

23105 – Parkeringsutredning kvarteret Kniven

PM | 2023-04-11

Parkeringsstal kvarteret Kniven, Partille

Partille kommun

Parkeringstal kvarteret Kniven, Partille

PM

version 1.0

Beställarorganisation

Karin Börjesson, Partille kommun

Uppdragsorganisation

Jonas Åström, Kreera samhällsbyggnad AB

Johanna Sandström, Kreera samhällsbyggnad AB

Kreera Samhällsbyggnad AB

Innehåll

Sammanfattning	4
Bakgrund	5
Underlag och arbetsmetodik.....	6
Parkeringstal för Hotell	8
Datakälla 1: Andra kommuners parkeringstal för hotell.....	8
Datakälla 2: Referensobjekt.....	8
Datakälla 3: Partille kommuns färdmedelsandel.....	8
Sammanvägd bedömning	9
Parkeringstal för kontor och verksamheter	10
Rimlighetskontroll av föreslaget intervall	10
Parkeringstal	10
Parkeringstal för kvarteret Kniven.....	12
Generellt om sänkning av parkeringstal och parkeringsbehov	13

Sammanfattning

Syftet med uppdraget är att ta fram en parkeringsutredning som underlag till detaljplan för kvarteret Kniven i centrala Partille. Tre typer av verksamheter planeras på fastigheten: kontor, verksamheter/handel och hotell.

Kommunens *Arbetsmaterial för Partilles kommande parkeringsstrategi* ligger till grund för beräkningarna avseende parkeringsbehov för kontor och verksamheter. Kommunens arbetsmaterial har rimlighetsbedömts utifrån andra kommuners parkeringstal.

Parkeringstal för hotell saknas i den ovannämnda parkeringsstrategin. För att ta fram ett rimligt parkeringstal har istället tre olika datakällor för verksamhetstypen hotell använts. Datakällorna är jämförelse med andra kommuners parkeringstal, referensobjekt (hotell med liknande förutsättningar) samt parkeringsbehov utifrån Partilles färdmedelsfördelning. Medelvärde av dessa tre datakällorna används sedan som parkeringstal.

Sammanlagt landar beräkningen i ett parkeringsbehov på 77 bilparkeringsplatser (inklusive mobilitetsåtgärder men utan samnyttjande).

Tabell 1 Parkeringsbehov för kvarteret Kniven före samnyttjande

Verksamhetstyp	BTA	Antal rum	P-norm: intervall per 1000 BTA	Valt p-tal från intervall (lägsta möjliga)	Parkeringsutredning hotell: P per 1000 BTA	P-platser givet planerad BTA på Kniven, inklusive mobilitetsåtgärder	P-platser givet planerad BTA på Kniven, <u>utan</u> mobilitetsåtgärder
Kontor	880		6-10	6		5	7
Verksamheter	1280		15-30	15		19	26
BTA Hotell (inkl hotelllets restaurang o kafe-verksamhet)	10000	173	-		5,3	53	72
						77	105

Eftersom parkeringsbehovet för de tre föreslagna verksamhetstyperna varierar under veckan har en uppskattning av möjligheten till samnyttjande samt det totala parkeringsbehovet genomförts. Den mest belastade tidpunkten har antagits vara lördagsförmiddagar, då bedöms parkeringsbehovet vara 62 platser. Detta betyder att parkeringsbehovet kan minskas från 77 till 62 platser under förutsättning att samtliga parkeringsplatser görs tillgängliga för alla verksamheter och att ingen av verksamhetstyperna får egna, reserverade parkeringsplatser.

En del av parkeringsplatserna för verksamheter/handel kan utformas som korttidsparkering, ca 30 min, för besökare. En del av parkeringsplatserna behöver dock vara långtidsparkering, för att de anställda ska kunna stå där under arbetsdagen.

Mobilitetsåtgärder svarar för en stor del av sänkningen av parkeringstalet. Därför är det mycket viktigt att majoriteten av de åtgärder som listas i nedanstående kapitel genomförs. Alternativt kan exploatören själv komma med förslag på åtgärder som kommunen bedömer som relevanta. Mobilitetslösningar tas alltså fram i samförstånd med exploatör och kommun. Mobilitetsavtal bör tecknas mellan exploatör och kommunen om exploatören väljer att genomföra mobilitetsåtgärder. Mobilitetsavtalet följer då med fastigheten.

