



Trivector

2022-12-22

Parkeringsutredning Övermannen



Innehåll

Bakgrund	2
Förutsättningar	3
Tillgänglighet till och från området	3
Dagens bilinnehav	4
Projektförutsättningar	5
Beräknad efterfrågan på parkering	6
Beräkning av parkeringsefterfrågan för bostäder	6
Beräkning av parkeringsefterfrågan för kontor	6
Verksamheternas fordonspark	6
Parkering för rörelsehindrade	6
Ersättning av befintlig markparkering	7
Beräkning av parkeringsefterfrågan för verksamhetslokal	7
Parkeringslösning	7
Sammanfattning och reflektioner	8
 Bilaga I Parkeringstal Jönköping	
Bilaga II Situationsplan 2022-12-09	

Sammanfattning

I projektet Övermannen planerar Vätterhem för exploatering i form av bostäder m.m. Planerad exploatering uppgår till 8 277 m² ljus BTA bostäder, 6 300 m² BTA kontor, och ev. 600 m² LOA verksamheter, och är beläget på Råslätt utanför Jönköping.

Projektet beräknas behöva 232 cykelplatser och 186 bilplatser för att möta kommunens krav på parkering för tillkommande bebyggelse, samt ersätta befintliga platser som försvinner och tillgodose verksamhetens (Vätterhems förvaltning och hemtjänsten/hemsjukvården) efterfrågan på parkering för tjänstebilar. Totalt anordnas ca 200 bilplatser i en parkeringsanläggning, vilket därför tillgodoser beräknad efterfrågan. Därutöver kommer även ett mindre antal markplatser att anordnas.

Utredningen har endast tagit hänsyn till detaljplaneområdets parkeringsefterfrågan. En vidare rekommendation är att utreda parkeringsefterfrågan från projektet Övermannen i relation till hela parkeringssituationen i Råslätt.

Om

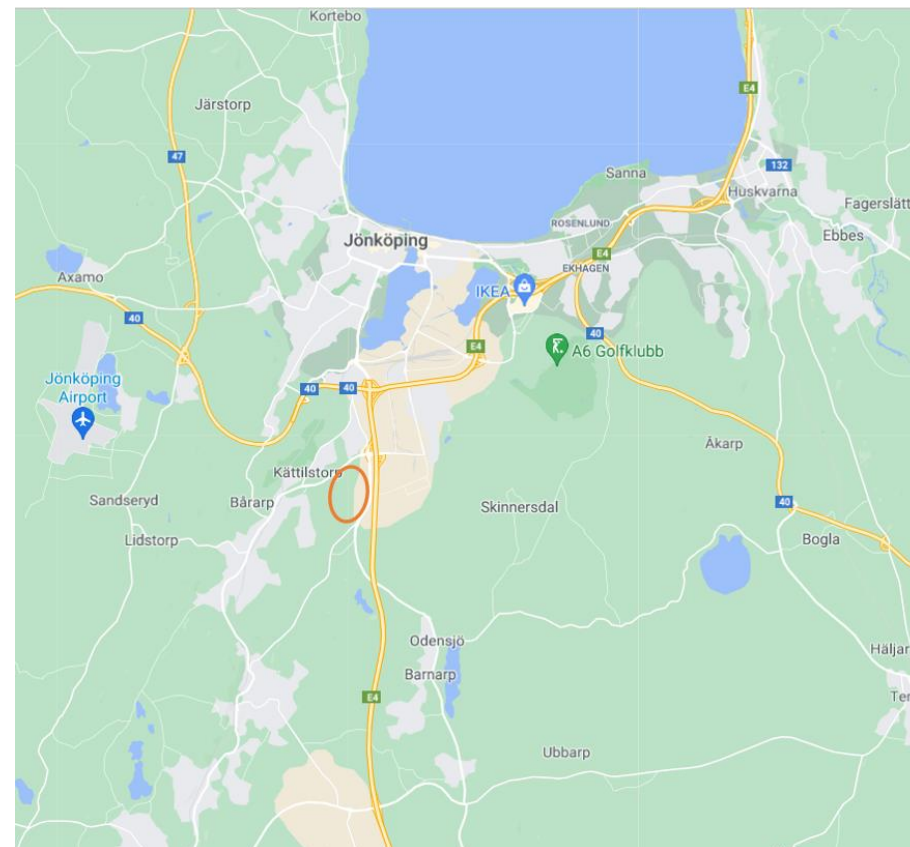
Beställare:	Lina Davidsson, Skanska
Utredare:	Olivia Dahlholm, Trivector Rasmus Sundberg, Trivector Johan Kerttu, Trivector
Version:	1.1
Datum:	2022-12-22
Konsulter:	Trivector Traffic
	Väwaregatan 21 · SE-222 36 Lund / Sweden
	Telefon +46 (0)10-456 56 00 E-post: info@trivector.se

