
RAPPORT

HÖGSKOLEFASTIGHETER I JÖNKÖPING

Parkeringsutredning för högskoleområdet i Jönköping

UPPDRAGSNUMMER 30022736



FÄRDIG RAPPORT, reviderad efter kommunalt samråd

2021-10-12

TRAFIKANALYS & TRAFIK SYD

Följande har varit inblandade i utredningsarbetet:

Sweco

Gabriel Rye-Danjelsen, rapporttext, utredning och uppdragsledning
Jessica Jaremo, Utredningsspecialist och synpunkter på rubrik och text
Daniel Henricson, oberoende granskning

Högskolefastigheter AB

Erling Johnsen, projektledare, framtagande av underlagsdata från högskolan och förslag
Göran Carlsson, ombud, synpunkter på rapporttext och rubriker

Sammanfattning

Metod och genomförande

Sweco har tillsammans med HÖFAB, Högskolefastigheter i Jönköping AB arbetat med metod och genomförande av denna parkeringsutredning. Någon inventering av antalet använda bilplatser har inte genomförts på grund av coronaepidemins påverkan på verksamheten. Däremot har tre scenarion tagits fram av Sweco med tre personkategorier: anställd, studerande och besökande med olika parkeringstal. Motsvarande parkeringstal per 1 000 kvadratmeter bruttoarea, BTA redovisas också.

Förslag till parkeringsbehov

Området öster om hälsohögskolan och högskolans friskvårdsanläggning, Campus Arena mot Munksjön är planerad för nybyggnation.

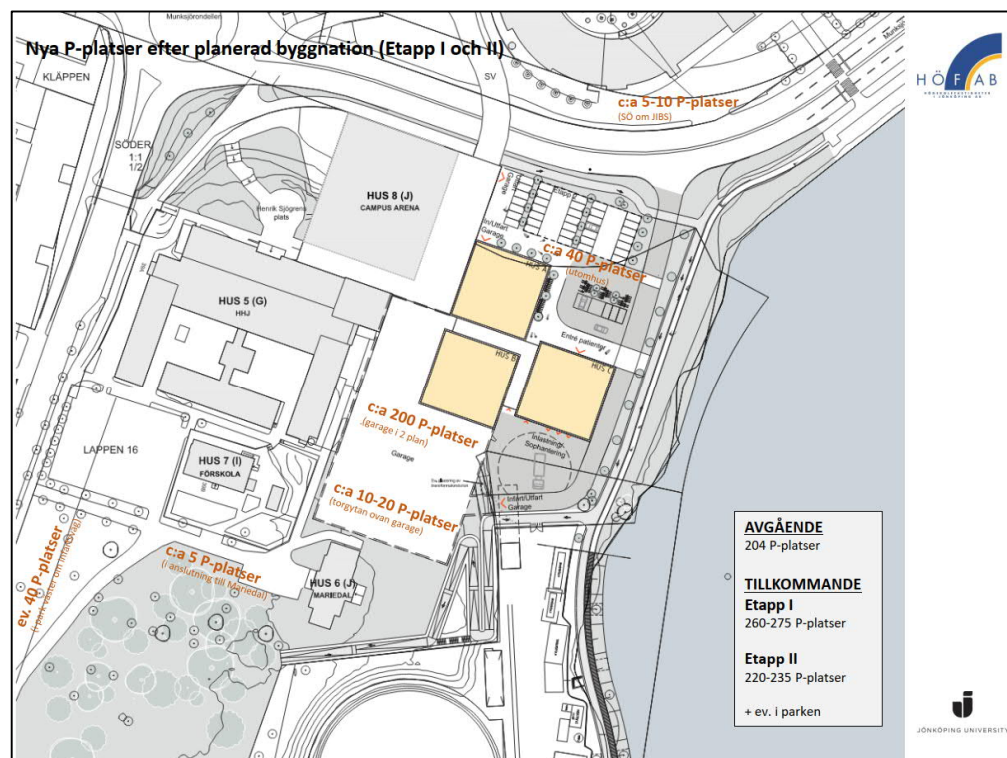
HÖFAB föreslår att totalt cirka 220 till 235 bilparkeringsplatser till anställda, studerande och besökande tillskapas inom nybyggnadsområdet för etapp ett och två.

