

Uppdrag att ta fram en genomförandestudie för
parkeringsbehov i Mölnlycke centrum

18

2024KS183

Kommunstyrelsen

Datum
2024-04-19

Diarienummer
2024KS183 514

Uppdrag att ta fram en genomförandestudie för parkeringsbehov i Mölnlycke centrum

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen uppdrar åt förvaltningen att ta fram en genomförandestudie för parkeringsbehov i Mölnlycke centrum.

Uppdraget ska redovisas senast under 2025.

Sammanfattning av ärendet

Mölnlycke centrum har utvecklats mycket de senaste tjugo åren och det finns en vilja att arbeta vidare för en ökad förtätning. En central fråga är hur parkeringsbehovet i centrum ska hanteras, vilket har diskuterats i flera studier och strategier.

Något konkret ställningstagande kring hur parkeringsfrågan ska hanteras har inte fattats. Däremot pågår ett arbete med parkeringsreglering som har utgått från att befintligt parkeringshus i Mölnlycke ska vara kvar. Genom en markanvisning år 2022 på p-hus tomten har behovet av vidare utredningar aktualiserats. Under de senaste åren har det tagits fram underlag kring hur parkeringar i centrum används och det finns också en tidigare genomgång kring möjliga ytor för fler parkeringsplatser i den lokaliseringsutredning för framtida parkeringshus som gjordes 2018.

För att tydligt definiera uppdraget är det viktigt att klargöra målen och ingångsvärdena för utredningen. Förvaltningen anser det avgörande att balansera bevarande av befintliga parkeringsplatser med utvecklingen av centrum. Med tanke på begränsade möjligheter för nya parkeringsplatser och -hus är det nödvändigt att även undersöka platser med längre avstånd till centrum. För att kunna besvara hur eventuellt nya parkeringshus ska kunna finansieras ser också förvaltningen ett behov av att utreda möjligheten till avgift för parkering.

För att möjliggöra förtätning i centrum och säkerställa en hållbar utveckling, föreslås att förvaltningen tar fram en genomförandestudie för att hantera parkeringsbehovet samt att säkerställa att kommunens ekonomi inte belastas. Förvaltningen bedömer att ett uppdrag med inriktning på att sammanfatta och komplettera tidigare utredningar med fokus på att hantera

framtida parkeringsbehov i Mölnlycke centrum kommer att ge värdefull vägledning för kommunens fortsatta strategiska utvecklingsarbete.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse den 19 april 2024
- Lokaliseringsutredning framtida parkeringshus
- Parkeringsstrategi för Härryda kommun
- Parkeringsnorm för Mölnlycke och Landvetter

Ärendet

Mölnlycke centrum har utvecklats mycket de senaste tjugo åren och det finns en vilja att arbeta vidare för en ökad förtätning. I samband med detta är en viktig fråga hur behovet av parkering i centrum ska hanteras. Denna utmaning har berörts i Stadsbyggnadsstudie för Mölnlycke vars mål och strategier för Mölnlycke centrum antogs av kommunfullmäktige 2020 samt i den strukturplan för del av Mölnlycke centrum som blev klar våren 2022. I december 2022 beslutade kommunstyrelsen om en parkeringsstrategi för Härryda kommun som anvisar att parkeringslösningarna ska ske på annat sätt än genom ytkrävande markparkering i centrala lägen och att det ska verkas för samlade parkeringsanläggningar för bil.

Det har också tagits fram en parkeringsnorm för Mölnlycke som översiktligt beskriver hur parkering förväntas ske inom tätorten. Något mer konkret ställningstagande kring hur parkeringsfrågan ska hanteras har inte fattats. Däremot pågår uppdraget att ta fram ett förslag hur parkeringen kan regleras. Arbetet med parkeringsreglering har utgått från att befintligt parkeringshus i Mölnlycke ska vara kvar men genom en markanvisning år 2022 på p-hus tomten har behovet av vidare utredningar aktualiserats.

Under de senaste åren har det tagits fram underlag kring hur parkeringar i centrum används och det finns också en tidigare genomgång kring möjliga ytor för fler parkeringsplatser i den lokaliseringsutredning för framtida parkeringshus som gjordes 2018. Denna lokaliseringsutredning utgick från tio uppställda kriterier som bedömdes utifrån lämplighet på en fyrgradig skala. Exempel på kriterier var uppsamlade effekt av befintliga trafikflöden, tillgängligheten till huvudvägnätet, antal tillkommande parkeringsplatser och bedömning om ytan kan spela en annan roll för stadsutveckling t.ex. bostadsbyggande.

I april 2023 antog kommunfullmäktige det Hållbarhetsstrategiska programmet. Under insatsområdet *Klimatsmart och resurseffektiv lyfts* vikten av att öka effektiviteten i transportsystemet och främja fossilfria transportslag samt att skapa förutsättningar för att de som bor, verkar och vistas i kommunen enkelt ska kunna göra hållbara val vilket behöver tas hänsyn till när parkeringsfrågan behandlas.

För att komma vidare i frågan om parkering i Mölnlycke centrum föreslås att förvaltningen får i uppdrag att ta fram en genomförandestudie för att omhänderta parkeringsbehovet i Mölnlycke centrum nu och i framtiden.

Genomförandestudien ska ha fokus på att möjliggöra förtätning i centrum samt att säkerställa att kommunens ekonomi inte belastas.

För att ge rätt förutsättningar och förväntningar för uppdraget är det viktigt att klargöra vad som ska uppnås samt vilka ingångsvärden som utredningen ska utgå från och avgränsas till. Förvaltningen anser det angeläget att dels behålla tillgången till parkeringsplatser utifrån hur det ser ut idag, dels att skapa möjligheter till en utveckling av centrum. Eftersom antalet potentiella platser för parkering och nya parkeringshus är begränsat ser förvaltningen det som nödvändigt att också utreda platser med längre avstånd till centrum. För att kunna besvara hur eventuellt nya parkeringshus ska kunna finansieras ser också förvaltningen ett behov av att utreda möjligheten till avgift för parkering.

Ekonomiska konsekvenser

Förvaltningen ser att det redan finns mycket material att utgå ifrån och att det handlar om att sammanställa, konkretisera och fördjupa analyserna. Dock bedömer förvaltningen att ytterligare konsultstöd behövs för att komplettera de redan gjorda utredningarna. Konsultstödet beräknas uppgå till 200 000 kr vilket ryms inom befintlig budget.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen bedömer att för det fortsatta arbetet med förtätning av Mölnlycke centrum, är det viktigt att ta fram en genomförandestudie för hur behovet av parkeringar ska kunna lösas.

Ett uppdrag med inriktning på att sammanfatta och komplettera tidigare utredningar med hänsyn till ekonomi och med fokus på att hantera framtida parkeringsbehov i Mölnlycke centrum kommer att ge värdefull vägledning för kommunens fortsatta strategiska utvecklingsarbete.

Louise Skålberg
Samhällsbyggnadschef

Fredrik Wejrot
Verksamhetschef trafik

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 varefter en fördjupning kring möjliga framtida scenarier för parkeringen i Mölnlycke centrum studerades.

Därefter togs föreliggande lokaliseringsutredning för ett framtida parkeringshus fram med hjälp av en konsult. Bakgrunden till det är den höga beläggningen, önskemål om att använda central mark till annat än markparkering tillsammans med att 100 centrala parkeringsplatser försvinner. Resultatet är en utvärdering av lämpliga lokaliseringar i centrala Mölnlycke, vilken kommer ligga till grund för en fortsatt diskussion inom Härryda kommuns organisation.

Anna Lundqvist, Processledare Trafikverksamheten

18051 – LOKALISERINGSUTREDNING FÖR FRAMTIDA PARKERINGSBUS I
MÖLNLYCKE

Utredning | 2018-11-30

Lokaliseringsutredning för framtida parkeringshus i Mölnlycke

Härryda kommun



Lokaliseringsutredning för framtida parkeringshus i Mölnlycke

Utredning

version 1.0

Bilder och kartor är tagna och utformade av Kreera om inget annat anges.

Beställarorganisation

Anna Lundqvist, Härryda kommun

Uppdragsorganisation

Patrik Sterky, projektledare, Kreera

Elfrida Klacka, handläggare, Kreera

Björn Lundberg, specialist, Kreera

Kristina Hermansson, granskning, Kreera

Kreera Samhällsbyggnad AB

Södra Förstadsgatan

211 43 Malmö

Innehåll

Bakgrund	4
Syfte och mål	4
Avgränsning	4
Underlag.....	5
Utredningsalternativ	5
Dagens parkeringssituation	9
Trafikflöden	10
Avstånd till målpunkter	10
Analysens utformning	13
Gradering	13
Kriterier för analysen.....	13
Analys	15
1. Bäckvägen	15
2. Allén	16
3. Ekdala	17
4. Skolvägen II	18
5. Skolvägen I	19
6. Ekdalavägen	20
7. Centrumtorget	21
8. Badhusvägen	22
9. Kindboparken	23
10. Terminalen	24
11. Stationsvägen	25
12. Långenäsvägen.....	26
Flexibel användning	27
Sammanställning	28
Sammanställning av analys	28
Utökad tabell av antal parkeringsplatser	29
Summering av de mest lämpliga alternativen utifrån studerade aspekter	29

Bakgrund

Mölnlycke har 17 600 invånare (SCB 2015). Tätorten ligger ca 13 km från Göteborg C. Tätorten har en stark befolkningstillväxt och flera exploateringsprojekt pågår. Kommunen har som avsikt att förtäta i Mölnlycke och särskilt inom 600 m från Mölnlycketerminalen enligt ÖP 2012.

Det är viktigt att Mölnlycke centrum har god tillgänglighet för att bibehålla och utveckla Mölnlycke centrum. Tillgängligheten ska vara god för samtliga trafikslag inklusive biltrafiken där tillgång på parkering är en del. Samtidigt behöver detta intresse vägas mot förtätning av bostadshus och verksamheter. Stadens livsmiljö och grönstruktur är också viktiga aspekter i stadens utveckling.

Göteborgsbanan är tänkt att gå genom Mölnlycke tätort. Detta kommer innebära en ombyggnation av befintligt stationsområde. Eftersom framtida utformning för järnvägen och dess ytbehov inte är klarlagda finns det en osäkerhet kring det framtida markbehovet kring stationen.

I december 2017 genomfördes en inventering av de allmänna parkeringarna i Mölnlycke centrum. Inventeringen visade att flera av parkeringsanläggningarna i centrala Mölnlycke har en relativt hög beläggning vissa tider på dygnet. Framförallt är det parkeringarna som är reglerade som långtidsparkeringar som har en hög beläggning dagtid.

I Mölnlycke centrum finns i nuläget ett parkeringshus medan resterande parkering sker på markparkeringar belägna på mark attraktiv för centrumutveckling. Det finns dessutom en antagen detaljplan på att bygga bland annat bostäder på en av dessa centrala parkeringar som idag rymmer 100 allmänna platser (Idrottsvägen).

Den höga beläggningen, önskemål om att använda central mark till annat än markparkering tillsammans med att 100 centrala parkeringsplatser försvinner är bakgrunden till att följande utredning har genomförts.

Syfte och mål

Syftet med analysen är att Härryda kommun ska ha en god grund för att prioritera vilka ytor som kan tas i anspråk för ett parkeringshus.

Målet är att skapa en flexibel parkeringsanläggning som kan samnyttjas av verksamma, boende och besökare. Där den största bristen idag har identifierats vara parkering för verksamma.

I utredningen är målet att tillskapa ett parkeringshus med 300 tillkommande platser. Även om vissa ytor inte är stora nog för att inrymma 300 tillkommande platser, har ytorna tagits med i analysen, för att lämna öppet för specialkonstruktioner. I de fall ytorna bedömts vara för små för att rymma ett parkeringshus har dessa alternativ inte tagits med. En begränsning på fyra våningar har varit en förutsättning.

En ny typ av parkeringshus där föraren lämnar och hämtar sin bil, och anläggningen själv lyfter in och sorterar bilarna har berörts i studien. Detta skulle möjliggöra samma antal parkeringsplatser på en relativt mindre yta. Detta är en möjlighet, men har inte varit en förutsättning för analysen avseende storlek och antal parkeringsplatser för olika alternativ.

Avgränsning

Områdets geografiska avgränsning är det som är inom kartutsnittet för karta 1, s.5. Det omfattar Mölnlyckes mest centrala delar med centrumverksamheter, butiker flerfamiljshus, kommunhus, torg, bussterminal, tågstation, bibliotek/kulturhus, gymnasieskola, grundskola samt äldreboende.

