

Mobilitets- och parkeringspolicy

Bilaga 1 - Kunskapsunderlag

2024-03-11



Medverkande

Mölnads stad

Processledare,

Julia Walsh Halldin

samhällsbyggnadsförvaltningen

Biträdande processledare,

Jonathan Lilja

samhällsbyggnadsförvaltningen

Arbetsgrupp har bestått av representanter från

tekniska förvaltningen, bygg- och miljöförvaltningen,
samhällsbyggnadsförvaltningen och Mölnads Parkerings AB

Representanter från stadens olika förvaltningar och bolag har även deltagit med material, workshopar och i dialog under arbetets gång.

Politisk styrgrupp,

Kommunstyrelsens plan- och exploateringsutskott

Övriga

Konsult

Per Solér

WSP

Lasse Brand

WSP

Ebba Gröndahl

WSP

Hanna Lövgren

WSP

Anna Persson

WSP

Foton och illustrationer,

Mölnads stad om inget annat anges



Innehållsförteckning

Lagar och föreskrifter för parkering	4
Plan- och bygglagen	4
Trafikförordningen	5
Lokala trafikföreskrifter	5
Laddinfrastruktur	5
Mål och styrdokument	6
Grund för lägesindelning	8
Statistik och analys	10
Bilinhav och bilanvändning	10
Parkeringstal	11
Planerad infrastrukturutbyggnad	12
Beräkningsexempel.....	14
Samnyttjande	14
Kostnader för parkering	14
Övriga mobilitetsåtgärder.....	15
Förutsättningar för framtidens mobilitet	16



Lagar och föreskrifter för parkering

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

Plan- och bygglagen

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

För anordnandet av parkeringsplatser utom detaljplan ska 2 kapitlet 5-6 §§, plan- och bygglagen följas.

Enligt plan- och byggförordningens 6 kap 1 § punkt 8 är parkeringsplatser utomhus lovpliktiga.

Dock görs undantag för lovplikt i 6 kap 2 § punkt 3 för bebyggd fastighet med en- och tvåbostadshus och parkeringsplatsen är avsedd uteslutande för fastighetens behov eller om parkeringsplatsen anläggs med stöd av väglagen eller på mark som i detaljplan avsatts till gata eller väg.

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

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

1. naturförutsättningarna så långt som möjligt tas till vara,

2. betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer,

3. det finns en lämpligt belägen utfart eller annan utgång från tomten samt anordningar som medger nödvändiga transporter och tillgodoser kravet på framkomlighet för utryckningsfordon,

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

5. Personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverk och på annat sätt använda tomten, om det med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt inte är orimligt, och

6. risken för olycksfall begränsas.”

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

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

Vid utformning, dimensionering och lokalisering av bilparkering för personer med rörelsenedsättning ska Boverkets byggregler, avsnitt 3:12. samt *Tillgängliga och användbara miljöer* (VGR) följas.

En angoringsplats för bilar ska finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.



För en del människor är ett mycket nära avstånd helt avgörande om en målpunkt kan besökas.

Trafikförordningen

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

Lokala trafikföreskrifter

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

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

Laddinfrastruktur

Sedan 2020 är laddning av elfordon ett nytt egenskapskrav i plan- och bygglagen, PBL. Vilka byggnader som ska ha utrustning för laddning av elfordon eller förberedelse för laddning genom så kallad ledningsinfrastruktur framgår av plan- och byggförordningen, PBF. Reglerna för uppförande av nya byggnader gäller om man sökt bygglov eller gjort en anmälan efter mars 2021. För att förenkla tillämpningen av reglerna har Boverket gett ut tillämpningsregler om exempelvis vilken typ av ladduttag som ska användas.

Kraven på laddinfrastruktur i samband med uppförande av byggnader ska tillämpas om man söker bygglov eller gör en anmälan efter den 10 mars 2021. Reglerna innebär i korthet:

Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser för bil i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller liknande) till alla parkeringsplatser.

Byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 10 parkeringsplatser för bil i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 % av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.

För uppvärmda byggnader eller byggnader avsedda för totalförsvaret ställs inga krav.

Samma regler som gäller vid uppförande av byggnader ska även tillämpas vid så kallad ombyggnad av en byggnad. För parkeringar inne i byggnaden gäller detta endast om ombyggnaden berör byggnadens elektriska infrastruktur. För parkeringar på byggnadens tomt gäller detta endast om det i samband med ombyggnaden även sker ändringsåtgärder på parkeringen.

Med ombyggnad avses i PBL påtaglig förnyelse av en byggnad.

Retroaktiva krav för vissa befintliga byggnader

Därutöver ställs retroaktiva krav, det vill säga krav som omfattar befintliga byggnader även om några andra åtgärder inte vidtas. Dessa krav ska vara uppfyllda senast den 1 januari 2025.

Uppvärmda byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon.

För uppvärmda byggnader och för bostadshus ställs inga retroaktiva krav. Detsamma gäller byggnader avsedda för totalförsvaret.

Plan- och byggförordning (2011:338) 3 kap. 20 c §

Mål och styrdokument

Nedan listas de mål och styrdokument som policyn grundas på vid antagande.

Agenda 2030 och miljömålen

Agenda 2030 är FN:s globala hållbarhetsmål som Sverige har skrivit under. Genom den har vi åtagit oss att bygga en motståndskraftig infrastruktur och främja innovation. Städer och bosättningar ska vara inkluderande, motståndskraftiga, säkra och hållbara. Vi ska säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster samt hälsosamma liv och välbefinnande för alla. Vi ska vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser.

Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den miljömässiga dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt ett antal etappmål. På regional nivå har länsstyrelserna en övergripande och samordnande roll. Mölndals stads arbete inom ekologisk hållbarhet svarar på så sätt mot de ramar Länsstyrelsen i Västra Götalands län sätter inom arbetet med de regionala miljömålen.

Transportpolitiska målet

Det övergripande målet för transportpolitiken i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Möjligheterna att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska öka, och fossilbränsleanvändningen ska minska.

Kommunernas klimatlöften 2024–2026

Alla kommuner i länet har undertecknat målet att Västra Götaland till 2030 ska vara en fossiloberoende region. Kommunernas klimatlöften består av 30 konkreta åtgärder där kommunen har rådighet, som är beprövade och som kan ge stor utsläppsminskning.

Exempel på klimatlöften som Mölndals stad arbetar med under perioden, som har bäring på parkering:

12. Vi säkrar att planering och byggande bidrar till ett transporteffektivt samhälle. Det innebär att kommunens översiktsplan samt alla program- och detaljplaner under perioden ska bidra till att andelen hållbara resor i kommunen ökar mätt

som andel gång, cykel och kollektivtrafik av totalt antal utförda resor. Detta görs genom att beräkna planernas klimatpåverkan och jämföra alternativ, exempelvis med Hållbarhetsverktyget eller liknande.

13. Vi utvecklar gaturum för ökad tillgång och attraktivitet. Det innebär att kommunen under perioden genomför åtgärder för ökad attraktivitet med minskad biltrafik, särskilt i centrala områden. Antingen genom att sänka hastigheten för fordonstrafiken till 30 och 40 km/h i minst en tätort eller att kommunen anpassar minst ett gaturum till gång- och cykelfart där stadslivet har potential att utvecklas.

Vision Mölndal 2040

Mölndal är den hållbara staden där vi lär hela livet. Med kunskap, mod och kreativitet förstärker vi Västsverige.

Vi är en levande kommun där människor möts och är delaktiga. God livskvalitet är den övergripande strävan som genomsyrar allt från stadsplanering till utbildning och omsorg. Idrott och ett rikt kulturliv är tillgängligt för alla.

I Mölndal kan du styra dina livsval och nå din fulla potential. Vem du än är. Vare sig du vill bo med naturen runt hörnet eller mitt i ett stadsliv.

Vårt innovativa näringsliv är ett av de ledande i utvecklingen av Göteborgsregionen. Hållbara kommunikationer gör det enkelt att leva, verka i och besöka Mölndal. Tillsammans utvecklar vi vår kommun för kommande generationer.

Översiktsplan

Översiktsplanen bygger på den övergripande och vägledande inriktningen för hur mark- och vattenområden i kommunen ska användas och utvecklas. För att förtydliga hur denna inriktning ska genomföras har staden tagit fram fyra stadsbyggnadsstrategier som planeringen ska utgå ifrån. Planeringsprinciperna är ytterligare en fördjupning som, utifrån olika fokusområden, talar om hur detta ska genomföras.

Planeringsprinciper som berör parkering

- Förtätning ska bidra till god tillgänglighet och överbygga barriärer

- Hållbara och aktiva färdssätt som kollektivtrafik, gång och cykel, främjas vid förtätning i stationsorterna
- Kommunen fokuserar på hållbar trafikplanering
- I planeringen utgår vi ifrån hela resan

Översiktsplanen och planeringsprinciperna anger att staden ska arbeta med målstyrd trafikplanering och uppföljning, för att arbeta för att höja andelen hållbara resor. Staden ska även utgå från hela resan perspektivet genom att möjliggöra hållbara resealternativ i Lindome och Kålleröd i form av pendelparkeringar i kollektivtrafiknoder för både bil och cykel. I Mölndal möjliggörs säkra och trygga cykelparkeringar i kollektivtrafiknoderna. Staden ska planera för god tillgänglighet och i stationsorterna främjas framkomligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Bilens framkomlighet säkerställs, men på de hållbara trafikslagets villkor.

Mobilitet

Även om biltrafiken i framtiden kommer att ha betydligt mindre miljöpåverkan än idag, är bilen ytkrävande vilket framför allt skapar konkurrens om utrymmet i täta stadsmiljöer, inte minst utrymmet för parkering. Därför behöver biltrafikens ytanspråk anpassas så att framkomligheten säkras för det hållbara resandet. Bilen kommer dock fortsatt att vara viktig för många i kommunen som helhet och framför allt på landsbygden där det inte finns samma möjlighet till alternativa färdssätt.

Energiplan för minimerad klimatpåverkan

Mölndals stads ambition är ett klimatneutralt Mölndal 2045. Nationellt är målet att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser, samtidigt som välfärden stärks.

Mölndals energiplan för minimerad klimatpåverkan fastställer övergripande mål, samt delmål och strategier till år 2030.

Planen anger följande delmål med tillhörande åtgärder som berör parkeringspolicyn:

Hållbart resande – delmål till 2030: Minst 60 procent av Mölndalsbornas vardagsresor ska göras med gång, cykel eller kollektivtrafik.

- Se över parkeringspolicyn, för att ytterligare styra mot mobility managementåtgärder

Omställning till icke-fossila bränslen – delmål till 2030: Fossiloberoende fordonsflotta i Mölndal, enligt den nationella målsättningen.

- Se över parkeringspolicyn med avseende på laddinfrastruktur

Cykelplan

Cykelplanen är främst ett underlag för satsningar och prioriteringar för cykeltrafiken. Den kan också fungera som underlag i planeringen av andra satsningar där cykeltrafiken kan komma att vara en del.