Om exploatören inte genomför mobilitetsåtgärder blir parkeringsbehovet betydligt större än det beräknade antalet. Parkeringsbehovet blir då istället 105 parkeringsplatser utan samnyttjande och 90 parkeringsplatser med samnyttjande.

3 % av parkeringarna ska vara anpassade för rörelsehindrade, enligt kommunens riktlinjer. Om parkeringsbehovet till exempel landar i totalt 77 platser så behöver två av dessa därmed vara dedikerade till rörelsehindrade.

Bakgrund

Syftet med uppdraget är att ta fram en parkeringsutredning med mobilitetslösningar som underlag till detaljplan för kvarteret Kniven i centrala Partille. Detaljplanen ska pröva att möjliggöra för centrumverksamhet samt en utökad byggrätt om ca 14 000 BTA. Planen är att uppföra ett nytt hotell, något som saknas i Partille idag, samt kontor och verksamheter riktade mot upplevelse.

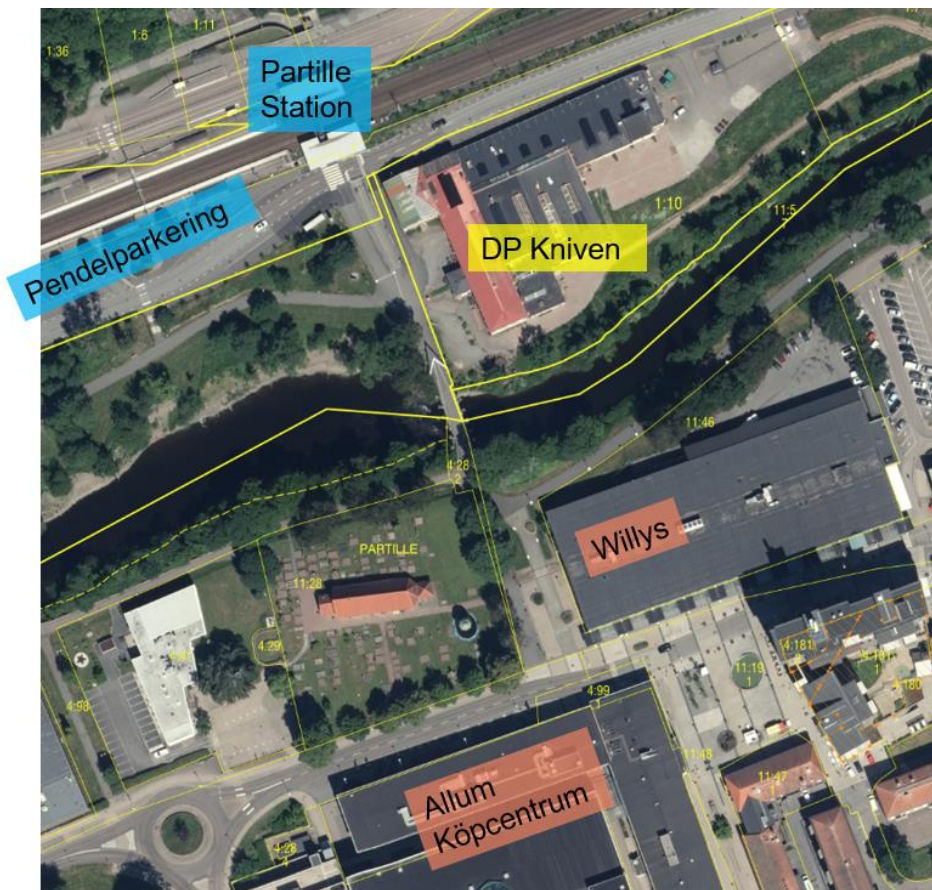
Tabell 2 Planerad exploatering enligt detaljplan på kvarteret Kniven

	BTA (kvm)	Antal rum
Kontor	880	
Verksamhet	1 280	
Hotell	10 000	173

Kvarteret Kniven har ett strategiskt läge vid Partille station med närhet till Partille knutpunkt för lokal och regional busstrafik och ligger därtill längs huvudstråket för gång- och cykel i Partille. Det planeras för en mobilitetshus för cykel i anslutning till tågstationen. Med detta goda läge ser Partille kommun ett flertal motiv till att arbeta med ett lägre p-tal än det som redovisas i Partille kommuns parkeringsnorm. Syftet med denna parkeringsutredning är att arbeta fram ett motiverat parkeringstal för områdets specifika läge och utveckling. Därefter ska en situationsplan över hur parkeringen kan lösas inom kvartersmark arbetas fram.