Närhet till terminalen och tågstationen tas upp som ett kriterium i analysen, däremot vägs inte befintliga busshållplatser in i analysen. De bedöms vara relativt flexibla för att justera om ett tillräckligt stort underlag skulle skapas.

Analysen tar inte hänsyn till markförhållanden eller kostnad.

Måtten som anges för parkeringshus och antal tillkommande parkeringsplatser är grova skisser och placeringen är inte detaljstuderad.

Underlag

Som underlag för analysen har ett antal tidigare undersökningar och dokument använts:

Parkeringsinventering Mölnlycke centrum, 2017

Parkering i Mölnlycke - Analys av framtida scenarion, 2018

Stadsbyggnadsstudien – Mötas i Mölnlycke, 2018

Program för Norra centrum, 2013

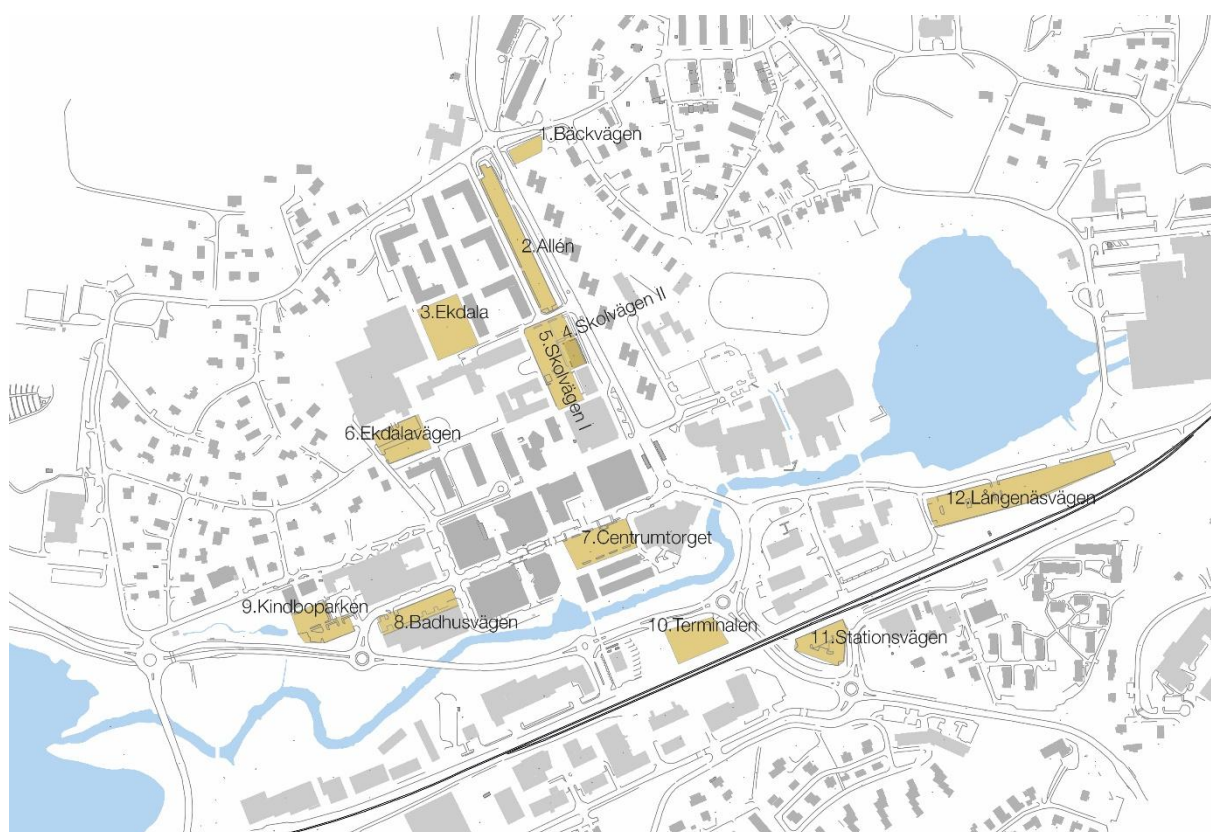
Trafiknätsanalys, 2002

Översiktsplan (ÖP), 2012

Uppdraget har även innefattat en intervju med Björn Sundén, verksamhetschef Trafik, Härryda kommun, som också ligger till grund för bedömning och analys.

Utredningsalternativ

Alternativen som har studerats har tagits fram i samråd med Mölnlycke kommun. Nedan presenteras aktuella ytor i karta samt information så som arbetsnamn, storlek, befintlig användning och befintligt antal parkeringsplatser.



Karta 1: Arbetsnamn och lokalisering



Arbetsnamn: 1.Bäckvägen

Storlek på yta: 700 m²

Markägare: HSB Brf Allén

Bef användning: boendeparkering

Bef antal parkeringsplatser: 28 (privata)



Arbetsnamn: 2.Allén

Storlek på yta: 3500 m²

Markägare: HSB Brf Tulpanen

Bef användning: boendeparkering

Bef antal parkeringsplatser: 143 (privata)



Arbetsnamn: 3.Ekdala

Storlek på yta: 2700 m²

Markägare: Härryda kommun

Bef användning: grönyta, bostadsnära rekreation

Bef antal parkeringsplatser: 0



Arbetsnamn: 4.Skolvägen II

Storlek på yta: 3200 m²

Markägare: Härryda kommun och
Byggeffekt i Landvetter AB (fastighet
Härryda Hulebäck 1:552)

Bef användning: parkering och byggnad

Bef antal parkeringsplatser: 70



Arbetsnamn: 5.Skolvägen I

Storlek på yta: 3100 m²

Markägare: Härryda kommun

Bef användning: parkering

Bef antal parkeringsplatser: 50



Arbetsnamn: 6.Ekdalavägen

Storlek på yta: 2200 m²

Markägare: Härryda kommun

Bef användning: parkering med vegetation

Bef antal parkeringsplatser: 38



Arbetsnamn: 7.Centrumtorget

Storlek på yta: 2800 m²

Markägare: Härryda kommun

Bef användning: parkering och marknadsyta

Bef antal parkeringsplatser: 98



Arbetsnamn: 8.Badhusvägen

Storlek på yta: 2000 m²

Markägare: Härryda kommun

Bef användning: parkering

Bef antal parkeringsplatser: 38



Arbetsnamn: 9.Kindboparken

Storlek på yta: 3000 m²

Markägare: Härryda kommun och Hemsö vårdfastigheter AB

Bef användning: parkering och gräsyta

Bef antal parkeringsplatser: 51 + 8 privata



Arbetsnamn: 10.Terminalen

Storlek på yta: 2300 m²

Markägare: Härryda kommun

Bef användning: parkering

Bef antal parkeringsplatser: 66



Arbetsnamn: 11.Stationsvägen

Storlek på yta: 2000 m²

Markägare: Härryda kommun

Bef användning: parkering

Bef antal parkeringsplatser: 76



Arbetsnamn: 12.Långenäsvägen

Storlek på yta: 6400 m²

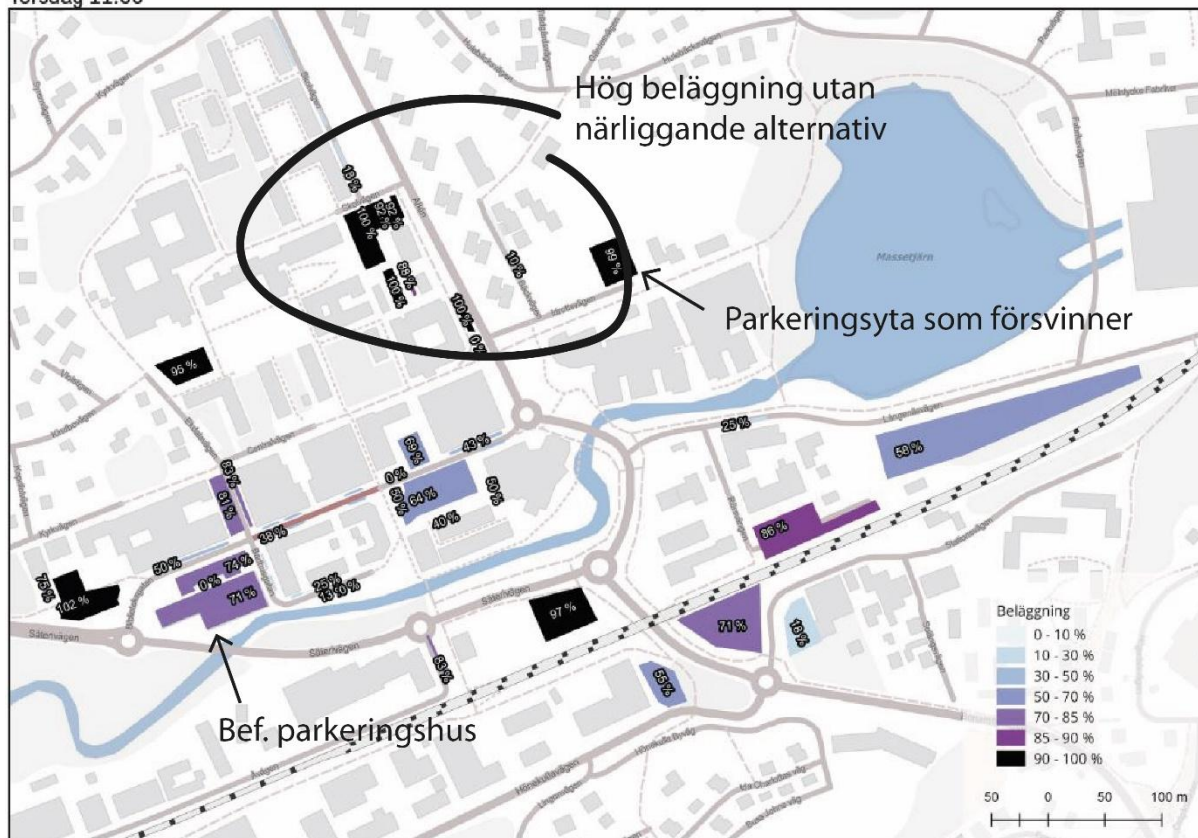
Markägare: Härryda kommun

Bef användning: parkering (grus)

Bef antal parkeringsplatser: 174

Dagens parkeringssituation

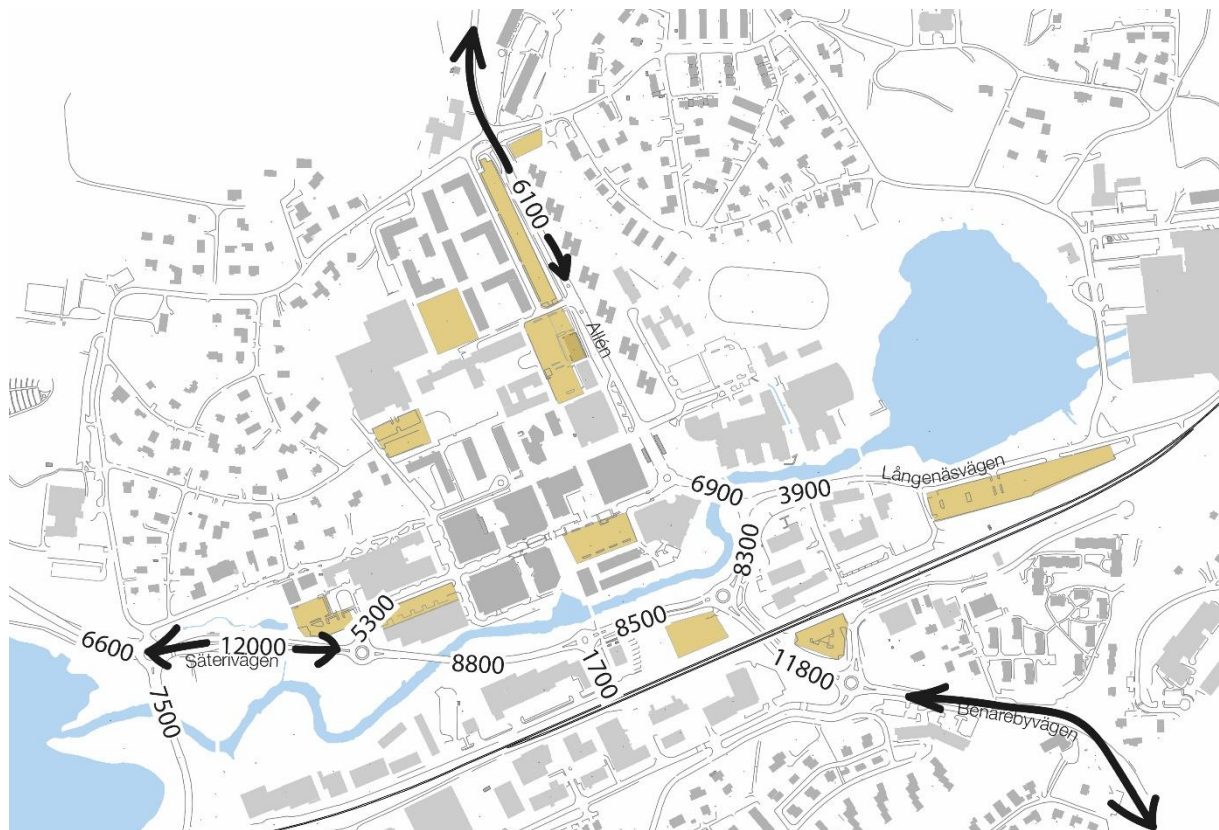
Torsdag 11:00



Karta 2: Kartan visar beläggning på parkeringarna i Mölnlycke under en vardag. Ljust blå motsvarar låg beläggningsgrad och mörkt lila-svart motsvarar hög beläggning. Lager 1: Källa: *Parkeringsinventering Mölnlycke centrum december 2017* Lager 2: Kreera