Planen eftersträvar trygga och tillgängliga cykelparkeringar som ligger nära målpunkter då dessa kan ge fler cykelresor som annars hade skett med bil. Cykelplanen innehåller riktlinjer och stöd vid utformning och planering av exempelvis cykelparkering.

Övriga strategiska handlingar

I stadens fördjupande översiktsplaner finns generella rekommendationer för hantering av trafik och parkering i delar av kommunen.

Staden har även överenskommelser med trafikverket för vissa riksintressen för transporter. Dessa påverkar de beslut som staden kan fatta som kan påverka t.ex. trafikflöden och ökad trafikalstring till/från och i områden med riksintressen.

Grund för lägesindelning

Lägesbedömningen, som är en typ av zonindelning, grundar sig på ett brett underlag.

Lägesbedömningen bygger på underlag kring olika former av tillgänglighet, som kombineras tillsammans. Dessa bildar ett tillgänglighetsindex baserat på lokalisering i kommunen. Zonerna är väldigt små, hexagoner på 170x170 m, som därför visar väldigt detaljerat tillgängligheten i det specifika hexagonen/området. Avstånden till alla bedömningsgrunderna från en punkt läggs sedan ihop till ett tillgänglighetsindex.

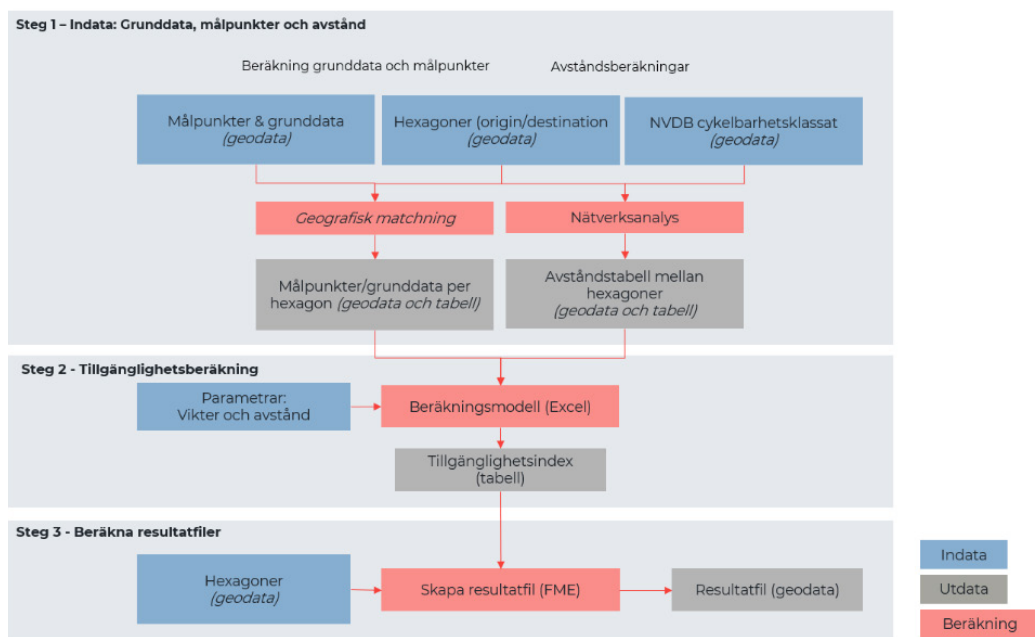
Modellen för att göra lägesbedömningen beslutas i mobilitets- och parkeringspolicyn. De underlag som tillgängligheten bygger på, får lov att utvecklas och uppdateras. Detta gör att tillgängligheten bedöms på så aktuellt underlag som möjligt, med aktuella siffror. Det innebär också att fler bedömningsgrunder kan läggas till/tas bort, i fall t.ex. nya mål eller strategier antas i kommunen.

Indexet avser att visa hur möjligheten att nå målpunkter i vardagen utan bil varierar i kommunen och har beräknats för hexagoner som är ungefär 170 meter i diameter. Metoden bygger på ett antagande om att ifall man når många målpunkter inom ett visst gångavstånd (exempelvis arbete, ett stort utbud av kollektivtrafik, skolor och dagligvaruhandel) så ökar möjligheterna att leva utan bil.