Det finns en pendelparkeringen väster om kvarteret Kniven, vid Partille station (se Figur 1). Denna är tillägnad just pendelparkerare och bör inte användas av de planerade verksamheternas besökare. Allum köpcenter, söder om kvarteret Kniven (se Figur 1) har ett parkeringshus med gratis parkering i 4 timmar. Detta låses dock över natten och ska inte primärt ses som möjlig parkering för de tilltänkta verksamheterna på kvarteret Kniven.

Västlänken kommer att möjliggöra fler direktförbindelser vilket gör att tåget kommer vara ett mer attraktivt färdmedel i framtiden.



Figur 1 Lokalisering av Kvarteret Kniven.

Underlag och arbetsmetodik

Kommunens *Arbetsmaterial för Partilles kommande parkeringsstrategi* ligger till grund för beräkningarna av parkeringsbehovet för:

- Kontor
- Verksamheter (handel)

Parkeringstalen är flexibla och anges i intervall avseende antal parkeringsplatser per 1000 BTA. Var i intervallet parkeringstalet landar beror på 1: Geografiskt läge och startvärde för parkeringstal, 2: Områdespotential, 3: Projektanpassning samt 4: Mobilitetsåtgärder.

För DP Kniven är det intervallen i innerstadszon som är relevanta.

Tabell 3 Parkeringstal per 1000 BTA för olika verksamhetstyper och zoner.

Tabell 3. Flexibla parkeringstal bil. Siffrorna avser antal parkeringsplatser per 1000 BTA.

Verksamhetstyp	Zon	Parkeringstal
Bostäder	Innerstadszon	5 – 9
	Ytterstadszon	7 – 10
	Landsbygdszon	9 – 12
Kontor	Innerstadszon	6 – 10
	Ytterstadszon	11 – 14
	Landsbygdszon	15 – 18
Handel	Innerstadszon	15 – 30
	Ytterstadszon	20 – 35
	Landsbygdszon	20 – 35

Detaljplanen omfattar även hotell, men det finns inga parkeringstal för denna verksamhet framtagna inom kommunen. Därför har tre olika datakällor använts för att beräkna ett parkeringstal för Hotell, för att komma så nära det verkliga behovet som möjligt. De datakällor som valts är *Andra kommuners parkeringstal för hotell*, *Referensobjekt* respektive *Partille kommuns färdmedelsandel*. Datakällorna tar i varierad grad hänsyn till Partille kommuns förutsättningar, Partilles läge i Västsverige samt hotellets läge i Partille, med närhet till kapacitetsstark kollektivtrafik som största unika kvalitet.

Parkeringstal för Hotell

Datakälla 1: Andra kommuners parkeringstal för hotell

Flera kommuner i landet har tagit fram parkeringstal för verksamhetstypen hotell. Genomsnittet av dessa (se Tabell 4) skulle ge ett parkeringsbehov på 53 parkeringsplatser för det planerade hotellet på kvarteret Kniven, som omfattar 10 000 BTA och 173 rum. I Göteborg och Alingsås har de värden som är lägst i kommunens parkeringsnorm (med samnyttjande samt centrala delen av staden) valts för att bättre spegla förutsättningarna i det stationsnära läget i Partille. I Jönköping och Norrköping, där parkeringstalet anges i intervall, har medelvärdet av högsta och lägsta siffran använts.

Tabell 4 Olika kommuners parkeringsnorm för hotell, samt motsvarande parkeringsbehov för Kniven.

Kommuner som har parkeringsnorm för hotell			
Kommun	P-norm: antal platser per 1000 BTA	antal platser 10 000 BTA	Antal platser Kniven
Jönköping	5-8	50-80	65
Luleå	6	60	60
Göteborg (centrala)	4,5	45	45
Alingsås (med samnyttjande)	7	70	70
	P-norm: antal platser per rum	antal platser 173 rum	Antal platser Kniven
Norrköping	0,1-0,4	17-69	43
Helsingborg	0,2	35	35
Medelvärde Kniven			53

Datakälla 2: Referensobjekt

Vid genomgång av potentiella referensobjekt identifierades *Kviberg Park hotell och konferens* som lämpligt referensobjekt då det delar många av det tilltänkta hotellets kvaliteter:

- Kviberg Park ligger nära stark kollektivtrafik (spårväg)
- Det ligger nära Göteborg
- Hotellet har även ett konferenscenter som även planeras för i hotellet i Partille

Efter kontakt med hotellet mottogs information om att hotellet har 121 rum och 35 parkeringsplatser och att de upplever parkeringssituationen fungerar väl. Detta motsvara ett parkeringstal på 0,29 ($35/121=0,29$).