Parkeringsinventeringen (*Parkeringsinventering Mölnlycke centrum december 2017*) visar att dagtid, under vardagar är parkeringarnas fulla kapacitet nådd i norra delen av Mölnlycke centrum. Beläggningen är jämnt hög på samtliga parkeringar som ligger utmed Allén. Då parkeringsytan norr om Hulebäcksgymnasiet kommer att försvinna (till följd av bostadsbebyggelse) ökar efterfrågan ytterligare i norra delen av centrum. Kapaciteten är även uppnådd på parkeringen närmst vårdcentralen, vid Ekenäsvägen och vid terminalen. Dock finns fortfarande kapacitet på närliggande parkeringar. Inventeringen visar att befintligt parkeringshus har tillräcklig kapacitet, även under de tider på dygnet då efterfrågan är som störst.

Trafikflöden



Karta 3. Trafikflöden för huvudvägnätet med de tre största in- och utflödena i Mölnlycke markerade *Källa: Trafikmätningar 2017*

Kartan över trafikflöden visar att de största flödena är via Säterivägen, Benarebyvägen och Allén. Högst trafikflöden är det på Säterivägen som leder mot Göteborg.

Avstånd till målpunkter

Följande analyser utgår ifrån vedertagna acceptabla gångavstånd från parkering till arbete, besök och ärenden, boende samt stora event. Avståndet i gång-, cykel- eller bilvägnätet är längre än det som visas i zoneringskartorna. Schablonen lämnar dock öppet för framtida nya rörelsestråk utan att begränsas av befintliga. Det finns även differens mellan faktiskt avstånd och *upplevt* avstånd, vilket hänsyn tas till i analysen för varje parkeringsyta under kapitlet *Analys*. I kommande avståndsanalyser visas rimliga gångavstånd (se lista nedan) och för att öka tydligheten visas även hälften av dessa avstånd.

RIMLIGA GÅNGAVSTÅND

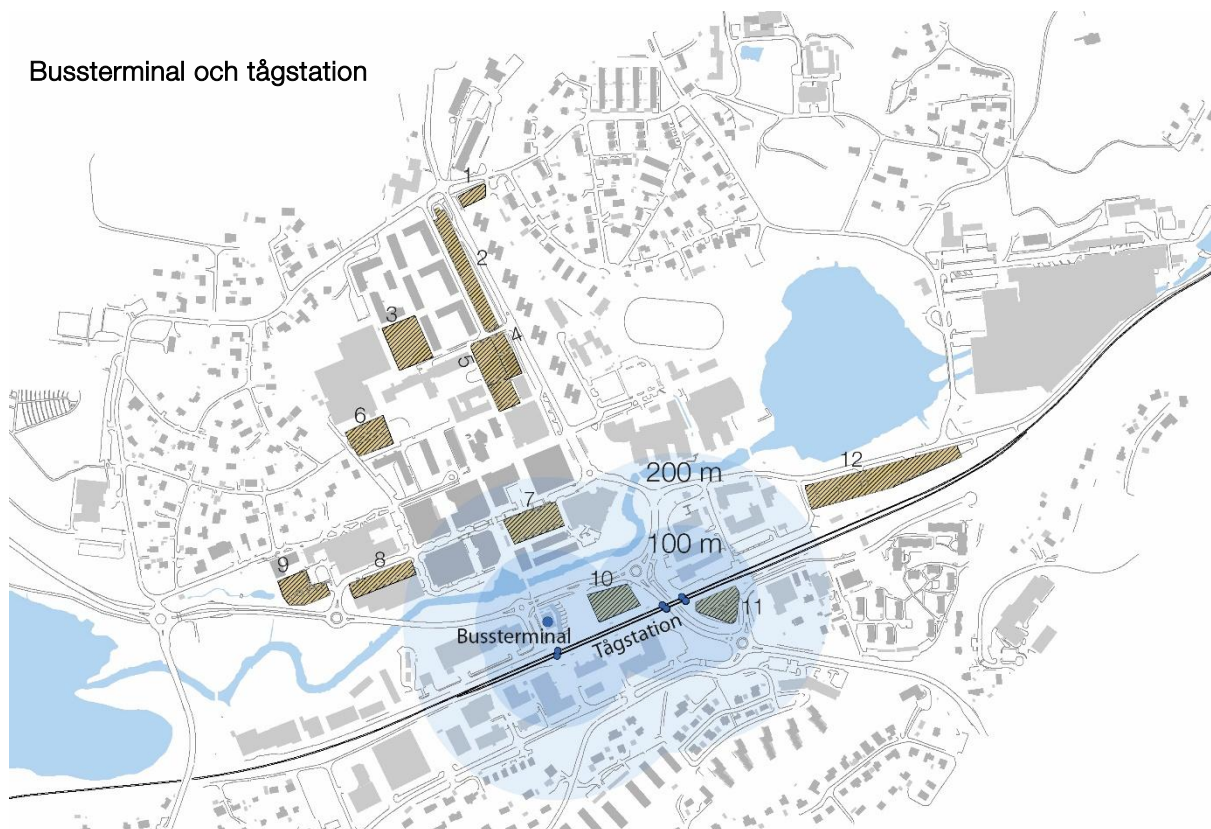
Arbete: 600 m

Besök och ärenden: 200 m

Boende: 300-400 m

Stora event: 1000 m

Bussterminal och tågstation



Karta 4: Inom 200 meter från bussterminalen och tågstationen ligger yta 10, 11 och 7. Resterande ytor ligger bortom 200 meter.

Centrumbutiker och målpunkter



Karta 5: Inom 200 meter från centrumbutiker och målpunkter ligger yta 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 och 10. Yta 1, 2, 11 ligger något mer perifert i förhållande till centrum, de ligger dock inom 200 meter till andra målpunkter utanför centrum. Yta 12 ligger mellan centrum och en östlig koncentration av butiker och andra målpunkter.



Karta 6: Fem av de största arbetsplatserna (som saknar egen parkering) i Mölnlycke centrum. Alla ytor förutom yta 12 ligger inom 600 meter från samtliga stora arbetsplatser. Yta 12 ligger bortom 600 meter från vårdcentralen.

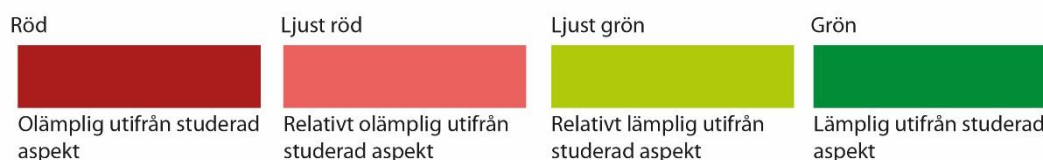


Karta 7: Inom 1000 meter från den framtida arenan ligger yta 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11 och 12. Yta 9 ligger utanför 1000 meters avstånd.

Analysens utformning

Gradering

I studien har det för varje yta gjorts en bedömning utifrån utvalda kriterier. Presentation av bedömningen är dels en kort motivering i text och dels med en graderingsskala. Skalan används för att analysen ska kunna avläsas tydligt och för att alternativen på ett effektivt och kommunikativt sätt ska kunna jämföras. Det är dock viktigt att varje kriterium noga viktas då vissa aspekter kan och bör väga tyngre än andra.



Samtliga kriterier graderas utifrån en 4-gradig skala.

Kriterier för analysen

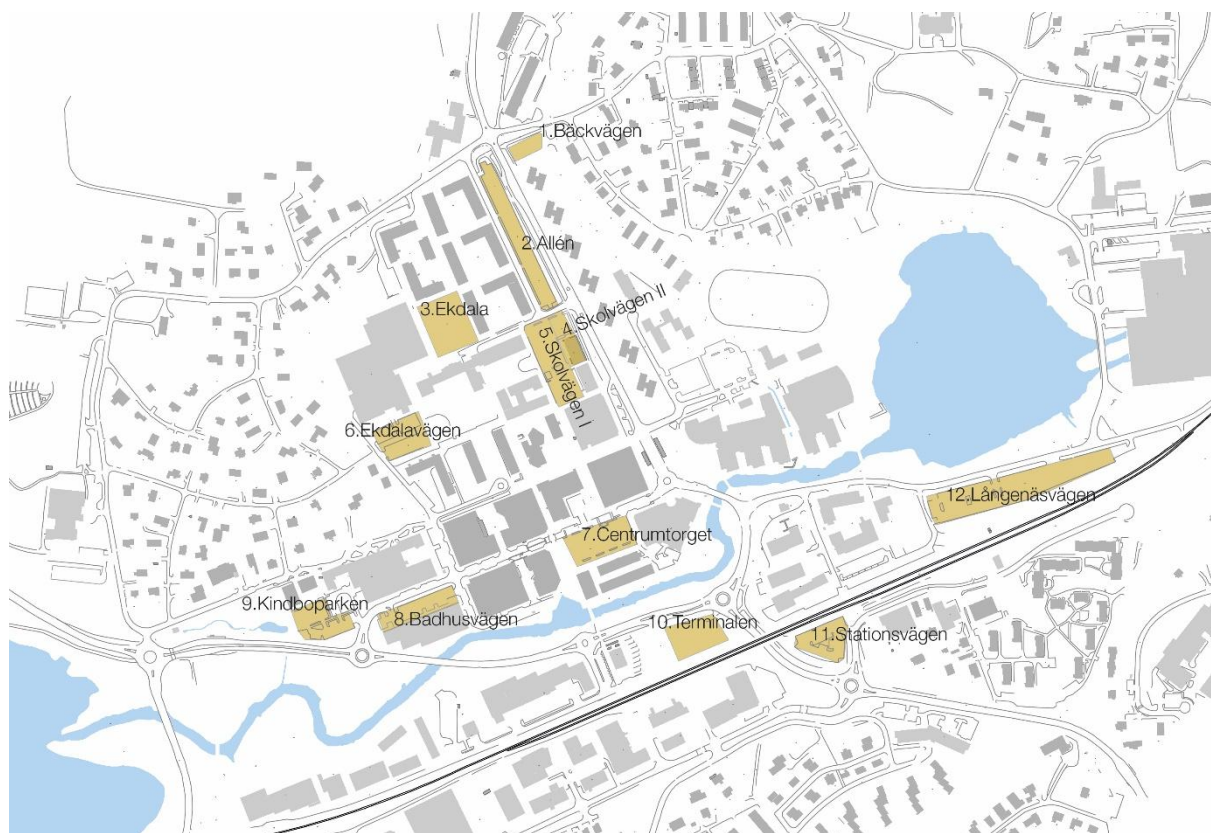
Kriterier för analysen har utarbetats i samarbete med Härryda kommun och ska belysa aspekter som kan påverka stadsbyggnaden vid placering av ett parkeringshus på respektive yta. Med hjälp av kriterierna beaktas såväl befintlig användning och funktion, tillgänglighet till befintliga målpunkter som framtida scenarier och potential för framtida utveckling av centrum.