Bakgrund

I projektet Övermannen i Råslätt planerar Vätterhem att uppföra nya bostäder, kontor för Vätterhems förvaltning och för hemtjänsten samt verksamhet i form av gym. Aktuell detaljplan är belägen på Råslätt som är en stadsdel i södra Jönköping, byggd i slutet av 1960-talet och början av 1970-talet. Stadsdelen består av två tätbebyggda bostadsområden som skiljs åt av ett centrum med skolor och butiker. Området genomgår och har genomgått stora förändringar med bland annat ny vårdcentral och pågående arbete med ett nytt resecentrum.

Projektet omfattar en nybyggnation av 8 277 m² ljus BTA bostäder, 6 300 m² BTA kontor och ev. verksamhet/gym om ca 600 m² LOA, och är beläget på Råslätt (Jönköping), se Figur 1.

Syftet med denna parkeringsutredning är att beskriva områdets tillgänglighet med olika färdmedel, serviceutbud samt att beräkna efterfrågan på bilparkering med utgångspunkt i Jönköpings kommuns parkeringstal.



Figur 1 Projektområde markerad med orange linje © GoogleMaps bidragsgivare

Förutsättningar

Tillgänglighet till och från området

I detta avsnitt beskrivs vilka förutsättningar som finns för mobilitet till och från området, med gång, cykel och kollektivtrafik.

Gång och serviceutbud

Inom gångavstånd från detaljplaneområdet, på Råslätt, finns ett antal målpunkter i form av lokal service. Inom gångavstånd finns bland annat skolor (F-6 och 7-9), förskola, mataffär och övriga butiker och serviceinrättningar, vårdcentral, samt idrottsanläggningar.

Övermannen ligger knappt 200 meter från Råslätt centrum där stora delar av den lokala servicen finns, däribland vårdcentral, mataffär och kollektivtrafikförbindelser. Vardagsärenden bedöms därmed kunna göras till fots i stor utsträckning.

Cykel

Förutsättningarna för att cykla till, från och inom Råslätt är goda. Jönköpings huvudcykelstråk i nord-sydlig riktning inleds på Råslätt och avslutas mitt i centrala Jönköping (Hamnkanalen). Utmed och i nära anslutning till stråket finns ett antal viktiga målpunkter, bland annat Jönköping University, två gymnasieskolor och flera grundskolor. Cykelavståndet från Övermannen till Hamnkanalen är ca 6 km (18 min), avståndet till Jönköping University är knappt 5 km (15 min). Till Ryhov är det cirka 5 km (15 min), och till Asecs köpcentrum cirka 6 km (19 min).

Cykelvägarna är genomgående separerade från bilvägarna men fotgängare och cyklister delar samma yta utan separering. Cykelvägen mellan Råslätt och centrala Jönköping är relativt plan och utan större barriärer. Cykelvägarna i öst-västlig riktning är av betydligt sämre kvalitet och med fler barriärer och kraftiga lutningar. I öst-västlig riktning är dock samtidigt antalet målpunkter för cykeltrafik betydligt färre.

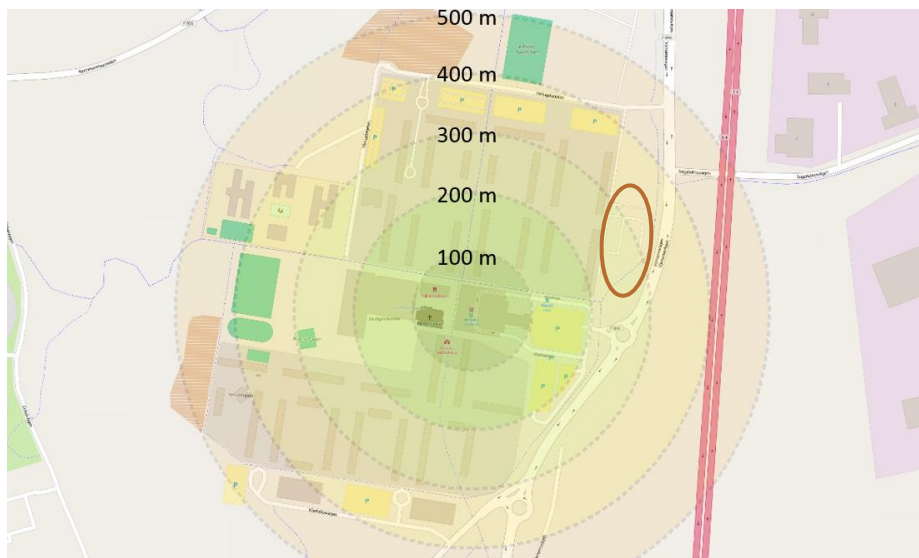
Området har goda förutsättningar cykelpendling. Avstånden är sådana att pendling och resor med elcykel kommer att vara attraktivt, där en elcykel sänker restiden till centrum markant. Förutsättningarna för att hantera inköpsresor och vardagsärenden på cykel bedöms också som god.