För hotellet på kvarteret Kniven, som ska ha 173 rum, innebär det 50 parkeringsplatser ($173*0,29=50$).

Datakälla 3: Partille kommuns färdmedelsandel

Enligt *Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022-2023* görs 52 % av resorna inom Partille kommun med bil. Detta skulle innebära ett parkeringsbehov på 90 parkeringsplatser för hotellet på Kniven, om alla 173 rum är bokade ($173*0,52$).

Bilandelen avser dock **hela** kommunen och det borde, likt hur det är i andra kommuner, vara lägre andel bilresor i centrala Partille samt lägre andel nära stationen jämfört med kommunen i stort.

En bilandel på 30-35 % antas vara mer rimligt i aktuellt område vilket ger ett parkeringsbehov på 52-61 parkeringsplatser för hotellet ($173*0,3=52$ resp. $173*0,35=61$). Medelvärdet i detta intervall blir: 56 parkeringsplatser.

Sammanvägd bedömning

Sammanvägning av de tre datakällorna gör gällande att ca 53 parkeringsplatser borde vara rimligt för det nya hotellet på kvarteret Kniven. (medelvärde $(53+50+56)/3=53$)

Med 10 000 BTA och 173 rum blir parkeringstalet således:


- 0,31 parkeringsplatser per rum ($53/173=0,31$) eller
- 5,3 parkeringsplatser per 1000 m² BTA ($53/(10000/1000)=5,3$)

Parkeringstal för kontor och verksamheter

Rimlighetskontroll av föreslaget intervall

Avseende parkeringstal för kontor och verksamhet är det en given förutsättning för utredningen att hålla sig inom det intervall som anges i kommunens dokument *Arbetsmaterial för Partilles kommande parkeringsstrategi*. Trots detta har en mindre utblick gjorts mot andra kommuner i liknande, stationsnära lägen. Detta för att säkerställa att intervallet är rimligt.

Tabell 5 Partille kommuns parkeringstal för innerstadszonen i jämförelse med andra kommuners parkeringstal

	Jämförelsekommuner				Partille Kommun, innerstadszon
	Härryda kommun (zon 1, centrala Mölnlycke och Landvetter)	Ängelholm, parkeringsstrategi för stationsområdet	Kävlinge, specifikt för stationsnära område i Furulund	Centrala Lund, utanför stadsvalLEN	
Centrumhandel (per 1000 BTA)	14,5	18	18,4	20	15-30
Kontor (per 1000 BTA)	15,2	13		8	6-10

Efter genomgång av andra kommuners parkeringstal för centrum- och stationsnära områden kan det konstateras att det föreslagna intervallet är rimligt, främst avseende verksamhet/handel.

Parkeringstal

För aktuell fastighet bedöms maximal sänkning för områdespotential, projektanpassning och mobilitetsåtgärder vara rimlig utifrån detaljplanens geografiska läge, förutsättningar samt verksamhetstyperna som planeras. Detta ger ett parkeringsbehov på 5 platser ($6 \cdot 880 / 1000 = 5$) för kontor och 19 platser ($15 \cdot 1280 / 1000 = 19$) för verksamheter/handel, se Tabell 6.

Tabell 6 Bedömt parkeringsbehov för kontor och verksamheter på fastigheten, utifrån Partille kommuns P-tal.

Verksamhetstyp	BTA	Intervall P-norm per 1000 BTA	Valt p-tal, lägsta möjliga	P-platser givet planerad BTA på Kniven
Kontor	880	6-10	6	5
Verksamheter	1280	15-30	15	19

Att reduceringen/sänkningen för områdespotential och projektanpassning blir maximal är rimligt med avseende på de sällsynt goda förutsättningarna för kollektivtrafikresande samt att verksamhetstyperna är hotell, kontor och verksamhet. Vid projekt med bostäder tenderar det att vara svårare att sänka parkeringstalet eftersom bilinnehav är starkare kopplat till bostaden än till arbetet.

Det som återstår är mobilitetsåtgärder som är mer komplicerat att uppskatta då det inte i nuläget är känt vilken nivå som exploitören avser lägga sig på.