Kriterium	Förklaring
A Uppsamlade effekt	Analysen utgår ifrån trafikflöden på huvudvägarna och hur väl ett parkeringshus samlar upp befintliga flöden. Önskvärt är att parkeringshuset samlar upp ett redan högt befintligt trafikflöde. Här vägs också belägningsgraden på närliggande befintliga parkeringsytor in.
B Anslutning till parkeringshus i lokalvägnätet	Denna aspekt behandlar tillgängligheten från huvudvägnätet till entrén till parkeringshuset, dvs infartssträckan. Det tas i beaktande hur lång infartssträckan är och hur direkt den kopplar an till en huvudväg. Ökad trafik på lokalgator ger en negativ effekt på omgivande bebyggelse och kan försvåra framtida stadsutvecklingsmöjligheter. Mer komplex infart påverkar även benägenheten att parkera i huset.
C Stadsbyggnadspotential på platsen (annan än parkeringshus) (Låg potential=mer lämpligt)	Om den aktuella ytan bedöms kunna spela en annan viktig roll för den framtida stadsutvecklingen ger det utifrån den här aspekten en sämre gradering för placering av parkeringshus. Vid låg potential för annan typ av förtätning eller funktion bedöms ytan vara ett mer lämpligt alternativ.

D Befintliga värden som går förlorade	Om ytan idag är uteslutande en parkering, består värden som går förlorade i förlorad sikt, förändrad karaktär och förändrade trygghetsförhållanden. Om ytan har andra funktioner än parkering görs en bedömning av dessa värden som kan vara sociala, ekologiska och kulturella.
E Koppling till terminalen (och tågstationen)	Se karta 4 på s. 11. Närheten till terminalen och tågstationen är en viktig aspekt då det underlättar för pendlare att ställa bilen för att ta sig vidare med kollektiva färdmedel. Att anlägga ett parkeringshus med närhet till terminal och tågstation skulle även möjliggöra samnyttjande mellan besökare till och verksamma i centrum och pendlare. På grund av osäkerheterna kring järnvägsutbyggnaden kan en placering nära järnvägen bedömas som olämplig i senare delar av analysen.
F Koppling till centrum	Se karta 5 på s 11. Närhet till målpunkter i centrum underlättar för de som parkerar för att utträta ärenden. Kopplingen bedöms utifrån faktiskt avstånd men också utifrån upplevelsemässigt avstånd, som t.ex. påverkas av förekomsten av barriärer.
G Koppling till större arbetsplatser	Se karta 6 s.12. För arbetspendlare underlättar det om parkeringshuset är i nära anslutning till arbetsplatsen. Kriteriet utgår ifrån fem av de största arbetsplatserna (som saknar egen parkering) i Mölnlycke centrum. Ett vedertaget acceptabelt avstånd från parkering till arbetsplats som även är utgångspunkten i denna utredning är 600 meter.
H Koppling till Arenan	Se karta 7 på s 12. Ett vedertaget acceptabelt avstånd från parkering till stora event som även är utgångspunkten i denna utredning är 1000 meter.
I Närhet till befintligt parkeringshus	Se karta 2 på s. 9. Kriteriet utgår ifrån att kapaciteten i befintligt parkeringshus är stor. En placering i närheten av befintligt parkeringshus kan därför vara mindre lämplig då det samlar upp samma flöden och skapar fler parkeringsplatser där behovet i dagsläget redan är tillgodosett.
J Antal tillkommande parkeringsplatser	Målet för utredningen är 300 tillkommande platser (dvs 300 platser exklusive de platser som finns på ytorna idag) men även då detta inte kan uppnås kan ytan vara relevant för exempelvis ett specialutformat parkeringshus. Endast då ytan har bedömts vara för liten för att inrymma ett parkeringshus med betydande antal parkeringsplatser graderas den som ”Olämplig utifrån studerad aspekt”=Rött. Ljust Rött=tillkommande parkeringsplatser skulle endast nå upp till 225. Ljust Grönt=tillkommande parkeringsplatser är över 225 men under 300 Grönt =när över 300 parkeringsplatser Se sammanställning i tabell på s 29.

Analys

Varje yta presenteras separat. I tabellen för respektive yta presenteras gradering och motivering för varje studerat kriterium.



Karta 8: Översikt

1. Bäckvägen



Yta och infarter



Vy över platsen idag

Ytan analyseras inte vidare då den bedöms vara för liten (700 m²) för ett parkeringshus med tillfredställande antal tillkommande parkeringsplatser.

2.Allén



Kriterium	Motivering	Gradering
A Uppsamlade effekt	Samlar upp trafikflödet norrifrån, täcker parkeringsbrist i norra delen av centrum	
B Anslutning till parkeringshus i lokalvägnätet	Anslutning direkt till huvudvägnätet	
C Stadsbyggnadspotential på platsen (annan än parkeringshus)	Här finns viss potential för stadsutveckling	
D Befintliga värden som går förlorade	Utsikten för boende i bostadsrättsföreningen	
E Koppling till terminalen och tågstationen	Avståndet till terminalen är längre bort än 200 meter och relativt långt jämfört med andra alternativ	
F Koppling till centrum	Avståndet till centrum är ca 200 meter men det upplevda avståndet är något längre	
G Koppling till större arbetsplatser	Ytan ligger inom 600 meter till samtliga större arbetsplatser och inom 300 meter till Ekdalaskolan, kommunhuset och gymnasiet (södra delen av ytan)	
H Koppling till Arenan	Avståndet till arenan är inom 1000 meter men det upplevda avståndet är långt	
I Närhet till befintligt parkeringshus	Ligger på relativt långt avstånd och fångar upp flöden från ett annat håll	
J Antal tillkommande parkeringsplatser	Ett parkeringshus med måtten 18m*180 m (fyra våningar) skulle rymma upp till 500 platser. Idag har ytan 143 parkeringsplatser vilket gör att tillkommande platser kan bli upp till 350, beroende på byggnadens utformning.	

3.Ekdala



Kriterium	Motivering	Gradering
A Uppsamlade effekt	Samlar upp trafikflödet norrifrån, täcker p-brist i norra delen av centrum	
B Anslutning till parkeringshus i lokalvägnätet	Ökad trafik Skolvägens förlängning, vilket innebär ökad trafik i närheten av grundskola och bostäder	
C Stadsbyggnadspotential på platsen (annan än parkeringshus)	Grönyta som blir mycket viktig vid förtätning av stadskärnan och viktig för klimatanpassning	
D Befintliga värden som går förlorade	Yta av högt värde för dagvattenhantering i området. Bostadsnära grönyta.	
E Koppling till terminalen och tågstationen	Avståndet till terminalen är mer än 200 meter och relativt långt jämfört med andra alternativ	
F Koppling till centrum	Avståndet till centrum är ca 200 meter men det upplevda avståndet är något längre	
G Koppling till större arbetsplatser	Ytan ligger inom meter till samtliga större arbetsplatser och inom 300 meter till Ekdalaskolan, kommunhuset och vårdcentralen	
H Koppling till Arenan	Avståndet till Arenan är inom 1000 meter men det upplevda avståndet är långt	
I Närhet till befintligt parkeringshus	Ligger på relativt långt avstånd och fångar upp flöden från ett annat håll	
J Antal tillkommande parkeringsplatser	Ett parkeringshus med måtten 35m*55m (fyra våningar) på ytan skulle kunna rymma 300 platser. Eftersom ytan idag inte har någon parkering är alla tillkommande.	

4.Skolvägen II



Kriterium	Motivering	Gradering
A Uppsamlade effekt	Samlar upp trafikflödet norrifrån, täcker p-brist i norra delen av centrum	
B Anslutning till parkeringshus i lokalvägnätet	Anslutning direkt till huvudvägnätet	
C Stadsbyggnadspotential på platsen (annan än parkeringshus)	Frigör och skärmar av inre yta med större potential för centrumutveckling	
D Befintliga värden som går förlorade	Ytan är delvis parkeringsplats idag. Befintlig byggnad bedöms ha relativt lågt värde, dock förloras lokaler med verksamheter mot Allén	
E Koppling till terminalen och tågstationen	Avståndet till terminalen är mer än 200 meter och upplevs som relativt långt jämfört med andra alternativ	
F Koppling till centrum	Avståndet till centrum är inom 200 meter och upplevs som mycket nära	
G Koppling till större arbetsplatser	Ytan ligger inom 600 meter till samtliga större arbetsplatser och inom 300 meter till Ekdalaskolan, kommunhuset och gymnasiet.	
H Koppling till Arenan	Avståndet till Arenan är inom 1000 meter men det upplevda avståndet är långt	
I Närhet till befintligt parkeringshus	Ligger på relativt långt avstånd och fångar upp flöden från ett annat håll	
J Antal tillkommande parkeringsplatser	Ett parkeringshus med måtten 50 m*60 m (fyra våningar) på ytan skulle kunna rymma över 300 platser. Idag har ytan 70 platser vilket gör att tillkommande är ca 230-330 beroende på byggnadens utformning.	

5.Skolvägen I



Kriterium	Motivering	Gradering
A Uppsamlade effekt	Samlar upp trafikflödet norrifrån, täcker in parkeringsbrist i norra delen av centrum	
B Anslutning till parkeringshus i lokalvägnätet	Anslutning direkt till huvudvägnätet	
C Stadsbyggnadspotential på platsen (annan än parkeringshus)	Här finns potential för förtätning av centrumverksamhet	
D Befintliga värden som går förlorade	Parkeringsplats, cykelgarage och en återvinningsstation finns på ytan idag. Funktioner som går förlorade bedöms kunna ersättas i samband med ett parkeringshus.	
E Koppling till terminalen och tågstationen	Avståndet till terminalen är mer än 200 meter och upplevs som relativt långt jämfört med andra alternativ	
F Koppling till centrum	Avståndet till centrum är inom 200 meter och upplevs som mycket nära	
G Koppling till större arbetsplatser	Ytan ligger inom 600 meter till samtliga större arbetsplatser och inom 300 meter till Ekdalaskolan, kommunhuset, vårdcentralen och gymnasiet.	
H Koppling till Arenan	Avståndet till Arenan är inom 1000 meter men det upplevda avståndet är långt	
I Närhet till befintligt parkeringshus	Ligger på relativt långt avstånd och fångar upp flöden från ett annat håll	
J Antal tillkommande parkeringsplatser	Ett parkeringshus med måtten 90 m*32 m (fyra våningar) på ytan skulle kunna, på tre våningar, kunna inrymma ca 300 parkeringsplatser. Idag har ytan 50 parkeringsplatser vilket gör att tillkommande platser är ca 250-250 beroende på byggnadens utformning.	

6. Ekdalavägen



Kriterium	Motivering	Gradering
A Uppsamlade effekt	Samlar huvudsakligen upp stora trafikflöden ifrån väster. Löser inte behov av parkering som finns i norra delarna	
B Anslutning till parkeringshus i lokalnätet	Kräver lång genomfart i lokalnätet	
C Stadsbyggnadspotential på platsen (annan än parkeringshus)	Här finns potential för stadsutveckling/förtätning	
D Befintliga värden som går förlorade	På ytan finns idag parkeringsplatser, men även viss vegetation och större träd. Ytans vegetationsytor är av värde för lokal dagvattenhantering	
E Koppling till terminalen och tågstationen	Avståndet till terminalen är mer än 200 meter och upplevs som relativt långt jämfört med andra alternativ	
F Koppling till centrum	Avståndet till centrum är inom 200 meter och upplevs som relativt nära, det finns inga självklara stråk eller direkta visuella kopplingar	
G Koppling till större arbetsplatser	Ytan ligger inom 600 meter till samtliga större arbetsplatser och inom 300 meter till Ekdalaskolan, kommunhuset och vårdcentralen	
H Koppling till Arenan	Avståndet till Arenan är inom 1000 meter men det upplevda avståndet är långt	
I Närhet till befintligt parkeringshus	För att komma till ytan passeras det befintliga parkeringshuset. Ytan fångar upp flöden från samma håll som befintligt parkeringshus	
J Antal tillkommande parkeringsplatser	Ett parkeringshus med måtten 35m*55m (fyra våningar) på ytan skulle kunna rymma ca 300 platser. Ytan rymmer idag 38 parkeringsplatser. Tillkommande platser blir därför 210-260 beroende på utformning av byggnad.	