I den första etappen kommer det finnas 260 till 275 platser men dessa minskar efter utbyggnaden av etapp två, se figur nedan.

Detta grundar sig på en samlad bedömning av de olika scenarier som Sweco tagit fram och redovisar i denna rapport.

Antalet cykelplatser som behövs för nybyggnation, etapp ett och två blir cirka 660 stycken varav cirka 140 för anställda.

För den tredje etappen finns inga ytor eller verksamheter framtagna än. För etapp tre föreslås därför motsvarande sammanvägda parkeringstal per 1 000 kvm BTA för befintliga byggnader och etapp ett och två.



Figur 1 Förslag från HÖFAB på nya bilplatser.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och förutsättningar	1
1.1	Tidigare parkeringsutredningar	1
1.2	Metod	1
1.3	2	
1.4	Befintlig högskoleverksamhet	2
1.5	Befintlig parkering	3
1.6	Antal anställda och antal studenter	5
1.7	Högskolans läge i staden	5
1.8	Resvaneundersökningar	6
2	Planerad ny bebyggelse	7
2.1	Planerad verksamhet etapp ett	9
2.2	Uppskattade jämförelsetal, etapp två	9
2.3	Uppskattade jämförelsetal, etapp tre	9
3	Framtida parkeringsbehov	11
3.1	Tidigare eller äldre parkeringsnorm för bil	11
3.2	Parkeringsstal för Jönköpings kommun	11
3.3	Utifrån resvaneundersökningar	12
3.4	Scenario ett, bilplatser enligt kapitel 3.1	13
3.5	Scenario två, bilplatser enligt kapitel 3.2	14
3.6	Scenario tre, bilplatser enligt kapitel 3.3	15
3.7	Cykelpplatser	16
3.8	Reducering med hjälp av mobilitetstjänster och grön resplan	18
3.9	Jämförelse med andra högskoleorter	18
3.10	Slutsats och förslag	19

Bilagor

Översiktsplaner parkering: JU, Högskolan 1 och Lappen 16.

1 Bakgrund och förutsättningar

Stiftelsen Högskolan i Jönköping, också kallad Jönköping University, har ansökt om att få starta en tandläkarutbildning. Till det behövs nya lokaler. I samband med planering av nybyggnation finns även planer på att flytta odontologens verksamhet från Liljeholmen i Jönköping samt tillskapa en akutklinik för allmäntandvården.

Detaljplanearbetet har påbörjats av kommunen och HÖFAB, Högskolefastigheter i Jönköping AB arbetar med systemskisser för byggnader och underlag till detaljplanen som behöver tas fram.

Jönköpings kommun arbetar aktivt med hållbart resande, vilket sätter förutsättningar för till exempel parkering för bil och cykel. Detta är särskilt viktigt i de centrala delarna av staden där utrymmet är begränsat och där yteffektiva transportmedel måste prioriteras för att uppnå levande och attraktiva miljöer för stadsliv samt en långsiktigt hållbar utveckling av staden.

Sweco har tillsammans med HÖFAB, Högskolefastigheter i Jönköping AB arbetat med metod och genomförande av denna parkeringsutredning.

1.1 Tidigare parkeringsutredningar

Den första parkeringsutredningen gjordes i samband med utbyggnaden för ekonomiutbildningarna 1997. En parkeringsutredning från 2011 genomfördes som en bilaga till detaljplan för utbyggnad av friskvårdsanläggning inom högskoleområdet. Det finns också arbetsutkast till parkeringsutredningar från 2017-18 inför ny detaljplan för grusparkeringen öster om högskolans friskvårdsanläggning.

1.2 Metod

Kommunen har inga parkeringstal för högskoleverksamhet utan mer generella för till exempel kontor, skolor från årskurs fyra till gymnasiet och besökande till samlingslokaler (religiösa samfund, bibliotek, idrottsanläggning, biograf/teater m.m.). Därför har kommunens parkeringstal inte använts som huvudsaklig metod.

Den vanliga metoden för att skatta befintligt parkeringsbehov är att göra en inventering av hur befintliga platser används. En sådan belägningsinventering kommer inte att ge ett rättvisande resultat under tiden som pandemin och dess begränsningar påverkar det dagliga resandet både för anställda och studenter.