Kommunens *Arbetsmaterial för Partilles kommande parkeringsstrategi* innehåller inga fördefinierade åtgärds paket som ger ett visst avdrag av parkeringstalen. Istället får exploitören presentera mobilitetsåtgärder och argumentera för ett visst avdrag. Exploatörer ges därmed större möjlighet att anpassa sina mobilitetsåtgärder för ett specifikt projekt eftersom vissa mobilitetsåtgärder kan ha olika effekter för olika projekt.

För det aktuella projektet bedöms det vara av stor vikt att implementera följande eller motsvarande åtgärder:

Kollektivtrafikåtgärder (för att dra nytta av det stationsnära läget)

- Realtidstavlor; Fastighetsägaren sätter upp realtidsskyltar för kollektivtrafik med information om närmsta hållplats och tidtabell i fastigheten.
- Kostnadsfria kollektivtrafikkort; Fastighetsägaren erbjuder anställda gratis kollektivtrafikkort under en period.

Cykelåtgärder (för att dra nytta av närliggande cykelstråk)

- Yta för cykelservice; Fastighetsägaren skapar ytor för cykelservice. Vid ytorna kan det till exempel finnas tillgång till cykelpump och utrustning för att tvätta ett cykelfordon.
- Parkering för olika typer av cykelfordon; Fastighetsägaren skapar parkering för olika typer av cykelfordon, även större modeller som lastcyklar.
- Omklädningsrum arbetsplatser; Fastighetsägaren skapar omklädningsrum för personal som reser med cykel.
- Cykelpool; Fastighetsägaren köper in ett antal cykelpoolsfordon per BTA verksamhet och bostad.

Bilåtgärder (för att möjliggöra samnyttjande och minska parkeringsbehov)

- Begränsning av fasta parkeringsplatser; En begränsad del av parkeringsplatserna i fastigheten är fasta.

Information (beteendepåverkande åtgärder)

- Startpaket mobilitet; Fastighetsägaren förser nyinflyttade verksamheter med ett informationspaket om mobilitetsåtgärder, kollektivtrafikutbud och cykelinfrastruktur.
- Information om mobilitet; Fastighetsägaren informerar löpande verksamheter om möjligheter till hållbart resande.
- Mobilitetsaktiviteter; Fastighetsägaren genomför återkommande mobilitetsaktiviteter för att främja hållbart resande.

För att erhålla den totala minskningen av parkeringstalet bör majoriteten av ovanstående mobilitetsåtgärder (eller andra, av kommunen godkända mobilitetsåtgärder) implementeras.

Parkeringstal för kvarteret Kniven

Nedan redovisas en sammanställning av parkeringstal och parkeringsbehov för de olika verksamhetstyperna på kvarteret Kniven, var för sig och sammanlagt.

Behovet av parkeringsplatser utan mobilitetsåtgärder är beräknat "bakvägen". Det vill säga att mobilitetsåtgärders påverkan på behovet lyfts ut ur den totala sänkningen. Mobilitetsåtgärder står för 60 % av den totala sänkningen från (tex från 10 till 6 för kontor) vilket gör att 28 platser tillkommer om mobilitetsåtgärder inte införs, $77+28=105$.

Tabell 7 Parkeringsbehov för kvarteret Kniven före samnyttjande

Verksamhetstyp	BTA	Antal rum	P-norm: intervall per 1000 BTA	Valt p-tal från intervall (lägsta möjliga)	Parkeringsutredning hotell: P per 1000 BTA	P-platser givet planerad BTA på Kniven, inklusive mobilitetsåtgärder	P-platser givet planerad BTA på Kniven, utan mobilitetsåtgärder
Kontor	880		6-10	6		5	7
Verksamheter	1280		15-30	15		19	26
BTA Hotell (inkl hotellets restaurang o kafe-verksamhet)	10000	173	-		5,3	53	72
						77	105

Eftersom parkeringsbehovet för de tre föreslagna verksamhetstyperna varierar under veckan har en uppskattning av samnyttjandet och det totala parkeringsbehovet genomförts.