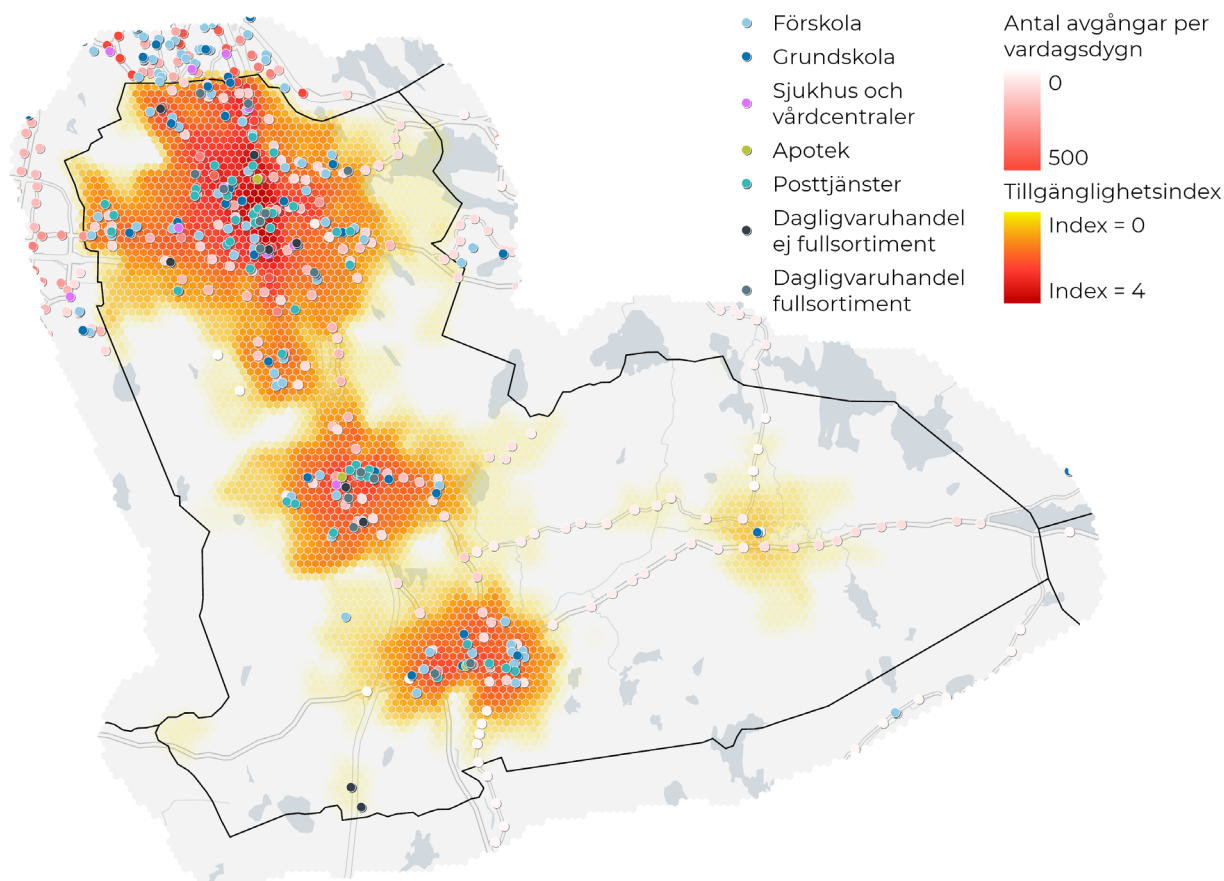
Indexet visar tillgängligheten i ett nuläge.

Förslagsvis upprättas en kopia av indexet där framtidsscenario kan läggas till och justeras för att undersöka hur tillgängligheten i ett område skulle förändras om planerna genomförs.

Resultatet blir en stor tabell med avstånd mellan alla hexagoner och information om vad som finns i varje hexagon. De subjektiva kriterier som ställs för hur tillgänglig en hexagon anses vara går att justera, dvs. metoden är flexibel. Dels kan kraven i tillgänglighetsberäkningen (t.ex. avstånd till målpunkter, antal målpunkter och vilka målpunkter som ska användas) och hur respektive målpunkt ska viktas anpassas efter kommunens behov och önskemål framöver. Dels kan indata enkelt uppdateras om t.ex. en busstidtabell uppdateras, hållplatser försvinner eller tillkommer, eller om befolkningsstatistiken ska uppdateras. (Se bild på nästa sida)



Figur 1: Tillvägagångssätt tillgänglighetsindex, WSP



Karta 1: Kollektivtrafikhållplatser, målpunkter och tillgänglighetsindex. WSP

Indata till modell för lägesbedömning

Målpunkter

Avgångar_vardagsdygn - Antal kollektivtrafikavgångar per hållplats för ett vardagsdygn. GTFS-data från Trafiklab hämtad 2023-05-30

Grundskola - Skolverket. Hämtad 2023-10-25

Förskola - Förskolor i kommunen. SCB. Hämtad 2023-10-25

Sjukhus_vårdcentral - Västra Götalandsregionen. 2023-10-23

Dagbefolkning Förvärvsarbetande dagbefolkning (totalt, data för år 2020). SCB, inköpt statistik år 2022

Apotek - Pipo serviceanalys, uttag 2023-11-01

Posttjänster - Pipo serviceanalys, uttag 2023-11-01

Dagligvaruhandel_full - Dagligvaruhandel med fullsortiment i kommunen. Pipo serviceanalys,

uttag 2023-11-01

Dagligvaruhandel_ejFull - Dagligvaruhandel utan fullsortiment (närbutiker) i kommunen. Pipo serviceanalys, uttag 2023-11-01

Grunddata per hexagon (ej del av tillgänglighetsberäkningar)

Bilnehav - Antal bilar per hushåll år 2020. SCB, inköpt statistik år 2022

Minst_en_bil - Andel av hushållen med minst en bil år 2020. SCB, inköpt statistik år 2022