7. Centrumtorget



Kriterium	Motivering	Gradering
A Uppsamlade effekt	Centralt läge från alla tre infartsleder med nära anslutning till huvudled, ger dock ökad trafik på södra delen av Allén	
B Anslutning till parkeringshus i lokalvägnätet	Ökad trafik på den centrala Biblioteksgatan	
C Stadsbyggnadspotential på platsen (annan än parkeringshus)	Torget utgör en viktig och central öppen yta för centrum	
D Befintliga värden som går förlorade	Ytan utgörs huvudsakligen av parkering men används också som marknads- och mötesplats	
E Koppling till terminalen och tågstationen	Avståndet till terminal och tågstation är inom 200 meter och upplevs som relativt nära	
F Koppling till centrum	Ytan är det mest centrala av alternativen	
G Koppling till större arbetsplatser	Ytan ligger inom 300 meter till samtliga större arbetsplatser.	
H Koppling till Arenan	Avståndet till Arenan är inom 1000 meter och upplevs som relativt nära	
I Närhet till befintligt parkeringshus	Ligger på nära avstånd och fångar delvis upp flöden från samma håll som befintligt parkeringshus	
J Antal tillkommande parkeringsplatser	Ett parkeringshus med måtten 35 m*75 m (fyra våningar) på ytan skulle kunna rymma ca 300 platser på tre våningar, en fjärde våning skulle kunna ge utrymme för verksamheter i bottenplan. Ytan rymmer idag 98 parkeringsplatser. Tillkommande platser skulle därför bli 200-300 beroende på utformning av byggnad.	

8. Badhusvägen



Kriterium	Motivering	Gradering
A Uppsamlade effekt	Samlar till punkt väster om centrum där parkeringssituationen i nuläget är tillfredsställande	
B Anslutning till parkeringshus i lokalgångnätet	Anslutning direkt till huvudvägnätet	
C Stadsbyggnadspotential på platsen (annan än parkeringshus)	Viktig fasad mot Biblioteksgatan för framtida utbyggnad och förtätning av centrumstråk.	
D Befintliga värden som går förlorade	Ytan utgörs delvis av parkering men är också en begynnande sammanbindande allé och stråk mot staden. Vid placering av parkeringshus här skulle maximal yta behövas tas i anspråk, vilket troligen innebär att allén måste tas bort	
E Koppling till terminalen och tågstationen	Avståndet till terminal och tågstation är mer än 200 meter men upplevs som relativt nära	
F Koppling till centrum	Avståndet till centrum är inom 200 meter och upplevs som mycket nära	
G Koppling till större arbetsplatser	Ytan ligger inom 600 meter till samtliga större arbetsplatser och inom 300 meter till Ekdalaskolan, kommunhuset och vårdcentralen	
H Koppling till Arenan	Avståndet till Arenan är inom 1000 meter men det upplevda avståndet är långt	
I Närhet till befintligt parkeringshus	Ligger på mycket nära avstånd och fångar upp samma flöden som befintligt parkeringshus	
J Antal tillkommande parkeringsplatser	Ett parkeringshus skulle behöva byggas ihop med befintligt parkeringshus, tillbyggnad på 20 m * 90 m skulle ge 160-240 parkeringsplatser (tre till fyra våningar). Eftersom ytan idag rymmer 38 platser skulle tillkommande platser bli 120-200 beroende på byggnadens utformning.	

9. Kindboparken



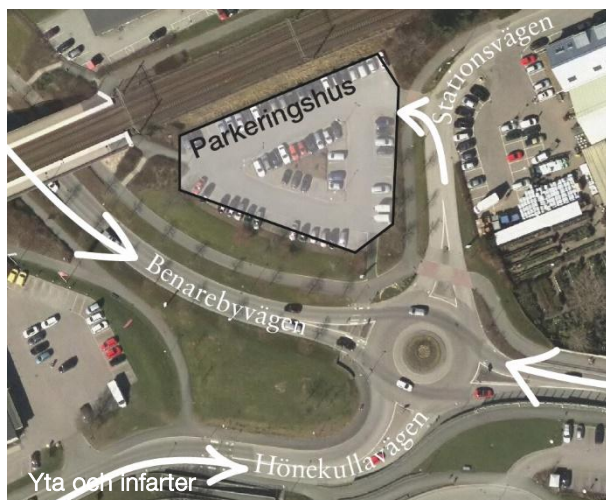
Kriterium	Motivering	Gradering
A Uppsamlade effekt	Samlar till punkt väster om centrum där parkeringssituationen i nuläget är tillfredsställande	
B Anslutning till parkeringshus i lokalvägnätet	Anslutning direkt till huvudvägnätet	
C Stadsbyggnadspotential på platsen (annan än parkeringshus)	Här finns potential för stadsutveckling/förtätning	
D Befintliga värden som går förlorade	Ytan är idag framförallt parkeringsplats med inslag av vegetationsbäddar, som har både upplevelsevärde och värde för lokal dagvattenhantering. Ytan utgör infart och entré till vårdcentralen	
E Koppling till terminalen och tågstationen	Avståndet till terminal och tågstation är mer än 200 meter men upplevs som relativt nära	
F Koppling till centrum	Avståndet till västra delen av centrum är 200 meter, avståndet upplevs dock som mycket nära då det är rak sträcka mot torget	
G Koppling till större arbetsplatser	Ytan ligger inom 600 meter till samtliga större arbetsplatser och inom 300 meter till vårdcentralen	
H Koppling till Arenan	Avståndet till Arenan är mer än 1000 meter	
I Närhet till befintligt parkeringshus	Ligger på mycket nära avstånd och fångar upp samma flöden som befintligt parkeringshus	
J Antal tillkommande parkeringsplatser	Ett parkeringshus med måtten 35 m * 55 m (fyra våningar) på ytan skulle kunna rymma 260-300 platser. Idag har ytan 51 + 8 (privata) platser vilket gör att tillkommande platser skulle bli 200-250 beroende på byggnadens utformning. För att ytan ska kunna inrymma ett parkeringshus med tillfredsställande antal parkeringsplatser måste den privata ytan väster om den kommunala ytan tas i anspråk.	

10. Terminalen



Kriterium	Motivering	Gradering
A Uppsamlade effekt	Samlar upp flöden från alla riktningar, dock riskerar infarten att stoppa upp förbipasserande	
B Anslutning till parkeringshus i lokalvägnätet	Lokalanslutning direkt till huvudvägnätet, svårt att anordna infart på grund av hög belastning på trafikled, verkar kapacitetshämmande	
C Stadsbyggnadspotential på platsen (annan än parkeringshus)	Viktig koppling station – centrum. Järnvägens utbyggnad kan komma att påverka ytan	
D Befintliga värden som går förlorade	Låga värden, men visuell koppling mellan station och centrum	
E Koppling till terminalen och tågstationen	Avståndet till terminal och station är inom 100 meter och upplevs som mycket nära	
F Koppling till centrum	Avståndet till centrum är inom 200 meter och upplevs som mycket nära (det planerade bron över Mölndalsån norr om ytan kommer att förkorta avståndet än mer)	
G Koppling till större arbetsplatser	Ytan ligger inom 600 meter till samtliga större arbetsplatser och inom 300 meter till kommunhuset, gymnasiet och vuxenskolan	
H Koppling till Arenan	Avståndet till Arenan är inom 1000 meter och upplevs som relativt nära	
I Närhet till befintligt parkeringshus	Ligger på relativt nära avstånd och fångar delvis upp samma flöden som befintligt parkeringshus	
J Antal tillkommande parkeringsplatser	Ett parkeringshus med måtten 35 m * 55 m (fyra våningar) på ytan skulle kunna rymma 260-300 parkeringsplatser. Idag har ytan 66 platser vilket gör att tillkommande platser skulle bli 200-240 beroende på byggnadens utformning.	

11. Stationsvägen



Kriterium	Motivering	Gradering
A Uppsamlade effekt	Samlar upp flöden från alla riktningar relativt effektivt	
B Anslutning till parkeringshus i lokalvägnätet	Anslutning direkt till huvudvägnätet	
C Stadsbyggnadspotential på platsen (annan än parkeringshus)	Viss potential för utbyggnad av verksamheter okänsliga för buller, järnvägens utbyggnad kan dock komma att påverka ytan	
D Befintliga värden som går förlorade	Yta med låga värden	
E Koppling till terminalen och tågstationen	Avståndet till terminal och tågstation är inom 100 meter och upplevs som nära	
F Koppling till centrum	Avståndet till sydöstra centrum är inom 200, dock är det upplevda avståndet till centrum något längre då sträckan innehåller en passage under järnvägen, nivåskillnader och en vägbarriär (Säterivägen)	
G Koppling till större arbetsplatser	Ytan ligger inom 600 meter till samtliga större arbetsplatser och inom 300 meter gymnasiet och vuxenskolan. Ytan upplevs ligga relativt långt bort då sträckan till arbetsplatser innehåller en passage under järnvägen, nivåskillnader och en vägbarriär (Säterivägen)	
H Koppling till Arenan	Avståndet till Arenan är inom 1000 meter och upplevs som relativt nära	
I Närhet till befintligt parkeringshus	På relativt långt avstånd från parkeringshus	
J Antal tillkommande parkeringsplatser	Ett parkeringshus (fyra våningar) på ytan skulle kunna rymma 260-300 parkeringsplatser men en specialutformning skulle krävs på grund av ytans triangulära form. Idag har ytan 76 platser vilket gör att tillkommande platser skulle bli 180-220.	

12. Långenäsvägen



Kriterium	Motivering	Gradering
A Uppsamlade effekt	Kopplar inte direkt an till huvudflöde. Behovet av tillkommande parkeringsplatser i området är relativt lägre	
B Anslutning till parkeringshus i lokalvägnätet	Längre anslutning men påverkar inte tät bebyggelse	
C Stadsbyggnadspotential på platsen (annan än parkeringshus)	Framtida potential för förtätning mot sjön, järnvägens utbyggnad kan dock komma att påverka ytan	
D Befintliga värden som går förlorade	Befintliga värden idag består av nära kontakt med sjön Massetjärn	
E Koppling till terminalen och tågstationen	Avståndet till terminal och tågstation är mer än 200 meter och upplevs vara relativt långt jämfört med andra alternativ	
F Koppling till centrum	Den västra delen av ytan ligger inom 200 meter till de östliga delarna av centrum. Det upplevda avståndet är dock längre då det innebär en raksträcka längs en bilväg. Den östra delen av ytan ligger inom 200 meter till målpunkter i öster.	
G Koppling till större arbetsplatser	Ytan ligger bortom 600 meter till vårdcentralen, inom 600 meter resterande. Inom 300 meter till vuxenskolan. Dock upplevs ytan ha dålig koppling till alla arbetsplatser utom vuxenskolan, då det innebär att färdas en raksträcka längs en bilväg	
H Koppling till Arenan	Ytan ligger inom 500 meter till Arenan	
I Närhet till befintligt parkeringshus	På långt avstånd från parkeringshus	
J Antal tillkommande parkeringsplatser	Ett parkeringshus med måtten 200 m * 32 m (två till fyra våningar) skulle kunna rymma 300-600 parkeringsplatser. Ytan idag rymmer 174 platser vilket innebär att tillkommande platser skulle bli mellan 200 och 400 platser.	

Flexibel användning

En flexibel användning av ett parkeringshus kan vara positivt med tanke på den blandade staden, istället för ett centralt parkeringshus med endast en funktion. En kombination med verksamheter eller bostäder och parkeringshus kan innebära att parkeringsplatser ”byggs in” med följd att det blir svårt att förändra användning vid till exempel ett minskat behov av parkeringsplatser.

Ytor där ett parkeringshus har förutsättningar för en kombination med verksamheter i bottenplan är yta 2, 4, 5, 7, 8 och 10.

På yta 2 (Allén), 4 och 5 (Skolvägen I och II) kan verksamheter i bottenplan utgöra förlängning av centrumstråk längs Skolvägen norrut eller verksamheter mot Allén. Vid yta 8 (Badhusvägen) skulle verksamheter i bottenplan bygga vidare på och förstärka centrumstråk längs Biblioteksgatan. Ett parkeringshus på yta 7 (Centrumtorget) förutsätter att fasaden i öppnas upp i bottenplan i form av verksamheter. På yta 10 (Terminalen) kan platsens närhet till pendling, terminal och tågstation, förstärkas av verksamheter.

Sammanställning

Nedan presenteras en sammanställning av graderingen för respektive yta och kriterium. Under Utökad tabell av antal parkeringsplatser presenteras kriterium J i en separat utökad tabell. En summering i text över de mest lämpliga alternativen finns på s. 29-30.