Kollektivtrafik

Med resande via kollektivtrafiken från området når man centrala Jönköping på ca 15 minuter och Huskvarna centrum på ca 40 minuter. Till de stora närliggande arbetsplatserna Asecs och Ryhov tar det 14 respektive 11 minuter med kollektivtrafiken. Turtäthet och restid redovisas i tabell 1.

Närmsta busshållplats är Råslätt centrum på cirka 150 meters gångavstånd från området, se figur 2. Därtill byggs nu ett nytt resecentrum i Råslätt viket minskar gångavståndet och förbättrar tillgängligheten ytterligare.

Kollektivtrafikutbudet lämpar sig väl för arbetspendling och även för att nå service och affärer för alla relationer som ligger centralt i Jönköping. Stombusslinjerna (1,3) är inritade i figur 4 i bilaga I.



Figur 2 Fågelavstånd från hållplatsen vid Råslätt centrum. Projektområde visas med orange linje.

Dagens bilinnehav

Enligt Jönköpings kommuns egen statistik för Råslätt (statistikområde 321) fanns det år 2021 2 992 bostäder i området och totalt 1 147 personbilar i trafik, samt 913 hushåll med bil och 1 679 hushåll utan bil.¹ Det motsvarar ett bilinnehav på i snitt **0,38 bilar per bostad** och **ca 35 % hushåll med bil**.

¹ http://qlikextern.jonkoping.se/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=extern_webb.qvw&lang=sv-SE&host=QVS%40jhp-srv0351&anonymous=true [2022-12-19].

Tabell 1 Kollektivtrafik från Råslätt.

Linje	Restid till/från centrala Jönköping* (Juneporten/Resecentrum)	Turer högtrafik (kl. 07-08)	Trafikdygn (mån-tors)
Linje 1 (Råslätt - Husqvarna)	16 min	10	04.39 - 02.19
Linje 3 (Råslätt-Tokarp)	17 min	5	04.45 - 02.12
Linje 24 (Hyltena - Centrum)	14 min	3	05.14 - 02.44
Linje 27 (Månsarp/Taberg - Skänkeberg)	19 min	3	05.15 - 02.15
Linje 1 (Råslätt - Husqvarna)	16 min	10	04.39 - 02.19
Linje	Restid till/från Husqvarna Viktoriaplan	Turer högtrafik (kl. 07-08)	Trafikdygn (mån-tors)
Linje 1 (Råslätt - Husqvarna)	41 min	10	04.39 - 02.19
Linje	Restid till/från Asecs/Ryhov	Turer högtrafik (kl. 07-08)	Trafikdygn (mån-tors)
Line 3 (Råslätt-Tokarp)	14/11 min	5	04.45 - 02.12

Projektförutsättningar

Övermannen ligger i Råslätt vilket är inom **zon B** i Jönköpings stads parkeringskarta, se Figur 3 i Bilaga I. Efter samråd med kommunen har området, på grund av sina goda kollektivtrafik- och cykelmöjligheter, fått ett reducerat parkeringstal som motsvarar **zon A**².

Detta innebär att området har ett grundtal på **8 bilplatser per 1 000 m2 BTA** och **18 cykelplatser per 1 000 m2 BTA** för lägenheter >35 m², samt **6 bilplatser per 1 000 BTA och 22 cykelplatser** för lägenheter <35 m². Dessa parkeringstal inkluderar även plats för besökare.

För kontor ger detta ett grundtal på **8 bilplatser per 1 000 m2 BTA** och **12 cykelplatser per 1 000 m2 BTA** för kontor.