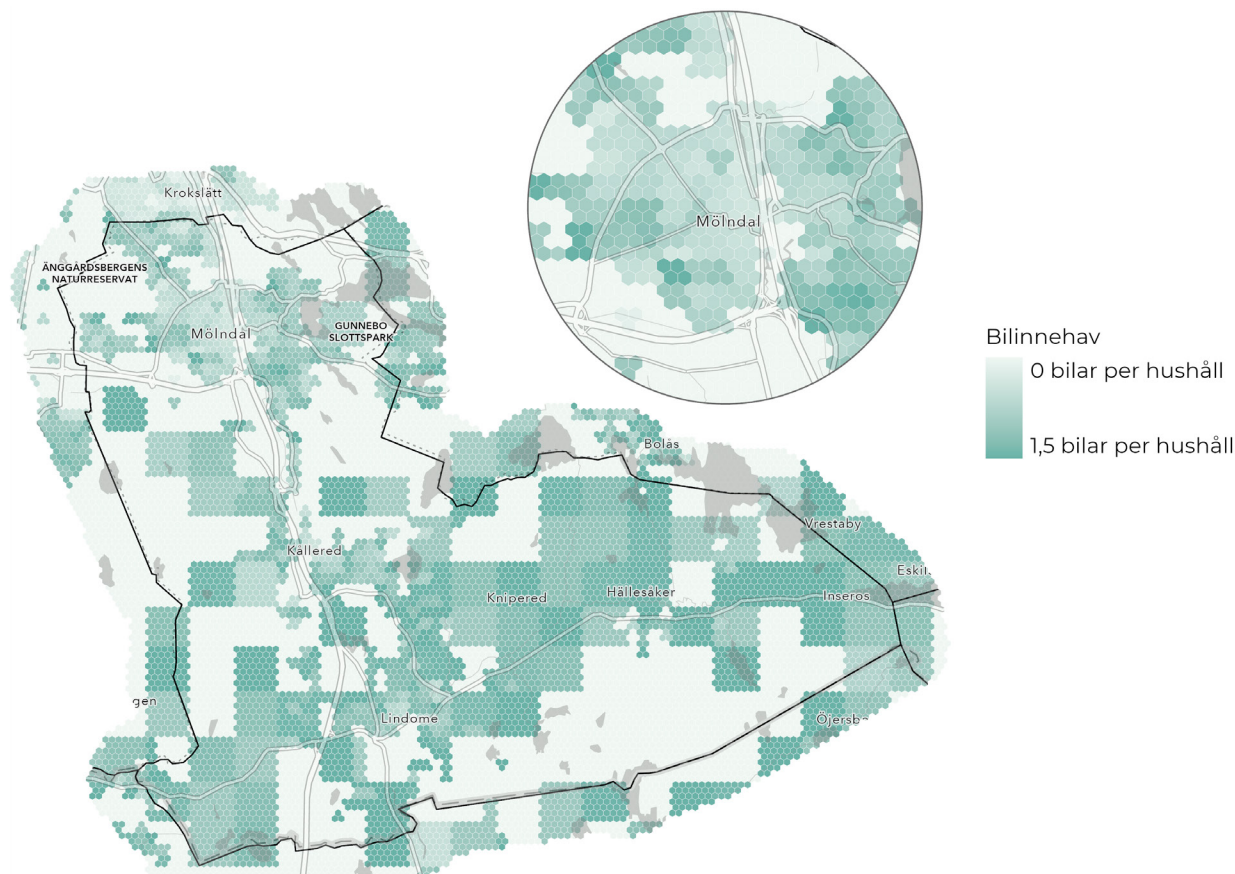
Ingen_bil - Andel hushåll utan bil år 2020. SCB, inköpt statistik år 2022

Täthet - Nattbefolkning (totalt, data för år 2021) och dagbefolkning (förvärvsarbetande dagbefolkning 20-64 år, data för år 2020) per hektar. SCB, inköpt statistik år 2022

Äganderätt - Antal som bor i äganderätt/totalt antal pers. SCB, inköpt statistik år 2022

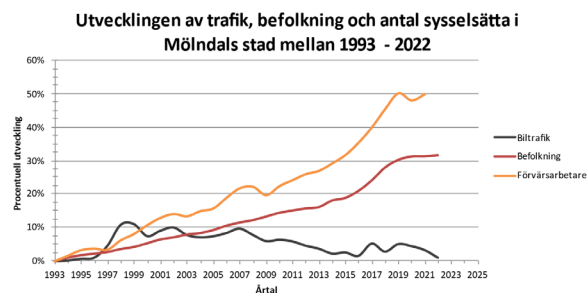
Statistik och analys

Bilnehav och bilanvändning



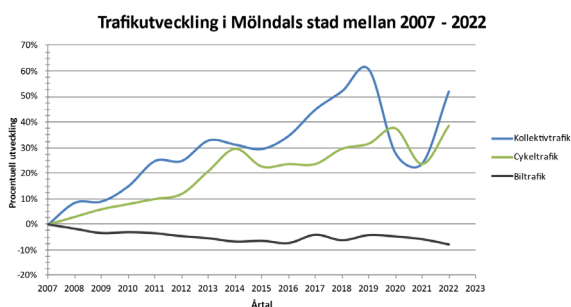
Karta 2: Bilnehav (och hushåll utan bil), WSP

I Mölndal hade en familj år 2013/14 i snitt 0,5 bil. Bilnehavet inom staden varierar kraftigt. I stadens landsbygdsområden ligger bilnehavet på ca 2 bilar per hushåll medan det i centrala delar av Mölndal ligger på max 0,5 bil per hushåll. Det har också ökat andelen hushåll som inte har någon bil alls. Tittar vi på biltrafik på våra lokala gator i kommunen så ser vi att fram till 1999 ökade biltrafiken kontinuerligt, men därefter har en utplaning skett och mellan 2007 och 2015 visar räkningarna på en minskning av biltrafiken med ca 7 %. Från 2015 till 2019 har sedan trafiken ökat något, för att sedan 2019 till 2022 kontinuerligt sjunka igen. Det intressanta är att denna trend har pågått i alla år, när kommunen konstant har ökat både befolkning och förvärvsarbete. Även under pandemin 2020-2022 fortsatte biltrafiken att minska.