Istället har scenarier med tre personkategorier; anställda, studerande och besökande använts med olika parkeringstal för att försöka skatta behovet. Sweco har använt sig av resvaneundersökningar och tidigare parkeringstal för att ta fram olika scenarierna.

Befintliga ytor, BTA och nuvarande antal parkeringar ger ett parkeringstal per yta, som används idag. Det förs också ett kortfattat resonemang kring om hur mycket det parkeringstalet sänks utifrån

- HÖFAB och JU:s ambition att tillskapa så många P-platser som möjligt utifrån de förutsättningar som finns på tomten och att hitta en balans vad som är fysiskt och tekniskt möjligt men även ekonomiskt hållbart och rimligt.
- Olika styrmedel som att jobba med frågor kring hållbart resande, underlätta och möjliggöra alternativa färdmedel som cykel, buss, tåg mm, möjlighet till distansarbete, ekonomiska incitament, till exempel parkeringsavgifter och garagehyror, behörighet/tillgång, dvs vem som får parkera inom Campus och var.

1.4 Befintlig högskoleverksamhet

Underlag till parkeringsutredningen vad gäller nuvarande antal anställda samt studerande inom JU är hämtat från årsredovisning för 2020 och sedan avstämt med JU:s HR-avdelning samt antagningsenheten.

Högskolans befintliga parkeringsnormsgrundande yta uppgår till cirka 80 500 kvadratmeter (kvm) BTA av totalt 100 522 inom Högskolan 1 och Lappen 16, se tabell nedan.

BTA = Bruttoarean exklusive utrymmen för garage, körytor, fläktrum, källarförråd, cykelförråd samt miljöhus (Parkeringstal 2016 för Jönköpings kommun).

Tabell 1 Högskolans p-normsgrundande ytor.

HUS	HÖGSKOLE- VERKSAMHET Kvm BTA	TEKNIK ÖVRIGT Kvm BTA	TOTALT Kvm BTA	P-NORMS- YTA Kvm BTA
A HS	3 716	849	4 565	3 716
B JIBS	11 163	1 415	12 578	11 163
C BIBL	5 290	466	5 756	5 290
D STUD	3 814	495	4 309	3 814
E JTH	14 203	4 132	18 335	14 203
G HHJ	15 868	4 581	20 449	15 868
F MARIEDAL	511	211	722	511
RÖDA VILLAN	397	70	467	397
H HLK	16 626	4 022	20 648	16 626
J CAMPUS ARENA	3 616	1 495	5 111	3 616
K HS	5 245	2 337	7 582	5 245
SUMMA	80 449	20 470	100 522	80 449