För verksamheten gym finns inga parkeringstal i Jönköping kommuns parkeringsnorm och antaganden behöver därför göras om vilken parkeringsefterfrågan verksamheten ger upphov till, se tabell 2.

Parkering ska enligt planförslaget lösas i parkeringshus och parkering på kvartersmark i anslutning till lokalator.

Tabell 2 Projektsammanfattning.

Typ	Yta	Kommentar
Bostäder	8 277 m2 ljus BTA	8 277 m2 ljus BTA lägenheter planeras, 107 st, varav 39 st klassas som små lägenheter (<35 kvm, totalt 1 253 kvm BOA och 1 689 kvm ljus BTA).
Kontor (Hemtjänst och förvaltning)	6 300 m2 BTA	50 anställda i förvaltningen, 70 anställda i hemsjukvården, 30 anställda i hemtjänsten.
Ev. verksamhet/gym	600 m2 LOA (ca 800 kvm BTA)	Antagande, 2 anställda på plats samtidigt och 40 besökare/1 000 m2 BTA

² Enligt uppgift möte Vätterhem och Skanska 2021-08-17

Beräknad efterfrågan på parkering

Beräkning av parkeringsefterfrågan för bostäder

Med hjälp tidigare beskrivna parkeringstal för bil och cykel för bostäder kan efterfrågan på parkering beräknas. Resultatet blir en grundefterfrågan på **63 parkeringsplatser för bil³** och **156 parkeringsplatser för cykel⁴**, varav **minst 78 ska vara lättillgängliga**. Utbudet av bilplatser för bostäder motsvarar ett genomsnittligt bilinnehav om 0,59 bilar/bostad, vilket är betydligt högre än dagens nivå på bilinnehav (0,38 bilar/bostad år 2021).

Beräkning av parkeringsefterfrågan för kontor

Projektet omfattar 6 300 kvm BTA kontor, vilket ska nyttjas av hemtjänst/hemsjukvård och Vätterhems förvaltning. Utifrån tidigare beskrivna parkeringstal för bil och cykel för verksamheter kan efterfrågan på parkering beräknas. Resultatet blir en parkeringsefterfrågan på arbetsplatsparkering motsvarande **51 parkeringsplatser för bil⁵** och **76 parkeringsplatser för cykel⁶**. Av parkeringsplatserna för cykel ska minst **38** vara lättillgängliga.

Totalt kommer kontorslokalerna att rymma cirka **50** anställda per 1 000 kvm BTA (inkl. förvaltning/hemtjänst/hemsjukvård). Enligt Vätterhem är det rimligt att tänka sig en maximal närvaro om ca 33 personer per 1 000 kvm BTA, en genomsnittlig vardag. Detta innebär att omkring 24 % av de anställda kan resa med bil till arbetsplatsen och ca 36 % kan cykla.

$$^3 \frac{6\,588 \cdot 8}{1\,000} + \frac{1\,689 \cdot 6}{1\,000} = 63$$

$$^4 \frac{6\,588 \cdot 18}{1\,000} + \frac{1\,689 \cdot 22}{1\,000} = 156$$

Om fler anställda väljer att resa med bil till kontorslokalerna bör Vätterhem hänvisa till de större ytorna med befintliga parkeringsplatser för boende på Råslätt. Här har det i en tidigare utredning visats att det finns goda möjligheter till samnyttjande dagtid⁷. Parkeringstalet för cykel bedöms ge tillräckligt utrymme för en cykelvänlig arbetsplats.

Verksamheternas fordonspark

Både Vätterhems förvaltning och hemtjänsten/hemsjukvården är verksamheter med olika typer av tjänstefordon. Enligt Vätterhem har förvaltningen behov av ett visst antal parkeringsplatser för sina olika typer av fordon och de ges utrymme separat från den övriga parkeringslösningen. Totalt rör det sig om **17 st elbilar och 30–32 vanliga personbilar**.

Parkering för rörelsehindrade

Enligt kommunens parkeringstal ska minst en parkeringsplats för besökande anläggas vid bostäder och verksamheter och fler platser ska kunna beredas om behov uppstår. En tumregel är att minst 2 % av det totala antalet bilplatser ska kunna iordningsställas för rörelsehindrade, vilket i detta fall innebär **3 bilplatser**.

$$^5 \frac{6\,300 \cdot 8}{1\,000} = 51$$

$$^6 \frac{6\,300 \cdot 12}{1\,000} = 76$$

⁷ Trivector (2016) Parkeringsutredning Råslätt. Rapport 2016:74

Ersättning av befintlig markparkering

Planerad exploatering innebär att 30 befintliga markparkeringar försvinner. Dessa ska ersättas till 75 %, det vill säga 23 bilplatser, och adderas till antalet platser för tillkommande bebyggelse.