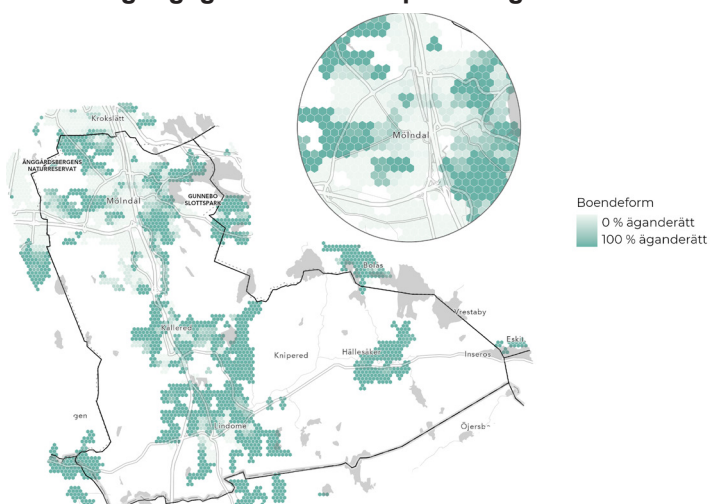
Figur 2: Trafik, befolkning och sysselsatta i kommunen, mellan 1993-2022.

Tittar vi på hur fördelningen ser ut mellan trafiklagen, så ser vi samma trender. Biltrafiken har från 2007 successivt minskat, medans resor med cykel och kollektivtrafik ökat markant. Undantag ser vi framförallt under pandemiåren 2019-2021, då alla resor totalt minskade. De hållbara resorna ökar, medans biltrafiken fortsätter att minska.

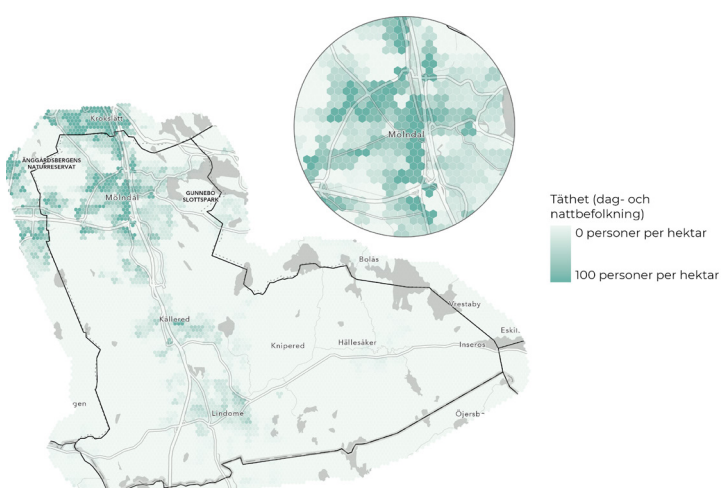


Figur 3: Trafikutveckling i Mölndals stad under 2007- 2022, räknat på lokalgator och fördelning av trafikslag.

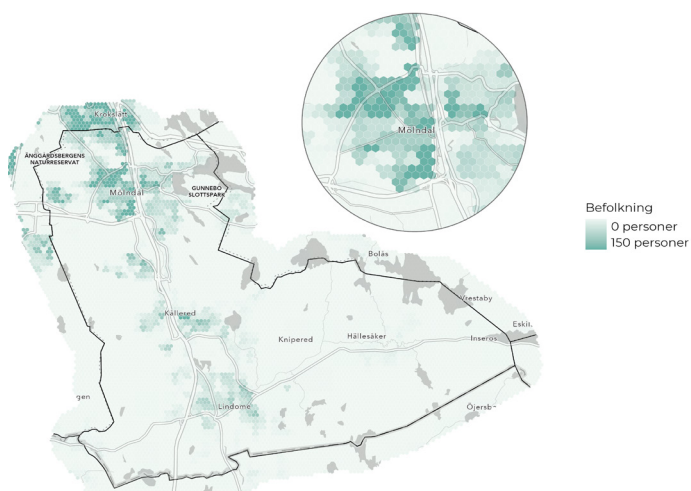
Övrig statistik som underlag till tillgänglighetsindex och parkeringstal



Karta 3: Boendeform, typ av bostad. WSP



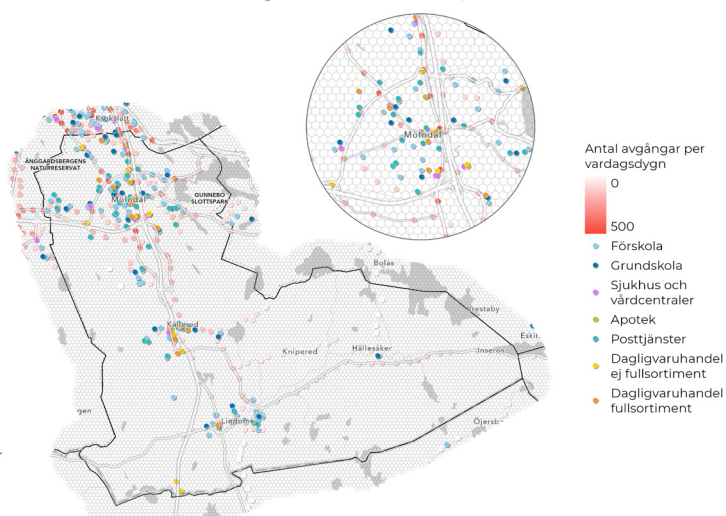
Karta 4: Täthet (kommunens dag- och nattbefolkning). WSP



Karta 5: Befolkning i antal personer: WSP

Parkeringstal

Policyn innehåller fasta grundvärden för parkeringstal för bostäder. Parkeringstalen är baserade på en kombination av kommunens mål och ambitioner tillsammans med kunskap om nuläget gällande bilinnehav, färdmedelsval, resvanor och socioekonomiska faktorer (ålder, inkomst, utbildningsnivå med mera).



Karta 6: Målpunkter och kollektivtrafikhållplatser; nulägesbild 2023. WSP

Målpunkterna som används i dagsläget är: Kollektivtrafikhållplatser: busshållplatser och pendeltågsstationer som har kvartstrafik i rusningstrafik, huvudcykelnät, livsmedelsbutiker, vårdcentraler, skolor/förskolor.