Tabell 8 Samnyttjandepotential vid öppna parkeringsplatser

Samnyttjande av bilparkering		Vardagar 8-16		Vardagar 16-20		Lördagar 10-13		Natt	
	parkerings-behov totalt	Bedömd andel platser som behövs	Antal platser som behövs	Bedömd andel platser som behövs	Antal platser som behövs	Bedömd andel platser som behövs	Antal platser som behövs	Bedömd andel platser som behövs	Antal platser som behövs
Kontor	5	100%	5	25%	1,25	20%	1	0%	
Verksamheter	19	50%	10	80%	15,2	100%	19	0%	
Hotell	53	25%	13	60%	31,8	80%	42	90%	48
TOTAL			28		48		62		48

Detta betyder att parkeringsbehovet kan minskas från 77 till 62 platser om samtliga platser görs öppna och att ingen av verksamhetstyperna får egna, reserverade parkeringsplatser.

Parkering för rörelsehindrade

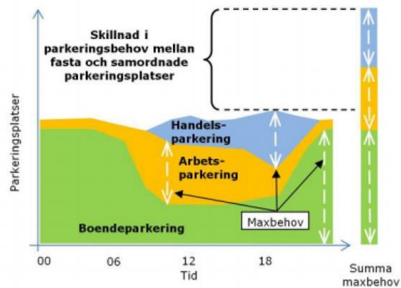
I detaljplan och bygglov ska det säkerställas tillräckligt med parkering för rörelsehindrade. Parkering för rörelsehindrade bör utgöra minst tre procent av det totala parkeringsbehovet för bil efter analyssteg 1. Vid en del verksamheter kan en högre andel parkering för rörelsehindrade vara nödvändig. Parkering för rörelsehindrade ska anläggas inom 25 meter från tillgängliga entréer. Parkeringsplatser för rörelsehindrade avser främst parkering av bil, ej cykel.

Generellt om sänkning av parkeringstal och parkeringsbehov

Samnyttjande

Möjligheten till samnyttjande av parkering beror på vilka verksamhetstyper som planeras. Möjligheten är störst vid kombination av t.ex bostäder och arbetsplatser, eftersom parkeringsplatser kan nyttjas av arbetande dagtid och boende kvällstid. Samnyttjandepotentialen kan alltså variera kraftigt, allt från 0 till upp emot 50 % beroende på fastighetens ändamål.

Att samnyttja parkering är en åtgärd som minskar behovet av antalet parkeringsplatser och främjar attraktiva miljöer. Att kunna samnyttja parkering möjliggörs av att efterfrågan på parkering ser olika ut över dygnet för exempelvis boende, arbetsplatser och handel.



Figur 2 Beskrivning av samnyttjandepotentialens påverkan på parkering. Källa: Parkeringsstrategi Gotland 2018

Mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärder är ytterligare ett sätt minska parkeringsbehovet. I figur 3 visas schablonvärden för ungefärlig reducering av parkering beroende på åtgärd. Anledningen till att reduktionen är större för verksamheter är att bilen/bilberoendet är starkare kopplat till bostaden än arbetsplatsen.

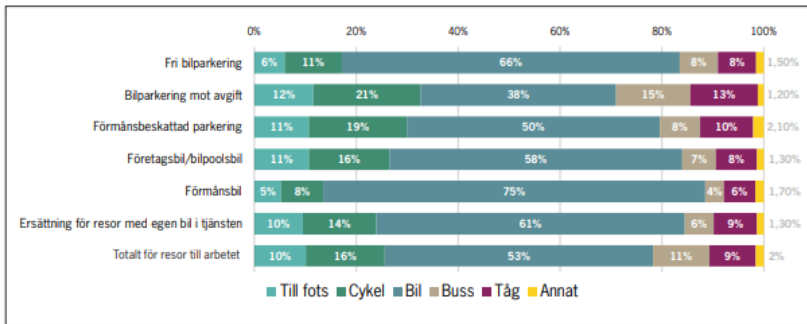
Reduktionsform	Bostäder	Verksamheter
Närhet till kollektivtrafik	5 %	10 %
Bilpool	10 %	15 %
Beteendepåverkande åtgärder	5 %	5 %
Cykelåtgärder	5 %	5 %

Figur 3 Beskrivning av olika mobilitetslösningars påverkan på parkering. Källa: Parkeringsstrategi Gotland 2018

Avgift

Resvaneundersökning RVU Skåne 2018¹ gör gällande att 66 % av anställda (vid samtliga typer av arbetsplatser) tar bilen till sin arbetsplats om det är fri parkering och att denna andel minskar till 38 % vid avgiftsbelagd parkering.

¹ https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/resvaneundersokning_2018.pdf



Figur 4 Möjligheten att reducera anställdas bilanvändning via olika åtgärder