de mest centrala platserna oftast är fulla.

I exemplet har enbart parkeringsytornas andel av resenärer från ett visst avstånd anpassats. Hänsyn har ej tagits till fördelningen över dygnet vilket kan ha viss påverkan på förväntad beläggning över dygnet.



Vilka grupper blir främst påverkade?

Grundförutsättningarna är helt förändrade i detta scenario, där en aktiv prioritering av grupper har gjorts. En bra reglering resulterar i en större mängd gång, cykel och kollektivtrafikresor.

En mindre del av parkeringen kommer upptas av de som reser lokalt utan finns istället tillgänglig för de vilka reser längre. Effekten av en avgiftsreglering på andra orter har ofta varit en större säkerhet i att hitta en plats för de som måste ta bilen.

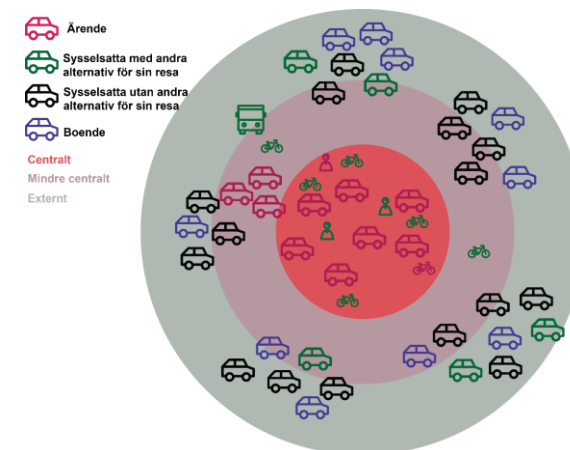
En genomtänkt reglering minskar också risken för parkeringsflykt och ökar möjligheterna till ekonomisk bärighet för nytillkomna anläggningar i området.

Detta möjliggör också för att finansiera nya, mer yteffektiva parkeringsanläggningar när existerande markparkering bebyggs. Detta underlättar för framtida förtätning. Detta frigör också resurser till att finansiera exempelvis satsningar på hållbar mobilitet.

För privatpersonen kan detta innebära en ökad kostnad när parkeringen ej är lika subventionerad. Det kommer också vara viktigt med uppföljning och utvärdering för att se att effekterna är de önskade. En felaktigt utformad reglering kan få oönskade effekter på besökstal.

Effekterna av scenariot är också att:

- Kräver färre parkeringsplatser för att tillgodose behovet för de mer prioriterade grupperna
- Kan innebära att kostnader för parkering flyttas från kollektivet till individen (bilisten)
- Kan påverka arbetspendlingen genom att flytta fler till gång, cykel och kollektivtrafik
- Möjliggör fler lediga platser i områden där exempelvis besökare till näringslivet prioriteras
- Skapar tydligare prioritering för var olika grupper (boende, besökare, verksamma etc.) ska stå parkerade i förhållande till viktiga målpunkter
- Förbättrar möjligheterna för exploatörer att få ekonomisk bäring i nybyggda parkeringsanläggningar då det motverkar parkeringsflykt
- Kan innebära att vissa resor till Mölnlycke inte blir av
- Kräver kontinuerlig uppföljning och utvärdering för att säkerställa att regleringen har önskad effekt – ökat arbete för kommunen



Figur 6. Förväntat utfall av en ändrad reglering.

Problem som kan hanteras

- Relativt hög beläggning på långtidsparkeringen vid maxbeläggning.
- Verksamma i Mölnlycke centrum använder pendelparkeringen avsedd för kollektivtrafikpendlare.
- Mycket korta bilresor till Mölnlycke centrum vilka tar upp kapacitet i systemet. Många av dessa har alternativ i form av kollektivtrafik, gång och cykel.
- Den mest centrala korttidsparkeringen är full även när det är luft i övriga systemet. Dålig balans av användandet av parkeringsytorna.

- Boende använder parkeringsytorna som boendeparkering vilket tar upp kapacitet.
- Finns ingen ekonomisk bäring i parkeringsanläggningarna idag. Fullt på attraktiva parkeringar när de som bor längre från samhället parkerar. Svag prioritering av grupper på de olika parkeringsytorna.

Problem vilka kvarstår

- Reglering har potential att lösa alla de problem vilka finns kring parkering i Mölnlycke centrum.

Problem vilka tillkommer

- Ökade krav på kommunen vad gäller uppföljning
- Ökade krav på kommunen att säkerställa mobilitet genom andra färdmedel än bilen
- Möjligt behov av nya strategier för att göra Mölnlycke mer attraktivt för de grupper som riskerar att uppfatta regleringen som negativ och därmed kan välja att besöka en annan ort

Fortsatt arbete - hantering av samnyttjande och flexibla parkeringslösningar

Framgent bör Härryda eftersträva en parkeringshantering där parkeringslösningarna planeras för en hög grad av samnyttjande samt en stor flexibilitet i investeringar. För att nå ett högt samnyttjande bör samlade parkeringsanläggningar prioriteras, där flera olika grupper kan parkera (boende, verksamma etc.). Reserverade parkeringar bör också undvikas då de helt saknar möjlighet för samnyttjande. Vid användandet av samlade anläggningar blir användandet mer flexibelt, och om det tänkta behovet ej uppstår kan kommunen undvika att investera i en överkapacitet (genom att uppföra anläggningarna i steg eller använda kapaciteten för andra verksamheter).

Vad gäller samnyttjande med existerande privat parkering är det svårare. Detta då de privata aktörerna saknar incitament för samnyttjande (idag finns inget ekonomiskt incitament) utan det uppkommer oftast vid nybyggnation. Vid nybyggnation har kommunen en annan ställning i att de

ansvarar för hur parkeringsefterfrågan tillgodoses. Idag är mycket av den privata parkeringen också reserverad vilket ytterligare försvårar. Detta då existerande kunder måste godkänna att de förlorar sina egna, reserverade, plats.

För att skapa en fungerande parkeringslösning för Mölnlycke centrum där ett önskvärt beteende kring bilåkande efterlevs rekommenderas att de olika regleringsmöjligheterna så som tids- och/eller kostnadsreglering samt samnyttjande testas på ett mindre antal ytor för att sedan utvärderas. Ett första test skulle kunna ske med avseende på att förändra det beteende där vissa verksamma i Mölnlycke idag kör en kortare sträcka för att parkera i centrum under arbetsdagen. Detta skulle kunna ske genom att avgiftsbelägga någon eller några av de centrala långtidsparkeringarna. På så vis skulle kapacitet frigöras på de centrala parkeringsplatserna i Mölnlycke för de som verkligen behöver dem.

En annan viktig fråga är hur utrymme kan frigöras för de som pendlar med bil till resecentrum för vidare resa med kollektivtrafiken.

Det är svårt att förutspå de effekter de olika regleringarna skulle få på just Mölnlycke

centrum och därför är det viktigt att se hantering av parkering som en iterativ process fram till en bra lösning har fallit på plats.