Beräkning av parkeringsefterfrågan för verksamhetslokal

Verksamhetslokalen på 800 m² BTA (600 kvm LOA) är en eventuell exploatering. En identifierad möjlighet är ett gym, vilket i så fall skulle ge en maximal samtidig närvaro om 34 personer (2 anställda, samt 40 besökare per 1 000 kvm BTA)⁸.

Antaganden behöver därtill göras om den faktiska efterfrågan på bil- och cykelparkering. Antaget görs att majoriteten av besökarna kommer att ha lokal anknytning och cykla eller gå till anläggningen. Emellertid passeras området av den vältrafikerade Barnarpsvägen/Värnamovägen och det finns de som inte bor i området som stannar till för att handla i Råslätt centrum, som även kan tänkas nyttja gymmet. Därför görs antaget att 20 % av besökare och anställda på gymmet kommer med bil och 60 % med cykel.

Detta ger en bedömd efterfrågan på parkering om **7 bilparkeringsplatser**⁹ och **21 cykelparkeringsplatser för verksamhetslokalen**¹⁰, se Tabell 3.

Utredningen bedömer att även befintlig besöksparkering i centrum kan nyttjas vid tillfälliga toppar i efterfrågan på besöksparkering.

⁸ $2 + \frac{800 \cdot 40}{1000} = 34$

Tabell 3 Färdmedelsandel, anställda och besökare, gym

På plats i maxtimmen	Färdmedelsandel	Parkeringsefterfrågan
2 anställda	20 % bil	7 bpl
32 besökare	60 % cykel	21 cpl

Parkeringslösning

Projektet beräknas totalt efterfråga **232 cykelplatser** och **137 bilplatser** (inkl. 23 befintliga bpl som ersätts), enligt kommunens parkeringstal för verksamma, besökare och boende. Därtill kommer **47-49** parkeringsplatser för bil för hemtjänsten och hemsjukvårdens verksamhetsfordon. I Figur 3 visas utsnitt ur situationsplan med tänkt parkeringslösning för merparten av bilparkeringen i en parkeringsanläggning i Övermannen 21 (198 bpl). För större bild se bilaga II. Därtill kommer ett mindre antal markplatser, varav 3 hkp, att anläggas på kvartermark. Planerad parkeringslösning och -utbud täcker alltså **beräknad efterfrågan om max 186 bpl**.



Figur 3 Situationsplan där den högra byggnaden utformas för att rymma efterfrågan på bilparkering. Källa Enter Arkitektur.

⁹ $34 \times 0,6 = 21$

¹⁰ $34 \times 0,2 = 7$

Sammanfattning och reflektioner

Projektet behöver tillskapa utrymme för 232 parkeringsplatser för cykel och 186 parkeringsplatser för bil för att möta kommunens krav på parkering. Statistik över befintligt bilinnehav visar att efterfrågan för bostäder ligger betydligt lägre än P-talen. Värt att tillägga är att utredningen endast tagit hänsyn till detaljplaneområdets parkeringsefterfrågan, enligt gällande P-norm.

Det bedöms finnas goda förutsättningar, utifrån tidigare utredning av parkeringssituationen i Råslätt¹¹, för att helt eller delvis hantera Övermannens parkeringsefterfrågan i befintligt parkeringstillstånd genom att mer strategiskt arbeta med parkeringsavgifter och samnyttjande av bilparkering mellan boende, besökare och verksamma. Hur detta lämpligen bör lösas är ett naturligt nästa steg att utreda. Därtill rekommenderas Vätterhem att utreda hur mobilitetsåtgärder i form av exempelvis bil- och cykelpool kan stärka förutsättningarna för hållbart resande och en robust parkeringssituation.

¹¹ Trivector (2016) Parkeringsutredning Råslätt. Rapport 2016:74

Bilaga I Parkeringstal Jönköping

Parkering i Jönköping

I detta kapitel sammanfattas gällande reglering och styrdokument kring parkering i Jönköping. Fokus ligger på riktlinjer vid nybyggnation av bostäder och regler för kontor.