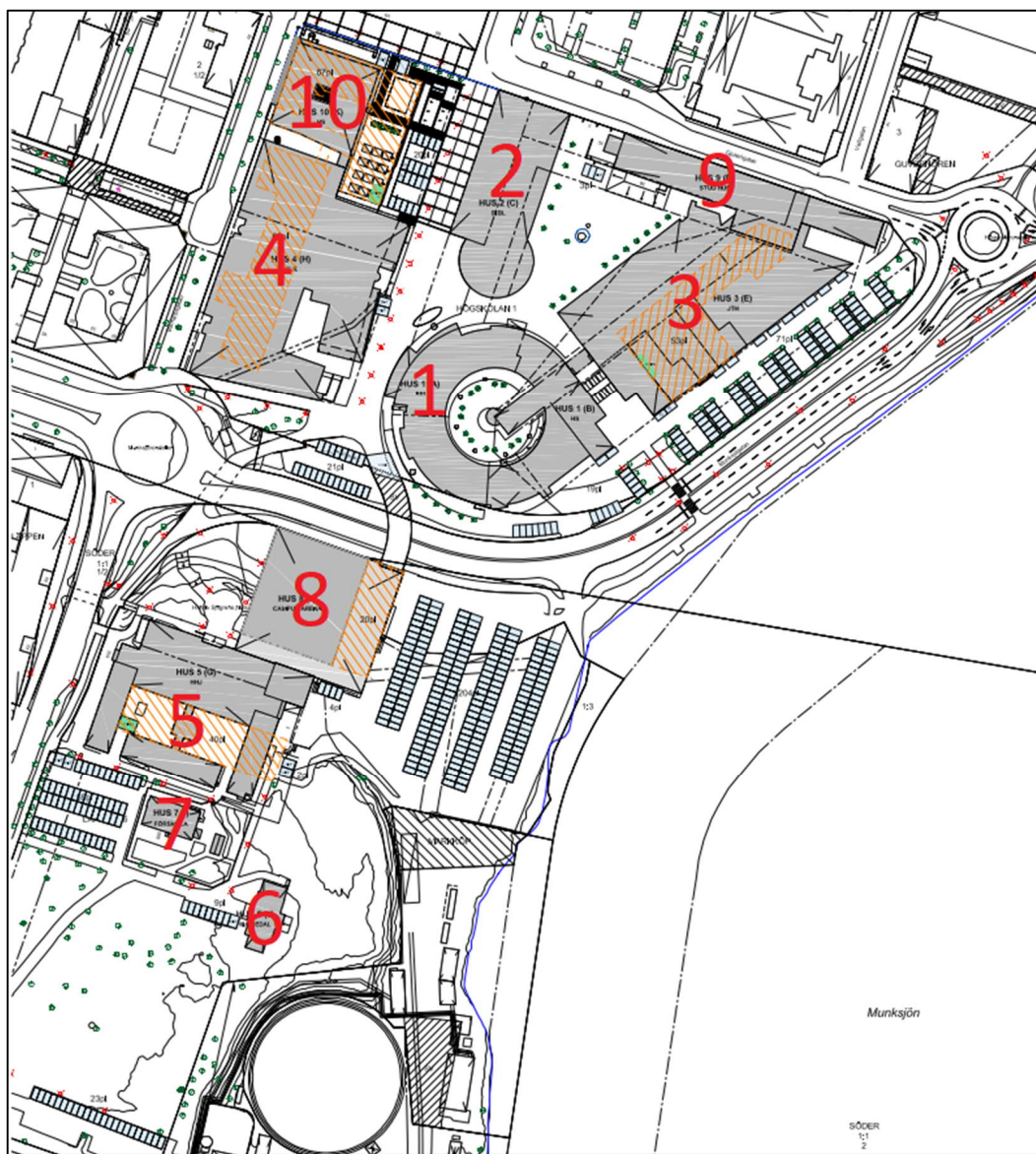
*Förskoleverksamhet

2(20)

RAPPORT
2021-10-12
FÄRDIG RAPPORT, REVIDERAD EFTER KOMMUNALT
SAMRÅD
PARKERINGSUTREDNING FÖR HÖGSKOLEOMRÅDET I
JÖNKÖPING

1.5 Befintlig parkering

Nuvarande antal bilplatser är 678 stycken varav 243 platser finns i källargarage (Orange skraffering) och 435 platser i form av markparkeringsplatser. Platserna redovisas i Figur 2 samt Tabell 2 nedan:



Figur 2 Översiktlig plan över högskoleområdet med husnummer samt befintliga parkeringsanläggningar.

Utifrån högskolans befintliga lokaler och ytor redovisade i Tabell 1 motsvarar befintlig tillgång på bilplatser 8,4 bilplatser per 1 000 kvm BTA. Detta inkluderar den stora

markparkeringen med 204 bilplatser vid hus åtta som inte är reserverad endast för högskolans verksamheter utan även kan nyttjas av allmänheten.

Tabell 2 Antal parkeringsplatser per kvarter och hus

Kvarter HÖGSKOLAN 1

	Antal bil- platser	Varav HKP (särskilt tillstånd)	Varav el	Kommentar
HUS 1, 2, 3				
Garage, hus 3	53	3	2	25 låsta cykelplatser
Utomhus, hus 1, V	21		4	13 MC-platser
Utomhus, hus 1, Ö	19			
Utomhus, hus 3, Ö	71		2	
HUS 4				
Garage, hus 4	63	1	3	
Utomhus, hus 4, Ö	2	2		
HUS 9				
Utomhus, hus 9, S	3	1		
HUS 10				
Garage, hus 10	67	2	10	30 låsta cykelplatser
Utomhus, hus 10, Ö	20		2	
Utomhus, hus 10, N	2		1	
SUMMA (antal)	321	9	24	