Sammanställning av analys

	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
A	Green	Green	Green	Green	Light Green	Light Green	Red	Red	Light Green	Light Green	Red
B	Green	Red	Green	Green	Red	Red	Green	Green	Red	Green	Light Green
C	Red	Red	Light Green	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Light Green	Red
D	Red	Red	Light Green	Light Green	Red	Red	Red	Light Green	Light Green	Green	Light Green
E	Red	Red	Red	Red	Red	Light Green	Light Green	Light Green	Green	Green	Red
F	Light Green	Light Green	Green	Green	Light Green	Green	Green	Green	Green	Light Green	Red
G	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Light Green	Light Green
H	Red	Red	Red	Red	Red	Light Green	Red	Red	Light Green	Light Green	Green
I	Green	Green	Green	Green	Red	Red	Red	Red	Light Green	Green	Green
J	Green	Green	Green	Green	Light Green	Green	Red	Light Green	Light Green	Red	Green

Tabell: Sammanställning. Siffrorna refererar till respektive yta. Bokstäverna refererar till kriterierna.

Kriterium

A Uppsamlade effekt

B Anslutning till parkeringshus i lokalvägnetet

C Stadsbyggnadspotential på platsen (annan än parkeringshus)

D Befintliga värden som går förlorade

E Koppling till terminalen och tågstationen

F Koppling till centrum

G Koppling till större arbetsplatser

H Koppling till Arenan

I Närhet till befintligt parkeringshus

J Antal tillkommande parkeringsplatser

Utökad tabell av antal parkeringsplatser

Nr	Arbetsnamn	Parkeringsplatser i parkeringshus	Parkeringsplatser som försvinner	Tillkommande parkeringsplatser
2	Allén	260-500	143 *	120-350
3	Ekdala	300	0	300
4	Skolvägen II	300-400	70 **	230-330
5	Skolvägen I	300-400	50	250-350
6	Ekdalavägen	250-300	38	210-260
7	Centrumtorget	300-400	98	200-300
8	Badhusgatan	160-240	38	120-200
9	Kindboparken	260-300	59 ***	200-250
10	Terminalen	260-300	66	200-240
11	Stationsvägen	260-300	76	180-220
12	Långenäsvägen	300-600+	174	100-400+

Tabell: Parkeringsplatser. Tabell över hur många parkeringsplatser som beräknats rymmas i ett parkeringshus på ytan, ytoras antal befintliga parkeringsplatser och gradering av antalet tillkommande parkeringsplatser med ett parkeringshus. Graderingen är densamma som visas för kriterium J.

* Privata parkeringar som måste ersättas

** Delvis privat yta

*** Delvis privat yta med privata parkeringar som måste ersättas

Summering av de mest lämpliga alternativen utifrån studerade aspekter

Nedan summeras de ytor som bedöms vara mest lämpliga för placering av ett parkeringshus. För vidare motivering och gradering se tabell för respektive yta under *Analys*. För förklaring till vilka kriterier som analysen omfattat se s 13-14.

Ytorna vid Skolvägen (Skolvägen I och II), nummer 4 och 5, har båda god uppsamlade effekt, de ansluter direkt till huvudvägnätet, de har båda god koppling till centrum och till större arbetsplatser, de ligger långt ifrån befintligt parkeringshus och de uppfyller kraven för antal tillkommande platser. Vidare bedöms de ha relativt låga värden som förloras, dock förutsätter den nordöstra ytan (Skolvägen II) rivning av en befintlig byggnad. Ytorna har potential för att nyttja delar av bottenvåningen för lokaler (med påverkan på antal tillkommande parkeringsplatser). Verksamheter i bottenplan kan utgöra förlängning av centrumstråk längs Skolvägen norrut eller en aktiv fasad (med verksamheter) mot Allén. Ett parkeringshus på Skolvägen II skulle skärma av en inre yta mellan parkeringshus och kommunhus med potential för centrumutveckling.

Ytan vid Stationsvägen, nummer 11, har relativt god uppsamlade effekt, den ansluter direkt till huvudvägnätet, ytan bedöms ha relativt låga befintliga värden samt god koppling både till terminal och tågstation. Ytan har relativt god koppling till centrum och större arbetsplatser. Avståndet upplevs som längre då sträckningen går under järnvägsspåren och innehåller en vägbarriär (Säterivägen). Ytan ligger relativt långt ifrån befintligt parkeringshus och täcker upp för ett parkeringsbehov i sydöstra delarna av centrum. Antal tillkommande parkeringsplatser uppfylls inte i undersökningen och ett parkeringshus skulle kräva en specialutformning för att nå upp till de ställda kraven. Ytan ligger i direkt anslutning till järnvägsspåren vilket innebär osäkerhet kring hur dessa kommer att byggas ut i framtiden.

Ytan vid Terminalen, nummer 10, samlar upp flöden från alla håll, dock riskerar en infart att bromsa upp trafiken på den högt trafikerade huvudvägen. Koppling till tågstation, terminal, centrum och stora arbetsplatser är mycket god, både faktiskt avstånd och upplevt avstånd. Ytan har låga befintliga värden men då ytan är öppen idag skapas en visuell kontakt mellan centrum, tågstation och terminalen, vilket ett parkeringshus skulle förändra. Avståndet till arenan är relativt nära. Ytan är relativt nära befintligt parkeringshus vilket gör att ett nytt parkeringshus delvis skulle samla upp samma flöden, samtidigt som ytan även samlar upp flöden både från norr och söder. Ett parkeringshus på ytan skulle inte fullständigt nå upp till de ställda kraven för antal tillkommande parkeringsplatser. Verksamheter i bottenplan skulle förstärka platsens centrala läge och närhet till terminal och tågstation men skulle också innebära färre tillkommande parkeringsplatser.

Ytan längs Allén, nummer 2, är lämplig utifrån god uppsamlade effekt, direkt anslutning till huvudvägnätet, god koppling till större arbetsplatser, långt ifrån befintligt parkeringshus och uppfyller kraven för tillkommande parkeringsplatser. Ytan har relativt dålig koppling till terminal, tågstation och Arenan. Parkeringshuset blir långsmalt vilket gör att nordligare parkeringsplatser hamnar längre bort från centrum. Privat mark och påverkan på utsikt från flerbostadshuset längs Skolvägen behöver beaktas och skapar ett mer komplext utgångsläge i förhållande till de av kommunen ägda ytorna. Det finns även en viss potential för stadsutveckling på platsen.

Parkeringsstrategi

för Härryda kommun

Parkeringsstrategi

Parkeringsstrategin beskriver Härryda kommuns inriktning i arbetet med parkeringsfrågor för kommunen

Inledning

Parkeringsstrategin beskriver Härryda kommuns inriktning i arbetet med parkeringsfrågor för kommunen. Dokumentet innehåller ställningstaganden för den långsiktiga utvecklingen av det kommunala arbetet med parkering, både för cykel och bil. Parkeringsstrategin behandlar inte hur kommunen ska hantera lokaliseringar av pendelparkeringar för bil.

Strategin utgår från Härryda kommuns vision, Agenda 2030 samt mål och strategier redovisade i *”Vi möts i Mölnlycke. Stadsbyggnadsstudie med utredningar för Mölnlycke centrum”*. Exempelvis är flera av de 17 hållbarhetsmålen för Agenda 2030 relevanta för parkeringsstrategin, däribland målen:

3. God hälsa och välbefinnande
9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
11. Hållbara städer och samhällen
13. Bekämpa klimatförändringarna

Parkeringsstrategin slår fast vilka strategiska principer som ska gälla för den framtida planeringen av kommunens arbete med parkeringsfrågor.

Utgångspunkten i samtliga inriktningar är att besökare, boende och verksamma ska kunna komma till och parkera sin bil eller cykel i kommunen. Hur kommunen väljer att arbeta med parkering är avgörande för att skapa en god tillgänglighet, ett effektivt transportsystem och en hållbar stadsutveckling.

De tre övergripande inriktningarna för parkeringsstrategin är följande:

- Parkering i tätortscentrum ska främja stadsmässighet och täthet
- Ta riktning mot en smart reglering av parkering
- Förbättra de fysiska förutsättningarna för ett hållbart resande

Nedan presenteras de tre inriktningarna följt av underliggande strategier.

Strategierna är en konkretisering av inriktningarna, och beskriver hur kommunen ska gå till väga för att arbeta vidare.

Inriktning 1: Parkering i tätortscentrum ska främja stadsmässighet och täthet

Marken i centrala miljöer behöver användas mer effektivt för att möjliggöra för kommunen att växa. Samtidigt skapar täthet och närhet möjlighet till en mer resurseffektiv samhällsutveckling och färre transporter. Därmed blir efterfrågan på parkering lägre, och denna mark kan användas till annat. Parkering och förtätning bör därmed samspela för att förstärka de positiva effekterna.

Omvandla ytkrävande parkeringar i centrum och frigör värdefull mark för förtätning

För att möjliggöra utvecklingen av stadsmässiga centrum med fler bostäder och verksamheter behöver parkeringslösningarna ske på annat sätt än genom ytkrävande markparkering i centrala lägen. Gator och torg ska kunna rymma många funktioner, och den plats som upplåts för parkering ska ge största möjliga nytta åt boende, besökare och näringsliv. Det finns ett behov av att omvandla ytkrävande parkeringarna i takt med att Mölnlycke och Landvetter utvecklas.

Verka för samlade parkeringsanläggningar för bil

Olika användargrupper nyttjar parkeringsplatserna under olika tidsintervall på dygnet. Detta medför att samma parkeringsplats kan användas flera gånger under olika tidpunkter och av flera besökare, vilket betyder att den kan samnyttjas.

Samlad parkering innebär att efterfrågan från flera fastigheter möts av en närliggande anläggning. Detta istället för att parkering ordnas på egen fastighet. Att samla och samnyttja parkering frigör värdefull mark i centrala lägen i tätorterna och effektiviserar användandet av varje parkeringsplats.

Inriktning 2: Ta riktning mot en smart reglering av parkering

Parkeringsplatser ska vara tillgängliga för de avsedda användargrupperna vid rätt tidpunkt. Parkerings efterfrågan är olika för boende, verksamma och besökare över dygnet. Genom att medvetet styra tillgång, närhet och reglering kan parkeringens attraktivitet för olika användare påverkas, vilket leder till att användandet effektiviseras och tillgängligheten förbättras. Hur bilparkering på allmän platsmark regleras påverkar även förutsättningarna för fastighetsägare att hyra ut bilplatser på kvartersmark.

Ta fram en regleringsplan

För att styra olika användargrupper till ”rätt” parkering kan kommunen använda sig av olika regleringsmetoder. En regleringsplan bör tas fram för att säkerställa kapaciteten och att parkeringssystemet kan användas på smartast möjliga sätt. Exempel på möjliga regleringsmetoder för att styra parkering är tid och pris. Regleringsplanen bör säkerställa rätt utformad reglering för parkeringarna i området för att uppnå önskad effekt av tillgänglighet.

Prioritera tillgängligheten till bilparkering mellan olika användargrupper

Arbetande, boende och besökare gör anspråk på stadsrummets begränsade ytor, och parkering är bara en av flera funktioner som efterfrågas. För att det ska finnas lediga parkeringsplatser för olika användargrupper vid rätt tidpunkt finns därmed ett behov av att prioritera. Tillgänglighet till bilparkering vid gata och torg ska i första hand prioriteras till nyttotrafiken, personer med funktionsnedsättning och kunder till handel och service, i andra hand till besöksparkering, och därefter boende och verksamma.

Nyttotrafiken och personer med funktionsnedsättning samt kunder till handel och service har störst behov av närhet till entré, och bör därför prioriteras före annan typ av parkering som kan ordnas längre från användarens destination men på ett mindre resurskrävande sätt. På liknande vis värderar besökare närhet högre än boende och verksamma eftersom gångtiden från parkeringsplatsen är en större del av deras ärende vid korta besök.

Samarbeta med fastighetsägare och verksamhetsutövare i syfte att skapa en sammanhängande parkeringsreglering

Parkeringsregleringens effekt på tillgängligheten blir störst om den är sammanhängande över hela orten. Motstridig reglering vid olika parkeringsplatser i ett område kan leda till parkeringsflykt, och att parkeringen används till ett annat syfte än vad den är avsedd för. Det behövs därför en sammanhängande reglering för parkering på allmän plats och på kvartersmark, både för kommunens fastigheter och privata. Kommunen bör verka för en god dialog med fastighetsägare och verksamma vid framtagande av regleringsplan.