Detta underlag går att uppdatera vid behov, och möjligheten finns att även lägga till/ta bort faktorer.

Resvanor

Den senaste resvaneundersökningen (RVU) genomfördes av Origo på uppdrag av Svensk kollektivtrafik. RVUn genomfördes sep, okt, nov 2022 samt mars, april, maj 2023. Drygt 2200 intervjuer gjordes med Mölndalsbor.

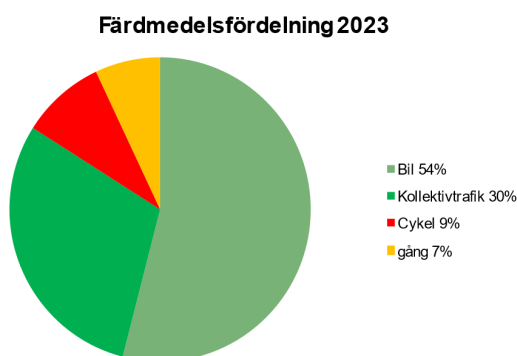
Jämför vi med tidigare resvaneundersökningen, så har det hållbara resandet ökat med flera procentenheter för varje undersökning. Totalt ligger nu kommunen på 46% andel hållbart resande år 2023.

Andel hållbart resande Mölndal:

2011 - 35 procent

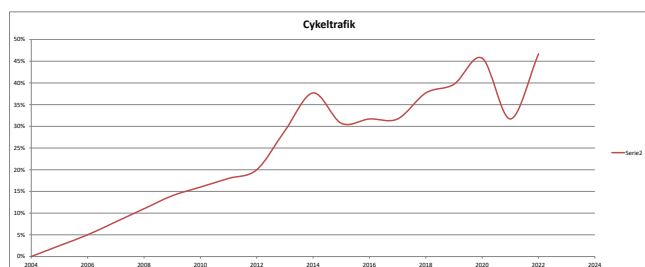
2018 - 41 procent

2023 - 46 procent



Figur 3: Färdmedelsfördelning 2023, och tidigare beräkningar. Avser lokalgator och ej statliga vägar. Från RVU 2022/23

Tittar vi på exempel från cykeltrafiken, så ser vi en trend av kontinuerlig ökning årligen, med undantag för pandemin 2020-2021.



Figur 4: Fasta beräkningar av 3 huvudcykelstråk i kommunen, 2004-2022.

Planerad infrastrukturutbyggnad

En del av regionkärnan

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

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

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

Utbyggnad av järnväg samt kollektivtrafik

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

regionutveckling.

Stomnätet, pulsådern i kollektivtrafiksystemet, binder samman stadsområdet och kopplar det till resten av regionen. Det behöver kompletteras och förstärkas om vi ska kunna locka och ta hand om fler resenärer. Därför har Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs stad, Mölndals stad och Partille kommun nu tillsammans tagit fram en gemensam målbild för stadstrafikens stomnät – det kollektivtrafiknät som idag består av spårvagns- och stombusslinjer, expressbussar och pendeltåg; Målbild Koll 2035.

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

Stråken är:

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

Potential för cykel och kollektivtrafik

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

Beräkningsexempel

Samnyttjande

Tabellen nedan visar exempel från Göteborgs stad på belägningsgrad för olika typer av markanvändning.

Kategori	Högsta nyttjandegrad %			
	Mån-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	80	80	70	100
Kontor	100	20	10	10
Dagligvaruhandel	40	100	80	5
Sällanköpshandel	40	80	100	5
Förskola, skola	100	20	5	0
Industri, lager	100	20	10	10
Hotell	50	50	30	100
Andra verksamheter	Ska studeras i varje enskilt fall			

Figur 5: Exempel på belägningsgrad för olika typer av markanvändning, högsta nyttjandegrad i procent.

För att beräkna samnyttjande behöver först antalet parkeringsplatser som behövs för respektive kategori beräknas. Därefter multipliceras antalet parkeringsplatser som behövs för respektive kategori med de definierade samnyttjandetalen i procent i tabellen och summeras för respektive tidsintervall. Den högsta summan är det antal parkeringsplatser som behövs vid samnyttjande.

Kategori	Mån-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	50*0,8=40	50*0,8=40	50*0,7=35	50*0,7=35
Kontor	40*1,0=40	40*0,2=8	40*0,1=4	40*0,1=4
Dagligvaruhandel	10*0,4=4	10*1,0=10	10*0,8=8	10*0,05=1
Summa platser	84	58	47	56

Figur 6: Räkneexempel för samnyttjande, antal parkeringsplatser * belägningsgrad

Enligt tabellen ovan blir dagtid måndag-fredag dimensionerande. De tre kategorierna har då tillsammans det högsta antalet platser för sina parkeringar. I detta fall behövs därmed cirka 16 % färre platser genom samnyttjande, 84 platser.

Kostnader för parkering

Bilparkering

Den ungefärliga kostnaden för att bygga bilparkering framgår av tabellen nedan. Till det kommer årliga kapital- och driftkostnader. För att finansiera parkeringen skulle avgiften för en bilplats i många fall behöva vara flera tusen kronor per månad vilket dock sällan tas ut som avgift. Istället fördelas stora delar av kostnaderna på hyror, löner och varupriser.

Det innebär att hushåll som inte har bil betalar för andras parkering. Omotiverat höga parkeringsnormer riskerar att bidra till subventioneringen.