Kvarter LAPPEN 16

	Antal bil-platser	Varav HKP (särskilt tillstånd)	Varav el	Kommentar
HUS 5, 7				
Garage, hus 5	40		3	30 låsta cykelplatser
Utomhus, hus 5, S	55	2		
Utomhus, hus 5, Ö	2	2		
HUS 6				
Utomhus, hus 6, Ö	9	1		
HUS 8				
Garage, hus 8	20	2		
Utomhus, hus 8, Ö	204			Även allmän
Utomhus, hus 8, S	4			
MUNKSJÖPARKEN				
Utomhus, S	23			
SUMMA (antal)	357	7	3	

1.6 Antal anställda och antal studenter

Antalet anställda omräknat till helårstjänster är enligt senaste årsredovisningen 814 stycken men senaste uppgiften från HR-avdelningen är justerad till 840 stycken helårsanställda.

Motsvarande antal helårsstudenter är enligt årsredovisningen är 7710 st. Med avdrag för studerande på annan ort - 275 stycken, anställda forskarstuderande (ingår även bland anställda) - 136 stycken och en schablonreducering av antalet utbytesstudenter med cirka 50 procent (merparten har ej tillgång till bil) landar det uppskattade antalet på 6800 helårsstudenter.

1.7 Högskolans läge i staden

Högskolan eller JU ligger centralt i Jönköping med korta avstånd till både busshållplatser och resecentrum samt kommunala genomfartsvägar. Förutsättningar att resa med bil, cykel och kollektivtrafik är därför generellt goda och den centrala placeringen gör att resande till fots, cykel och med kollektiva färdmedel kan väljas i högre utsträckning än som annars vore fallet.

1.8 Resvaneundersökningar

Resvaneundersökningar har genomförts i Jönköpings kommun under 2009, 2014 och 2019. Undersökningen från 2019 fick 2 997 svar av 7 500 utskickade enkäter, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 40 procent. Svaren har viktats utifrån ålder och kön.

Jämfört med 2014 har färdmedelsfördelningen 2019 för arbetsresor under vardagar ändrats för bil från 69 procent till 61, för kollektivtrafik från 9 till 14 procent och för gång från 12 till 14 procent.

För högskolan finns en undersökning gjord bland de anställda på tre av de fyra fackhögskolorna med 421 svarande från år 2014. För högskolan framgår hur ofta anställda använder bil (förare och passagerare), buss, tåg, cykel och gång uppdelat på antal dagar i veckan.

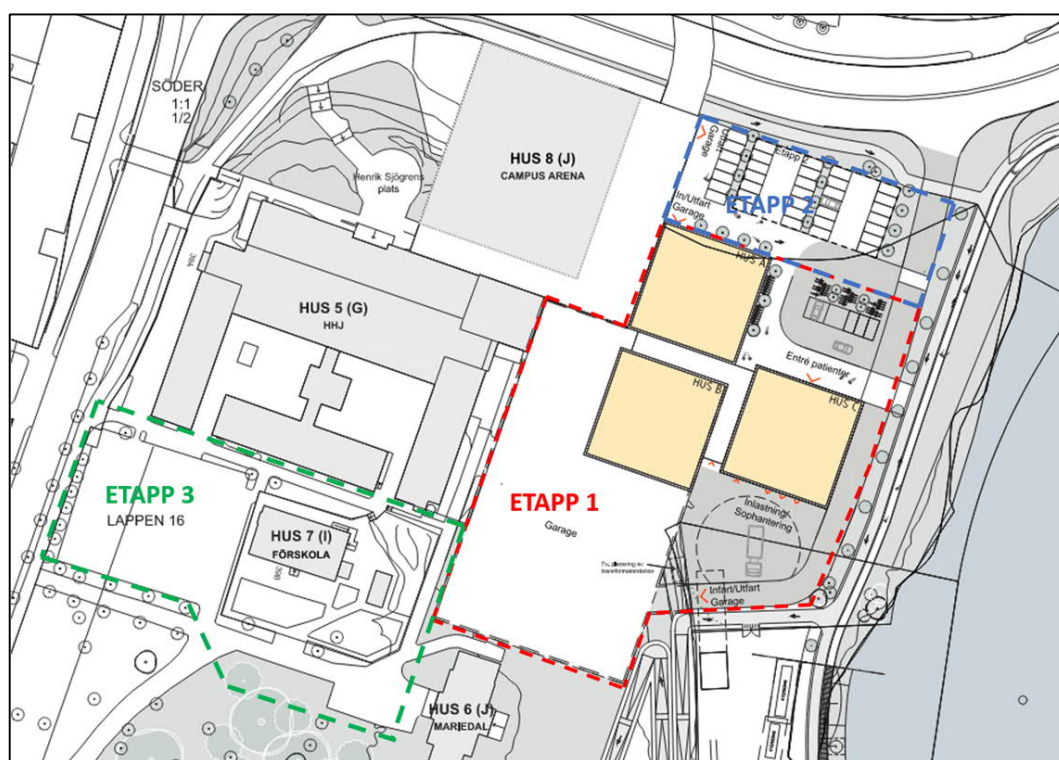
6(20)