Program för parkering i Jönköpings kommun (2015)

2015 godtogs ett nytt program för parkering i Jönköpings kommun. Enligt kommunen ska programmet ange inriktningen för hur de förändrade förutsättningarna för parkering ska hanteras och hur tillgängligheten till olika delar av kommunen ska ordnas genom parkering. Programmet ska medverka till att trafiksystemet genom parkeringen stödjer den stadsutveckling som finns beslutad i en rad andra dokument/sammanhang. Kommunens målsättning med programmet är att det ska medverka till skapandet av en stad som är tillgänglig för alla. Programmet skall uppmuntra till att fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt. Det ska även bidra till en attraktiv och vacker stad med en hållbar utveckling ur social, ekonomisk och ekologisk synvinkel.

I programmet lyfts följande fokusområden och principer:

God sammanvägd tillgänglighet

- Boende-, besöks- och kundparkering prioriteras på kvartersmark
- Angöring, korttids- och boendeparkering prioriteras på gatumark
- Tillgång till cykelparkering ska vara god
- Avstånd till parkering och till kollektivtrafik bör vara jämförbara

- Tillgång till god kollektivtrafik bör påverka bedömning av parkeringsbehov
- Tillgänglighet för funktionshindrade ska vara god
- Tillgång till moped- och motorcykelparkering ska beaktas
- Tillgång till parkering med möjlighet att ladda elfordon ska beaktas

Effektiv markanvändning

- Samnyttjande av parkeringsplatser ska främjas
- Möjlighet till parkeringsköp/avlösen ska finnas
- Parkeringsplaner bör upprättas för större nybyggnadsområden
- Bilpooler och övriga mobility management-åtgärder bör främjas
- Pendlar- och samåkningsparkeringar ska främjas

Attraktiv stadsmiljö

- Parkering ska i huvudsak ske på egen kvartersmark
- Parkering ska anpassas efter stadsbilden och parkeringshus bör utföras med möjlighet till flexibel användning av de nedre våningsplanen

Parkeringstal (2016)

Parkeringstalen anger det minsta antal bil- och cykelparkeringsplatser som byggherren/fastighetsägaren ska anordna på kvartersmark vid ny- och tillbyggnad samt vid ändrad användning av fastighet. Parkeringstalen utgör riktlinjer för beräkning av parkering och omfattar hela kommunen (indelat i 3 geografiska zoner), se Figur 4. Parkeringstalen finns för att säkerställa att parkeringar anläggs på kvartersmark så att överbeläggning inte uppstår på allmän plats. Parkering för boende, besökare och kunder ska prioriteras på kvartersmark. Jönköpings kommuns utgångspunkt för bedömning av parkeringsbehov är att vid bostäder bör varje bil ha en parkeringsplats. Detta då de ser det som en förutsättning för att kunna lämna bilen hemma och istället gå, cykla och åka kollektivt till arbete och aktiviteter när så är möjligt.