Inriktning 3: Förbättra de fysiska förutsättningarna för ett hållbart resande

För att uppnå en högre andel som går, cyklar och åker kollektivt behöver de fysiska förutsättningarna vara goda. Förutom att förbättra förutsättningarna att ta sig till en destination kan parkeringsrelaterade åtgärder göra det mer tryggt och smidigt att resa hållbart. God kvalitet på cykelparkering, exempelvis som låsningsmöjligheter och väderskydd sänker trösklarna för att parkera. Parkering som ligger närmare destinationen kortar ner restiden vilket höjer konkurrenskraften för de hållbara färdmedlen.

Utöka och förbättra parkeringsutbudet för cykel och mikromobilitetsfordon i tätorterna, med prioritering på tätortscentrum och bytespunkter för kollektivtrafiken

För att stärka de lätta fordonens roll i ett hållbart transportsystem är det avgörande att infrastrukturen främjar trygghet och användarvänlig parkering. Parkeringsutbudet ska ha god kvalitet och vara utrustad med till exempel låsningsmöjlighet, väderskydd och laddningsmöjlighet efter sitt avsedda ändamål.

Det ska vara enkelt att komma nära till kollektivtrafiken, handel och tjänster, samt även till offentliga platser som badplatser, idrottsanläggningar och samlingsplatser.

Parkeringsnorm

för Mölnlycke och Landvetter

Parkeringsnorm

Parkeringsnormen är vägledande för att beräkna vilken efterfrågan på cykel- och bilparkeringar som ska tillgodoses av fastighetsägaren eller byggaktören vid ny-, till- och ombyggnation av flerbostadshus och verksamheter

Inledning

Parkeringsnormen är ett styrdokument för kommunens arbete med parkering av cykel och bil i plan- och bygglovsprocesserna. Normen klargör hur plan- och bygglagens (2010:900), PBL, bestämmelser om parkering ska tillämpas i Mölnlycke och Landvetter. Hur kommunen väljer att jobba med parkering är avgörande för att skapa god tillgänglighet, ett effektivt transportsystem och en hållbar stadsutveckling.

Normen är vägledande för att beräkna vilken efterfrågan på cykel- och bilparkeringar som ska tillgodoses av fastighetsägaren eller byggaktören vid ny-, till- och ombyggnation av flerbostadshus. För verksamheter anges inga fasta parkeringstal för bil eller cykel, utan normen beskriver endast riktlinjer för hur fastighetsägare och byggaktörer kan gå tillväga för att uppskatta parkeringsefterfrågan. Om en fastighetsägare eller byggaktör göra en uppskattning av åtgärder som leder till minskad parkeringsefterfrågan ska normen även vara ett stöd för hur en reducering av antal parkeringsplatser ska beräknas samt hur detta ska regleras i avtal.

Efterfrågan på parkering påverkas av många faktorer som över tid kan förändras. Exempelvis kan bebyggelsestrukturen, de politiska målsättningarna samt bilanvändningen och bilinnehavet förändras. Parkeringsnormen ska vara ett levande styrdokument som revideras regelbundet för att säkerställa att parkeringstalen och processerna överensstämmer med andra kommunala dokument.

Parkeringstal för bil och cykel

Kommunen har rätt att bestämma mängden parkering som en fastighetsägare måste anlägga i samband med ny-, till- och ombyggnation. Denna reglering kallas parkeringstal (p-tal) och används vid framtagandet av detaljplaner och i bygglovsärenden. I detaljplaneskedet anger parkeringsnormen det antal bil- och cykelparkeringsplatser som detaljplanen bör möjliggöra. I bygglovsskedet fastställs sedan hur stor del av fastighetsägarens byggrätt som ska tas i anspråk för parkering, det vill säga det minsta antalet parkeringsplatser för bil och cykel som fastighetsägaren måste anordna.

Lämpligt utrymme för parkering bör bedömas utifrån en mobilitet- och parkeringsutredning med parkeringsnormen som utgångspunkt.

Grundprincipen som används i Härryda kommun är att parkeringstalet ska dimensioneras utifrån den förväntade parkeringsefterfrågan. Fastighetsägaren ska ordna parkering för att möta hela efterfrågan som deras fastighet ger upphov till. I första hand ska parkeringsefterfrågan försöka lösas inom den egna fastigheten.

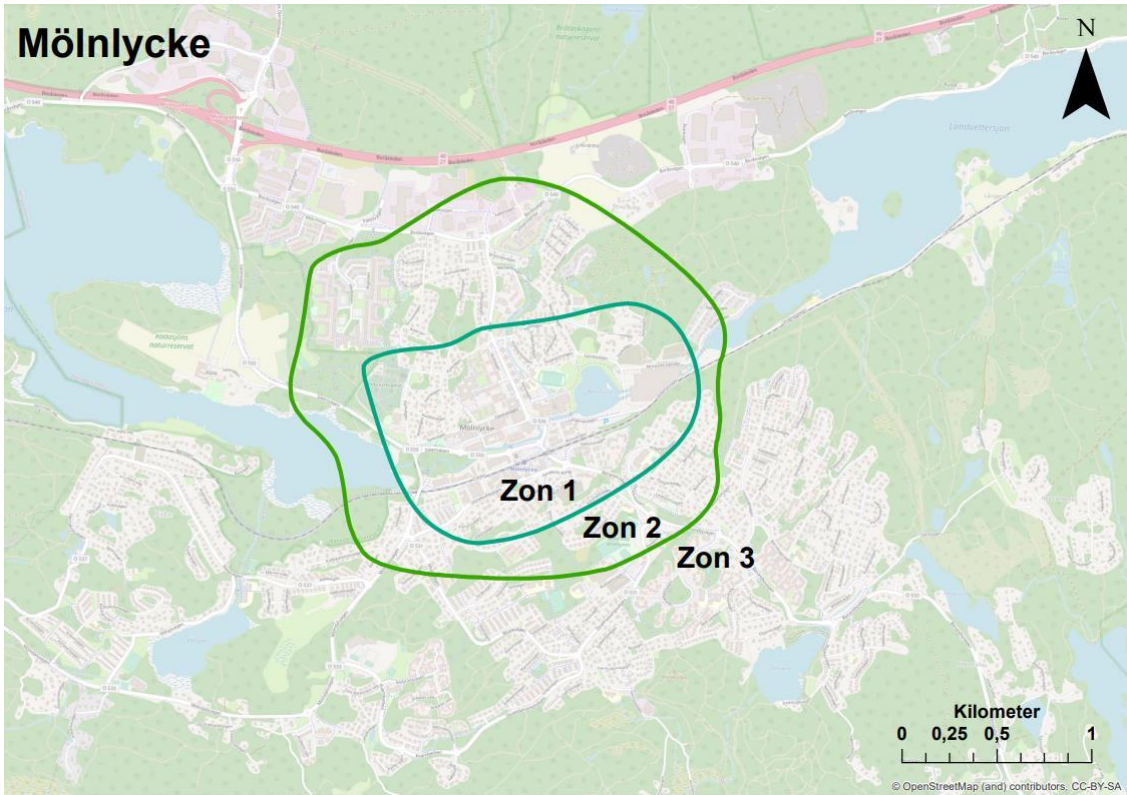
Kommunen bestämmer de krav som ska gälla angående placering och utformning av parkeringsplatser och vilken mark som får, respektive inte får, användas för parkering.

Zonindelning

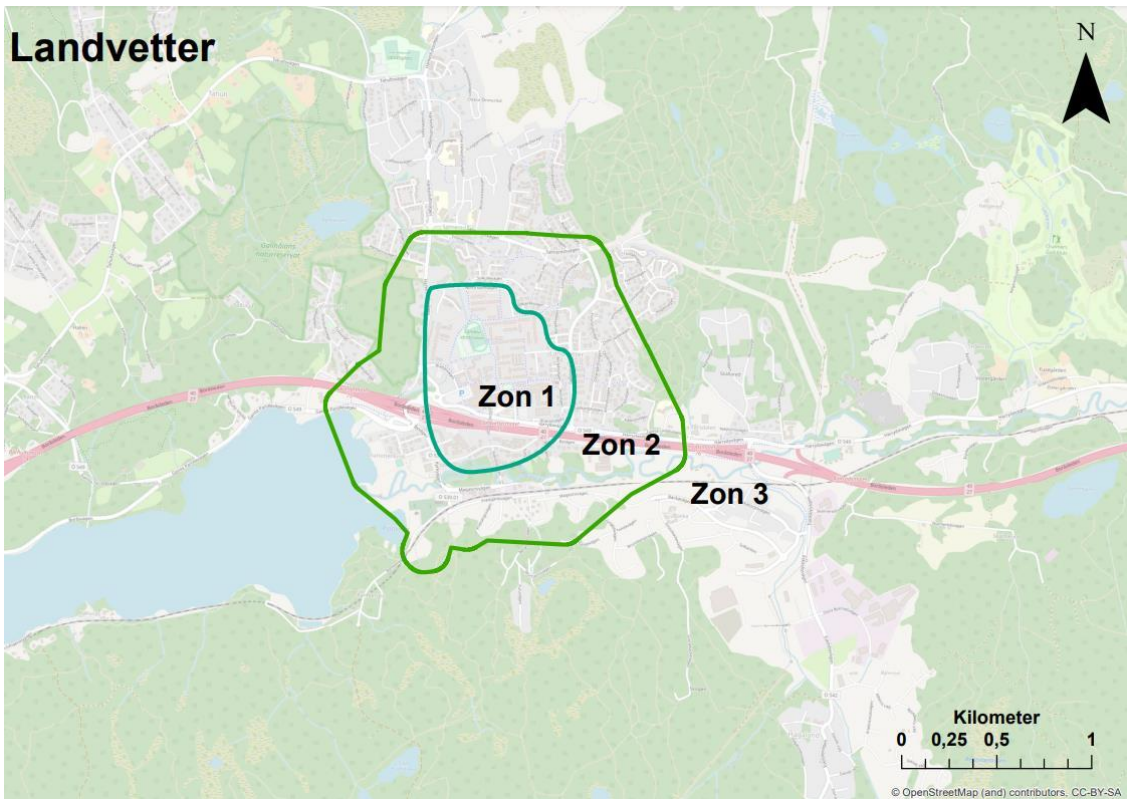
Parkeringsefterfrågan för ett projekt varierar beroende på vart projektområdet ligger. Mölnlycke och Landvetter har delats in i tre zoner baserat på förutsättningarna att med gång, cykel och kollektivtrafik nå daglig service och viktiga målpunkter i tätorten och med kollektivtrafik närliggande orter så som Göteborg. Se figur 1 och 2.

Gränserna på kartmaterialet är schematiskt illustrerade. För att avgöra vilken zon som ska tillämpas om ett projekt ligger på gränsen ska en bedömning göras utifrån hur goda förutsättningarna är att med gång, cykel och kollektivtrafik kunna nå viktiga målpunkter.

Zon 3 har ingen yttre gräns, utan bedömning om det är lämpligt att projektet tillhör zon 3 får göras från fall till fall. Exempelvis bör parkeringstal kopplat till Landvetter södra särskilt utredas utifrån målsättningar och förutsättningar som råder i det unika projektet.



Figur 1. Zonkarta över Mölnlycke tätort



Figur 2. Zonkarta över Landvetter tätort

Parkeringstal för bostäder

Parkeringstalen för boende för bil är baserade på statistiskt underlag om bilinnehav i varje zon medan parkeringstalet för cykel utgår från att alla boende ska ha tillgänglighet till minst en cykelparkering. Se tabell 1 för parkeringstal för bil och cykel vid flerbostadshus.

Parkeringstalen uttrycks som minimala som anger det minsta antalet parkeringar som byggaktören måste ordna. En bedömning av risken för parkeringsflykt bör göras i varje specifikt projekt.

FLERBOSTADSHUS, BIL	ZON 1	ZON 2	ZON 3
Boende (bpl per 1000 m ² BTA)	5,9	7,0	8,2
Besökare (bpl per 1000 m ² BTA)	1,1	1,1	1,1
FLERBOSTADSHUS, CYKEL	ALLA ZONER		
Boende (cpl per 1000 m ² BTA)	20		
Besökare (cpl per 1000 m ² BTA)	3,5		

Tabell 1. Parkering för bil och cykel vid flerbostadshus

Vid en jämförelse där en genomsnittslägenhet beräknas till mellan 86–100 m² BTA skulle ett parkeringstal på 7,0 parkeringsplatser för bil per 1 000 m² BTA ungefär motsvara ett parkeringstal på 0,6–0,7 parkeringsplatser per lägenhet, inklusive besöksparkering. För en genomsnittslägenhet innebär det också att det ska tillskapas cirka 2 parkeringsplatser för cykel per lägenhet, inklusive besöksparkering.