RAPPORT
2021-10-12
FÄRDIG RAPPORT, REVIDERAD EFTER KOMMUNALT
SAMRÅD
PARKERINGSUTREDNING FÖR HÖGSKOLEOMRÅDET I
JÖNKÖPING

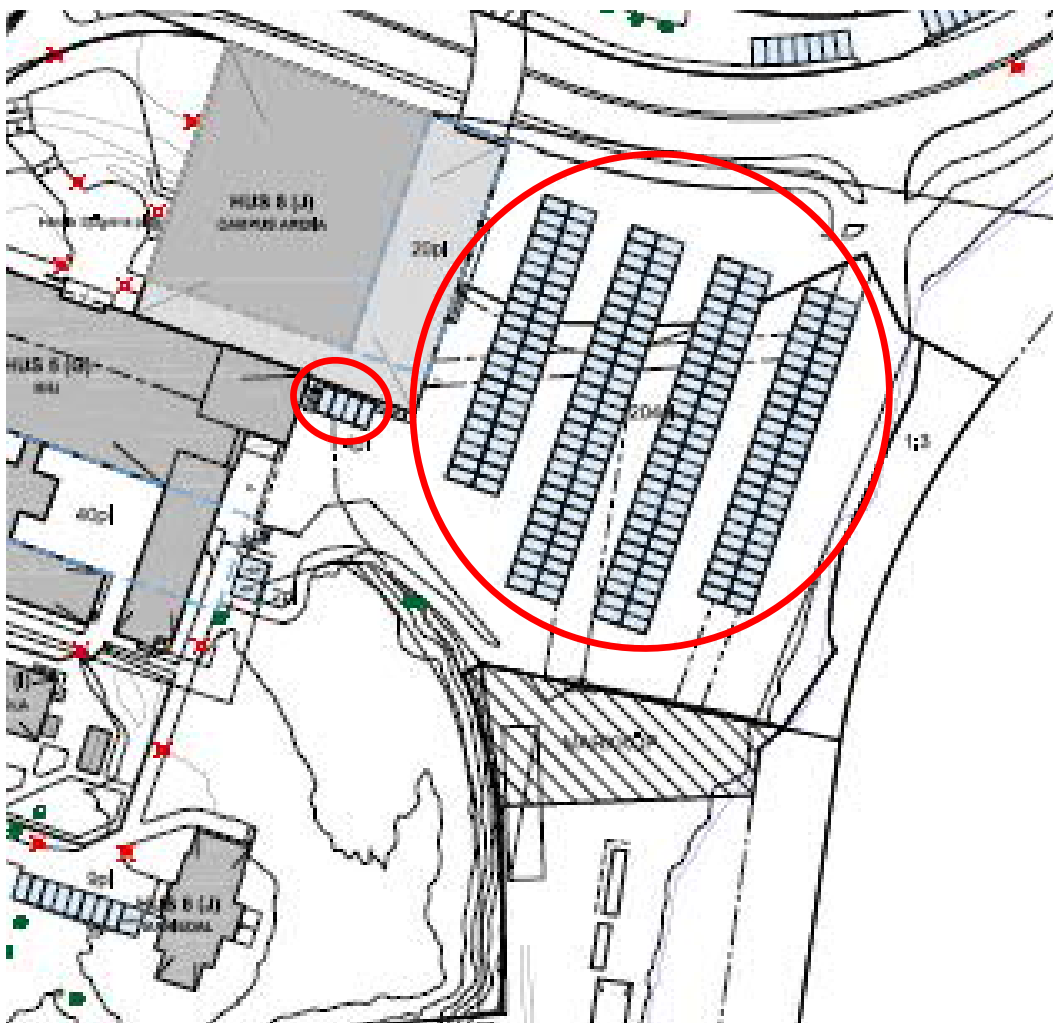
2 Planerad ny bebyggelse

Området öster om hälsohögskolan och högskolans friskvårdsanläggning, Campus Arena mot Munksjön är planerad för nybyggnation. Byggnaden kommer innehålla verksamhet för tandläkarutbildning, laborationsytor, kontor, eventuell restaurang/café eller annan högskoleverksamhet.

Byggnaderna kommer att byggas på den nuvarande markparkeringen vilket innebär att de 204 platserna inte kommer att kunna nyttjas efter att området blir fullt utbyggt, se Figur 4. Detta innebär att tillgången på befintliga platser efter utbyggnad blir 474 (678-204) stycken inom högskoleområdet.



Figur 3 Situationsplan från tomtutredning med planerad nybyggnation etapp ett och två (Högskolefastigheter/White) samt etapp tre



Figur 4 Markparkering som utgår vid nybyggnation

Den befintliga markparkeringen är inte reserverad för endast högskolans verksamheter utan kan även användas av allmänheten. Med anledning av detta kan man inte säga att högskolans befintliga bilplatsbehov motsvarar antalet befintliga bilplatser. I vilken utsträckning högskolan nyttjar markparkeringen har inte kunnat utredas. Underlaget från parkeringsautomaterna kunde inte nyttjas för en bedömning av hur många platser som faktiskt nyttjas av anställda och studenter vid högskolan. I vanliga fall kan en beläggingsstudie göras med studier på platsen vid olika tidpunkter i veckan. Med anledning av pandemin har detta inte kunnat genomföras då en sådan inte bedöms vara representativ med hänsyn till för stor andel hemarbete och distansundervisning som påtagligt förändrat beteende och resvanor.