Exempel på byggkostnad (kr per bilplats)

Markparkering: 15 000-30 000

Enklare parkeringsdäck, 2 plan: 80 000-100 000

Parkeringshus 4-7 plan: 250 000-450 000

Parkeringsgarage 1 plan under mark: 350 000-500 000

Parkeringsgarage 2 plan under mark: 500 000-750 000

Cykelparkering

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

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

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

Övriga mobilitetsåtgärder

Det finns fler mobilitetsåtgärder som kan användas för att styra och påverka människors mobilitet. Dessa räknas i dagsläget inte in som reduceringsgrundande vid beräkning av parkeringstal.

Startpaket till inflyttade och löpande information om mobilitet

Fastighetsägaren ska tillse att ett mobilitetspaket ordnas till alla boende vid inflyttning under hela mobilitetsavtalstiden. Paketet ska innehålla information om mobilitetsåtagandena i detta avtal samt annan relevant information som till exempel parkeringslösning för bil och cykel, kollektivtrafikutbud, cykelvägar och mobilitetstjänster i närområdet. Mobilitetspaketet ska också innehålla någon fysisk eller digital present som underlättar resor utan egen bil. Syftet är att informera boende i fastigheten om tillgängliga resealternativ samt uppmuntra till resor utan egen bil. Fastighetsägaren ska löpande hålla de boende informerade om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Detta kan ske genom till exempel anslag, nyhetsbrev eller andra tillgängliga informationskanaler. Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande.

Årlig mobilitetsaktivitet

Fastighetsägaren ska genomföra en årlig aktivitet med fokus på hållbar mobilitet och möjligheten för boende att resa hållbart. Aktiviteten ska som minst innehålla kostnadsfri cykelservice eller motsvarande och kan därutöver till exempel omfatta prova-på-aktiviteter, kampanjer eller tävlingar. Syftet är att på ett återkommande och positivt sätt hålla mobilitetsfrågan levande och uppmuntra boende att resa utan bil.

Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade

Fastighetsägaren ska kostnadsfritt erbjuda en månadsbiljett på kollektivtrafiken i Göteborg till nyinflyttade. Erbjudandet ska motsvara 1 månadsbiljett (30 dagar) för zon A för varje nytt hushåll som flyttar in i fastigheten under hela mobilitetsavtalets löptid. Syftet är att uppmuntra nyinflyttade att skaffa nya resvanor och prova på att resa kollektivt.

Realtidstavlor för kollektivtrafik

Fastighetsägaren ska tillse att realtidstavlor monteras i lägen där de är väl synliga för boende, till exempel i uppgångar och/eller entréer. Tavlorna ska visa information om kollektivtrafikens avgångar från närmsta hållplats och kontinuerligt hållas i god drift. Syftet är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande.

Lastcykelpool

Fastighetsägaren ska tillse att en lastcykelpool finns i ett lättillgängligt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. Poolen ska omfatta minst 3 fordon per 100 lägenheter (0-29 lägenheter = 1 fordon, 30-59 lägenheter = 2 fordon etc.) och ska ordnas på ytor utöver ordinarie cykelparkering. Kontinuerlig service och reparation av cyklarna ska ske under hela mobilitetsavtalets löptid. Efterfrågan på poolcyklar ska årligen följas upp och tillgodoses. Sådan utökning får ske på befintliga cykelparkeringar. Prismodellen ska vara attraktiv för de boende och stimulera till att många vill använda poolcyklarna. Syftet är att möjliggöra för boende att klara fler typer av ärenden med cykel.

Möjliggöra övriga åtgärder för att gynna cykelresandet

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

På arbetsplatser bör det exempelvis finnas utrymmen för de anställda att duscha och byta om då det uppmuntrar till cykelpendling längre sträckor. Den typen av service kan också inrymmas i cykelparkeringshus-/garage.

I anslutning till handel och service är förvaringsboxar där elcykelbatterier, hjälm och likande kan låsas in en bra service som även kan bidra till att minska stölden av elcykelbatterier.

Anpassning till framtida användning

Om exploatören möjliggör framtida användning och omvandling av parkeringsplatser till någon annan markanvändning (då behovet förändras) så kan det motivera reduktion av parkeringstal. Exempelvis att man vid påvisad outnyttjad

kapacitet kan bygga (om till) annat. Det skulle exempelvis kunna innebära att om p-hus ska byggas så ska höjd mellan våningar vara så tilltagen så att den kan ställas om till exempelvis kontor med 2,40 m i takhöjd i stället för standard 2,20 m som oftast används i parkeringshus.

Detta säkerhetsställs i ritningar i bygglovsprocessen.

för att äga sin egen bil. Kunden får full mobilitet genom att köpa ett abonnemang som innehåller flera transportslag, exempelvis kollektivtrafik, bilpool, cykelpool, samåkning och taxi.

Förutsättningar för framtidens mobilitet

Utöver de åtgärder för parkering och tillgänglighet som beskrivs i mobilitets- parkeringspolicyn finns flera andra åtgärder som kan ge positiva effekter på ett hållbart resande och mobilitet. De finns nya lösningar och tjänster som dyker upp allteftersom, och som studeras och utvecklas i snabb takt. Dessa kan komma att bli viktiga verktyg i framtiden med bevisade positiva effekter för mobiliteten. Då kan också policyn uppdateras och integrera dessa i stadens riktlinjer.

Dessa åtgärder ger ingen reduktion idag på parkeringstalen men staden ser mycket positivt på dessa initiativ och lösningar.

Mobility management

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

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

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

Mobility as a service

Ett exempel på ett spännande utvecklingsområde är kombinerad mobilitet, även kallat mobilitet som tjänst eller Mobility as a Service (MaaS). Det är som en abonnemangstjänst för mobilitet och bygger på idén att prenumerera på mobilitetstjänster istället