Parkering vid sammanbyggda och fristående småhus¹

För fristående småhus anges inget parkeringstal varken för bil eller cykel i denna norm. Parkering för bil anordnas enligt krav i PBL. För sammanbyggda småhus ska det, utöver kraven från PBL, finnas minst 0,2 bilparkeringar per bostadsenhet för besökare.

¹ I denna norm används definitioner för småhus enligt Terminologicentrum, *Plan och byggtermer 1994*.

Bedömning av parkeringsefterfrågan för verksamheter

Till skillnad från avsnittet om bostäder så anges det för verksamheter inga fasta parkeringstal för bil och cykel. Istället redovisas här referensvärden som utgångspunkt till en parkeringsutredning. Detta eftersom parkeringsefterfrågan kan skilja sig åt mellan olika verksamheter inom samma kategori.

För att uppskatta hur parkeringsefterfrågan för bil till verksamheter ser ut bör utredningen utgå från hur många verksamma och besökare (eller andra grupper) som förväntas använda fastigheten samtidigt, och hur många av dessa som anländer med bil. Vid andra verksamhetstyper än de som finns i tabell 2 bör lämpligt utrymme för parkering räknas fram utifrån liknande metod. Byggaktören eller fastighetsägaren och kommunens handläggare bör diskutera hur rimliga ingångsvärdena är i den specifika ny-, till- eller ombyggnationen inför beslut om parkeringstal för bil. För diskussionsunderlag och referensvärden, se tabell 2.

REFERENSTABELL PARKERINGSTAL, BIL		Zon 1		Zon 2		Zon 3	
Verksamhetstyp	Anställnings-/ besökstäthet (/1000 BTA)	Andel bil (%)	P-tal (/1000 BTA)	Andel bil (%)	P-tal (/1000 BTA)	Andel bil (%)	P-tal (/1000 BTA)
	Kontor						
- Verksamma	35	40%	14.0	45%	15.8	50%	17.5
- Besökare	3	40%	1.2	45%	1.4	50%	1.5
Detalj- och centrumhandel							
- Verksamma	10	40%	4.0	45%	4.5	50%	5.0
- Besökare	35	30%	10.5	40%	14.0	45%	15.8
Externhandel							
- Verksamma	10	-	-	45%	4.5	50%	5.0
- Besökare	50	-	-	40%	20.0	45%	22.5
Industri							
- Verksamma	20	40%	8.0	45%	9.0	50%	10.0
- Besökare	2	40%	0.8	45%	0.9	50%	1.0
Lager							
- Verksamma	15	40%	6.0	45%	6.8	50%	7.5
- Besökare	2	40%	0.8	45%	0.9	50%	1.0
Förskola							
- Verksamma	22	40%	8.8	45%	9.9	50%	11.0
- Besökare	10	60%	6.0	65%	6.5	70%	7.0
- Elever	100	-	-	-	-	-	-
Grundskola							
- Verksamma	10	40%	4.0	45%	4.5	50%	5.0
- Besökare	10	50%	5.0	50%	5.0	50%	5.0
- Elever	100	-	-	-	-	-	-
Vårdboende							
- Verksamma	4	30%	1.2	40%	1.6	50%	2.0
- Besökare	5	25%	1.3	30%	1.5	45%	2.3

Tabell 2. Referenstabell med parkeringstal för bil.

Med hänsyn till erfarenhet, omvärldsbevakning och aktuella mobilitetstrender har en referenstabell för parkeringstal för cykel tagits fram. Parkeringstalet bör säkerställas genom en utredning eftersom parkeringstalet kan variera beroende på projekt och lokalisering. I referenstabellen nedan redovisas parkeringstalet som den totala andelen cykelparkering, det vill säga cykelparkering för både anställda och besökare.

REFERENSTABELL PARKERINGSTAL, CYKEL	ALLA ZONER
VERKSAMHETSTYP	P-tal /1000 m ² BTA
Kontor	10–15
Detalj- och centrumhandel	12–22
Externhandel	12–22
Industri	6–12
Förskola	20–30
Grundskola	40–50
Vårdboende	5–10

Tabell 3. Referenstabell med parkeringstal för cykel.

Parkering för rörelsehindrade

Tillgänglighetsanpassning för rörelsehindrade ska ske i enlighet med gällande anvisningar från Boverkets byggregler.

Parkering för person med funktionsnedsättning med särskilt parkeringstillstånd ska lokaliseras i direkt anslutning till målpunktens entré. Gångavståndet bör inte överstiga 25 meter. Tillräckligt utrymme ska finnas för rullstolsburna att lätt komma in och ut ur fordonet.

Angöring

Plats för angöring för lastning samt på- och avstigning ska lokaliseras till strategiska målpunkter och prioriteras före annan bilparkering. Vid förskolor och skolor är det viktigt med möjlighet till säker angöring för lämning och hämtning av barn.

Flexibla parkeringstal

Det beräknade parkeringstalet i föregående avsnitt visar hur många parkeringsplatser som efterfrågas om tillgängligheten med gång, cykel eller kollektivtrafik förblir samma som i dagsläget. Om förutsättningarna för dessa färdmedel förbättras kan dock kravet på antalet parkeringsplatser för bil sänkas. Antalet parkeringsplatser för bil som behövs för att möta efterfrågan kan även sänkas ifall det finns potential för samnyttjande mellan olika användargrupper.

I dessa fall tillämpas flexibla parkeringstal och kommunen kan tillåta en reduktion av bilplatser. Ett krav för att reducera parkeringstalet för bil med dessa åtgärder är att byggaktören särskilt redovisar projektets förutsättningar och avsedda parkeringslösningar i en utredning och att sänkningen anses lämplig av kommunen.

Reduktion för mobilitetshöjande åtgärder

Mobilitetsåtgärder ska förbättra förutsättningarna för att resa kollektivt, med cykel eller till fots. Exempel på mobilitetsåtgärder är exempelvis bilpool, cykelpool eller kostnadsfritt prova-på-erbjudande i kollektivtrafiken. De genomförda åtgärderna ska ha en betydande påverkan på efterfrågan för bilparkering. Parkeringstalet för bil bedöms kunna reduceras med 10–20% beroende vilken typ och hur många åtgärder som genomförs. Avtalstiden för mobilitetsåtgärderna ska vara minst 10 år. Lämplighetsbedömning utförs av kommunen.

För att flexibla parkeringstal ska kunna tillämpas måste alla åtgärder i grundpaketet genomföras, se tabell 4.

Grundläggande åtgärder
<ul style="list-style-type: none">• Välkomstpaket, marknadsföring och information• Kostnad för bilparkering faktureras separat• Reserverade parkeringsplatser för bil begränsas (tillståndsparkering ska användas)• Plan för uppföljning och utvärdering av åtgärder

Tabell 4. Lista över grundläggande åtgärder.

Utöver grundåtgärderna som redovisas i tabell 4, ska fastighetsägaren utföra ett paket av åtgärder riktade till den användargrupp de som de vill förbättra tillgängligheten för. För att uppnå en reduktion på 10% rekommenderas att utföra

mellan 3–5 åtgärder och för 20% reduktion rekommenderas mellan 5–8 åtgärder beroende på åtgärdernas storlek och projektets förutsättningar.

För icke-fysiska åtgärder (t.ex. medlemskap i bilpool eller periodkort till kollektivtrafiken) som inte går att redovisa i ansökan om bygglov ska inköpet styrkas med någon form av köpebevis, som avtal eller kvitto. Byggaktören ska även teckna ett mobilitetsavtal med kommunen där de bekräftar sitt åtagande att införa och långsiktigt upprätthålla åtgärderna ur mobilitetsplanen. Syftet med avtalet är att ge kommunen möjlighet till ersättning för ökad belastning på det kommunala parkeringsbeståndet om fastighetsägaren försummar sitt ansvar att ordna parkering.

Reduktion för samnyttjande

Samnyttjande möjliggör att flera användare kan nyttja samma parkeringsplats då behovet av parkering skiljer sig åt vid olika tid på dygnet eller veckan mellan olika användare. Systemet möjliggör därmed ett resurseffektivt nyttjande av marken. En förutsättning är att parkeringsplatsen inte reserveras av någon användare. För att få marginal i systemet ska beläggningen som högst uppgå till 85 %, där de sista 15 % är en marginal för att säkerställa förändringar över tid.

För att flexibla parkeringstal ska kunna tillämpas i projektet ska byggaktören visa hur stor samnyttjandepotentialen är. En bedömning av lämpligheten till samnyttjande ska göras i varje enskilt fall.

Ärendetyp	mån-tors 10-16	mån-tors 16-23	fre 10-16	fre 16-23	lör-sön 10-16	mån-fre natt	helg natt
Hem	60 %	80 %	50 %	78 %	70 %	95 %	95 %
Besök	20 %	25 %	35 %	43 %	100 %	10 %	20 %
Shopping	10 %	10 %	80 %	35 %	100 %	0 %	0 %
Nöje och kultur	45 %	65 %	20 %	100 %	55 %	0 %	5 %
Arbete	100 %	10 %	100 %	10 %	10 %	0 %	0 %

Tabell 5. Referenstabell, stöd för bedömning av samnyttjandepotential. Värdena är endast en utgångspunkt, ej vedertagna i hela kommunen. Samtliga ärendetyper kan brytas ner i undergrupper, stor hänsyn bör tas till projektspecifika förutsättningar.

Reduktion för projektspecifik anpassning

Flexibla parkeringstal kan i vissa fall användas om byggaktören har projektspecifika siffror för parkeringstalets beräkningsvariabler.

Lämplighetsbedömning utförs av kommunen.

Särskild hänsyn bör tas till:

- avvikande boendestorlek och avsedda användare (specialboende).
- faktorer som kan motivera en förändrad zontillhörighet.
- avvikande eller betydande ändringar i bilnehav i närliggande områden.

Kommunen utvärderar i dialog med byggaktören ifall en reduktion är lämplig utifrån det redovisade underlaget och dess förutsättningar.

Ordna parkering utanför egen fastighet

Parkering ska i första hand lösas på egen fastighet men i vissa fall är detta inte möjligt eller önskvärt. För att marken i tätort ska kunna utnyttjas mer effektivt kan det vara lämpligt att byggaktören får ordna sitt parkeringsutbud utanför sin egen fastighet.

För att flexibla parkeringstal ska kunna tillämpas måste all parkering som löses utanför egen fastighet ligga inom ett acceptabelt gångavstånd från entré, se tabell 6.

Grupp	Acceptabelt gångavstånd cykelparkering [m]	Acceptabelt gångavstånd bilparkering [m]
Angöring	25	75
Besöksparkering	25	200
Parkering för boende	50	400
Parkering för sysselsatta	50	600

Tabell 6. Acceptabla gångavstånd för placering av cykel- och bilparkering. Avser längsta acceptabla avstånd.

Gemensamhetsanläggning

En gemensamhetsanläggning inrättas genom en lantmäteriförrättning, och initiativ till det kan tas av kommunen eller fastighetsägarna. Denna lösning passar bäst vid

en samtidig lösning av parkeringsfrågan för flera fastigheter.
Gemensamhetsanläggningen kan upprättas genom att göra bestämmelser om markreservat redan i detaljplanefasen.

Parkeringsservitut

Ett parkeringsservitut innebär att en fastighet får rätt att till viss del utnyttja en annan fastighet (den tjänande fastigheten – den som har parkeringsanläggningen). Dock kan ansvaret för kostnader och drift inte regleras i servitut.

Parkeringsköp

Parkeringsköp är när byggaktören tecknar avtal med annan fastighetsägare och får tillgång till en anläggning på kvartersmark. All parkering som löses utanför den egna fastigheten ska ligga inom ett acceptabelt gångavstånd från entrén. Avtalet för ett parkeringsköp ska gälla i 25 år. Parkeringsleverantören förbinder sig att ordna parkeringsplats åt fastighetsägaren i denna anläggningen. Parkeringsleverantören kan vara kommunen eller en privat aktör.

Det finns två typer av ersättning för parkeringsköp, friköp respektive avlösen. Friköp innebär att byggaktören betalar ett engångsbelopp per bilplats till leverantören och att leverantören sedan förvaltar anläggningen. Tids- och prisreglering är upp till leverantören. Avlösen innebär att fastighetsägaren förbinder sig att under ett visst antal år hyra det antal parkeringsplatser som krävs för fastigheten. Boende utan bil kan undkomma parkeringskostnaden om kostnaden för parkeringsplatsen bryts ut från övriga boendekostnaden.