2.1 Planerad verksamhet etapp ett

Utbildningsverksamhet planeras för bland annat tandläkare, tandhygienister och tandsköterskor i ny byggnad. Antal patientbesök per dag har dimensionerats utifrån längden på vistelsen, antal besöksrum och överlapp mellan besöken.

Antal anställda, studenter samt patientbesök för verksamhet inom etapp ett framgår enligt tabell nedan.

Tabell 3 Antal för olika personkategorier, etapp 1

	Tand- läkare	Tand- hygienist	Tand- sköterskor	Grund- utbildning	FoU	Övriga ytor	Summa
Personal				30	4	141	175
Studenter	125	105	35				265
Patienter per dag						270	270*
Totalt							710

*motsvarar 120 samtida eller dimensionerande besökande.

Dessa siffror kommer uppdateras i och med det nya förändrade lokalprogrammet. Tillsvidare används ovanstående siffror.

Beräknad yta, p-normsgrundande bryttoaera (BTA) är preliminärt bedömd till 12 000 kvadratmeter för etapp ett.

2.2 Uppskattade jämförelsetal, etapp två

För etapp två finns ingen verksamhet planerad än men antaganden har gjorts utifrån planerad yta, vilken uppgår till cirka 9 000 kvadratmeter BTA. Denna siffra är också preliminär och ses över när lokalprogrammet och verksamheten är helt fastslagna.

Antalet anställda och studenter bedöms bli proportionerligt till ett genomsnitt av befintlig verksamhet och ny i etapp ett samt motsvarande yta, BTA. Antal anställda beräknas till cirka 100 och antal studenter till cirka 690 stycken samt besökande till cirka 20.

2.3 Uppskattade jämförelsetal, etapp tre

Etapp tre omfattar området söder om hälsohögskolan och sammanfaller med parkområdet där. Samma parkeringstal som används totalt inklusive utbyggda etapper ett och två bör gälla även för etapp tre.