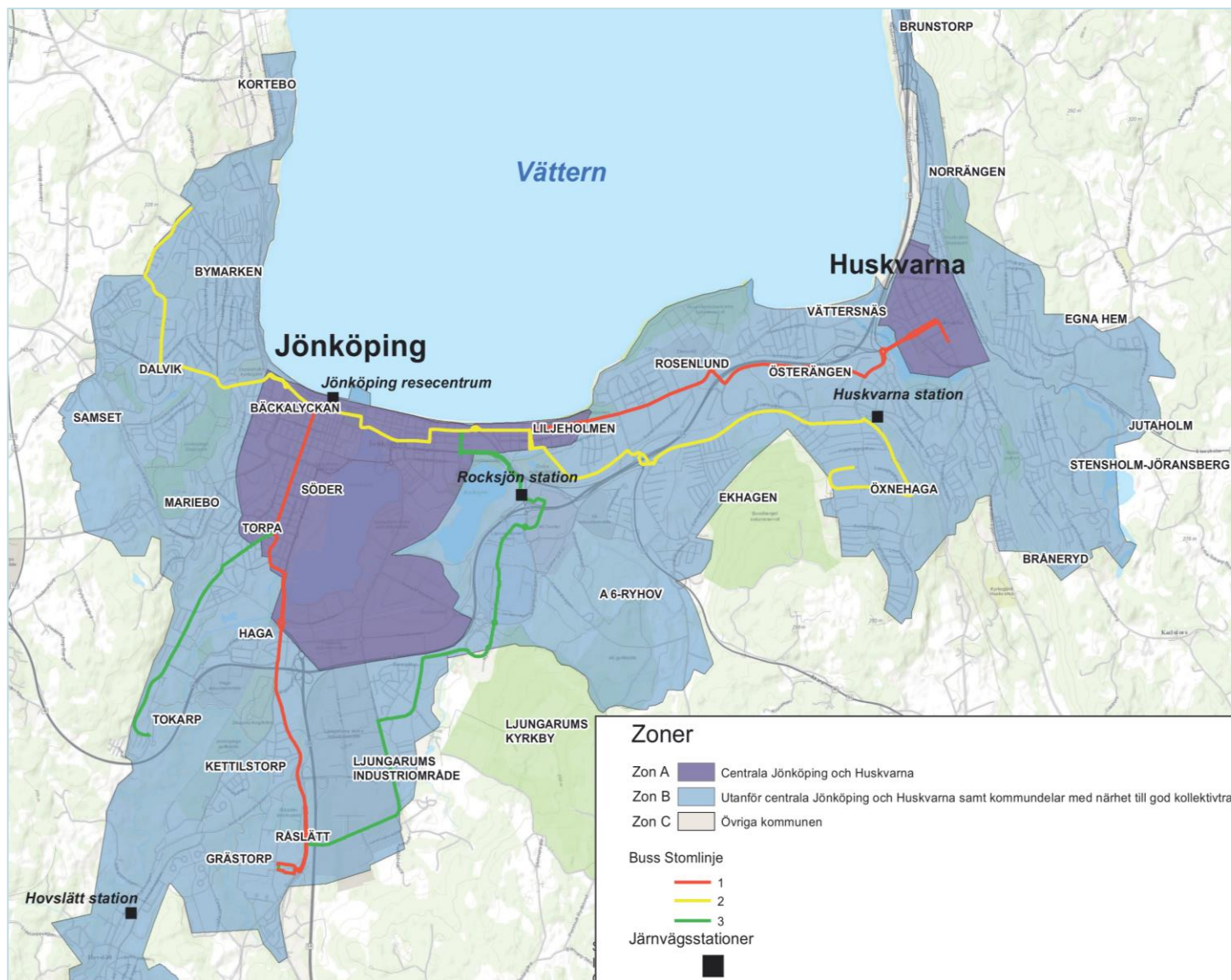
Parkeringstalen, som är flexibla, innebär att byggherrar/fastighetsägare i viss utsträckning kan påverka det antal bilparkeringsplatser som ska anläggas vid nybyggnation. En reduktion av antalet parkeringsplatser för bil med upp till 15 % kan erhållas om särskilda åtgärder görs för att minska efterfrågan på bilparkeringsplatser. Sådana åtgärder redovisas av byggherren/fastighetsägaren i en Grön resplan (se nästa avsnitt) som presenteras/diskuteras under detaljplanearbetet och följs upp (i vissa fall upprättas) i samband med att bygglov söks. Ett grundläggande krav för den Gröna resplanen är att byggherren/fastighetsägaren vid försäljning och uthyrning åtar sig att marknadsföra/informera om förutsättningarna för boendet/verksamheten och varför man valt att reducera antalet parkeringsplatser.

I kategorin bostäder har en undergrupp införts, smålägenheter (<35 kvm), med lägre krav på parkeringsplatser för bilar. Särskilda parkeringsutredningar kan i vissa fall bli aktuella för bostäder, kontor och förskolor/skolor men behövs alltid för övriga kategorier. Talen gäller som riktlinjer vid detaljplanläggning och som krav vid bygglovgivning.

Parkeringstalen för bostäder och kontor är redovisade tabell 4 i nedan.

Tabell 4 Parkeringstal för bostäder och kontor i Jönköping

Zon	Bilplatser ¹	Cykelplatser ²
Lägenheter >35 m ²		
A	8	18
B	9	18
C	10	18
Lägenheter <35 m ²		
A	6	22
B	7	22
C	9	22
Kontor		
A	8	12
B	10	10
C	12	8
1) Observera att parkeringstalen kan sänkas med 15 % mot ovan enligt beskrivet i kapitlet Parkeringstal (2016) .		
2) Varav min 50 % i marknivå (minst två cykelplatser per lägenhet/bostad)		



Figur 4 Parkeringszoner i Jönköping.

Bilaga II Situationsplan 2022-12-09

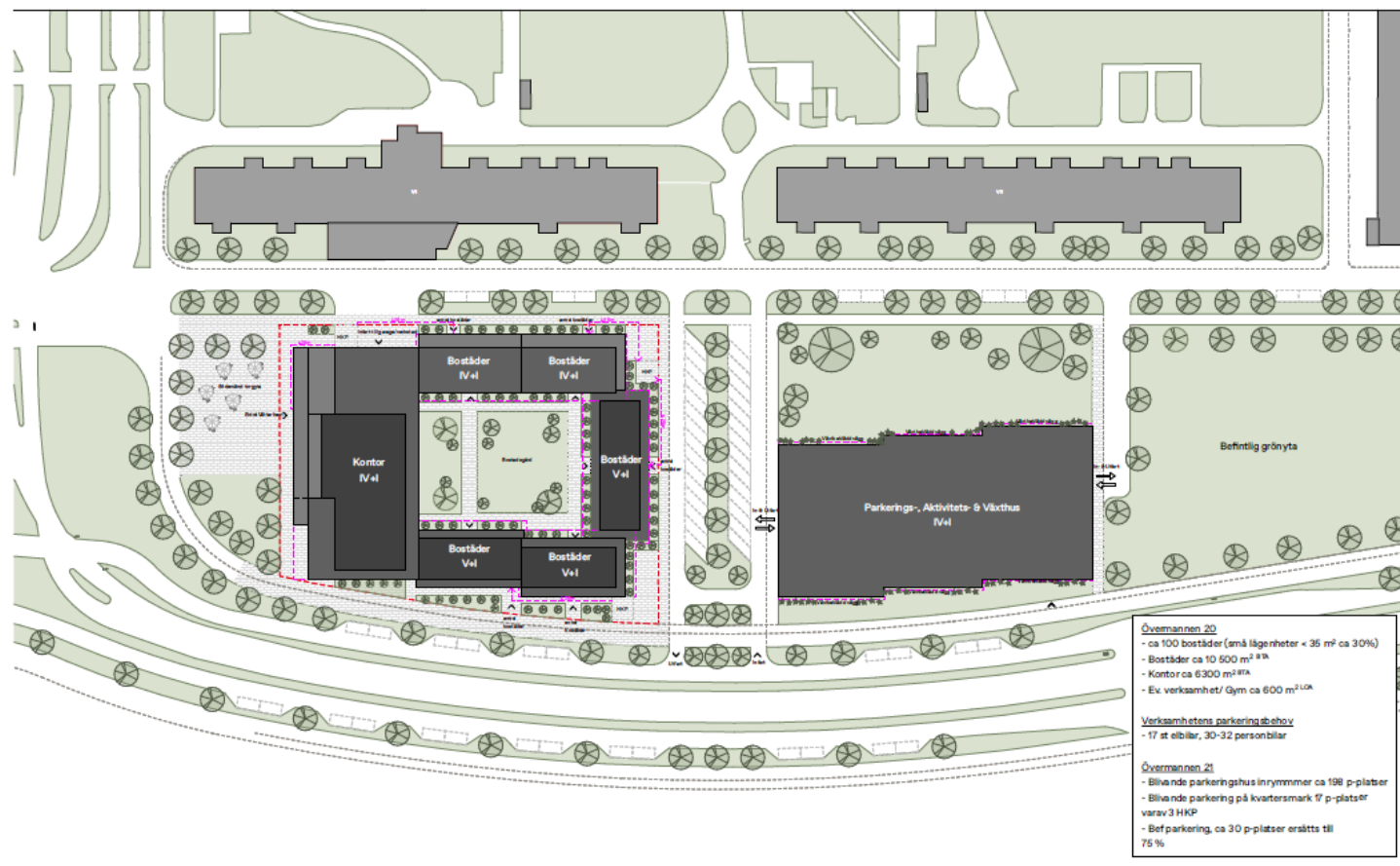
enter
arkitektur

20047 / Kv Övermannen / Jönköping
UTREDNING

Situationsplan
Skala 1:800 (A3)



0 5 10 20 40m



Figur 5

Situationsplan med bilparkeringslokalisering.



Trivector Traffic

Trivector, med cirka hundra medarbetare, består av tre verksamhetsbolag med var sitt verksamhetsområde och ett nära samarbete. Alla drivs av ett vetenskapligt tänkande, inriktat på praktiska resultat samt ett stort och äkta engagemang.

Trivector Traffic

Vi hjälper våra kunder att utveckla trafiklösningar för en hållbar framtid. Ett effektivare, mer hållbart och säkert transportsystem i alla dess delar. Vi gör det främst genom konsultinsatser, forskning och utbildning.

Trivector Traffic

Väwaregatan 21 · SE-222 36 Lund / Sweden

Telefon +46 (0)10-456 56 00 · info@trivector.se