För etapp tre pågår volymstudier och i dagsläget finns därför ännu inga färdiga skisser. Denna etapp planeras att genomföras först då etapp ett och två är färdigställda och måste därmed bära sitt eget parkeringsbehov, d.v.s. ersätta de platser som försvinner vid en byggnation samt tillföra nya p-platser kopplat till den nya byggnadens verksamhet och behov.

I etapp tre planeras garage i 2 våningar under mark som beräknas kunna inrymma cirka 140-160 platser. Till det kommer ett 20-tal parkeringsplatser ovan mark. Detta garage kommer docka med garaget för etapp ett och två i båda våningsplanen. Även en in- och utfart samt ramp mot parken planeras. Totalt försvinner 55 platser vid byggnationen av etapp tre.

10(20)

RAPPORT
2021-10-12
FÄRDIG RAPPORT, REVIDERAD EFTER KOMMUNALT
SAMRÅD
PARKERINGSUTREDNING FÖR HÖGSKOLEOMRÅDET I
JÖNKÖPING

3 Framtida parkeringsbehov

Parkeringsbehov för ny bebyggelse kan beräknas utifrån antal anställda, studenter och besökande. Tre scenarier eller beräkningsalternativ har använts för att uppskatta behovet utifrån antal i personkategorier. Detta eftersom det inte finns några bestämda parkeringstal för den verksamhet som planeras och då blir scenarierna ett sätt att analysera behovet utifrån olika parametrar och underlag. Detta jämförs också med det parkeringstal per kvadratmeter BTA som dagens parkeringar och ytor innebär.

3.1 Tidigare eller äldre parkeringsnorm för bil

Det behov som antogs 1997 i samband med att JIBS, Jönköping International Business School byggdes ut var följande:

- 37 bilplatser per 100 anställda eller parkeringstal 0,37
- 3,6 bilplatser per 100 studenter eller parkeringstal 0,036
- 50 bilplatser per 100 besökande eller parkeringstal 0,5

3.2 Parkeringstal för Jönköpings kommun

I program för parkering i Jönköpings kommun finns inga parkeringstal för högskoleverksamhet. Parkeringstal för skola, årskurs 4 – gymnasium för anställda i centrala Jönköping skulle kunna användas även för anställda på högskolan. Parkeringstalet är 0,3 bilplatser per anställd vilket motsvarar 30 bilplatser per 100 anställda.

Till samma verksamhet anges parkeringstalet 0,03 bilplatser per elev, platser där föräldrar kan hämta och lämna sina barn. Det är rimligt att anta att studerande vid högskolan har ett mindre behov av bilparkering än anställda samtidigt som de parkerar längre tid än de hämta/lämna-platser som anges per elev. 80 bilplatstillstånd tillhandahålls för de 6 800 studenter som idag studerar på högskolan. Det motsvarar ett tal på 0,12 eller 1,2 per hundra studenter.

För besökande till högskolan bedöms parkeringstalet för besökande till samlingslokaler kunna användas. Kommunens riktlinjer är mellan 10 och 30 platser per 100 besökande, även de för centrala Jönköping. Med hänsyn till att parkeringen vid högskolan är till tandläkarhögskolan bedöms det högre talet vara mest lämpligt.

Som utgångspunkt för beräkning av bilplatsbehovet för högskolans verksamheter kan följande parkeringstal användas.

- 30 bilplatser per 100 anställda eller parkeringstal 0,3
- 1,2 bilplatser per 100 studenter eller parkeringstal 0,012
- 30 bilplatser per 100 besökande eller parkeringstal 0,3

3.3 Utifrån resvaneundersökningar

Resvaneundersökningen från högskolan (2014) ger utifrån antal anställda som kör bil till skolan och hur många dagar ett genomsnitt på 0,35 (146/421) bilplatser per vardag och anställd, se tabell.

Tabell 4 Svar på hur ofta reser du till/från Högskolan med bil (förare) under en normal vecka

Svarsalternativ Bil (förare)	Beräknat
antal dagar	Antal Antal bilplatser i snitt, vardagar
6-7	17
5	78
4	15
3	30
2	25
1	57
0	199
Summa	421
	146

Det ligger strax under det parkeringstal som använts vid högskolans första utbyggnad, 37 bilplatser per 100 anställda.

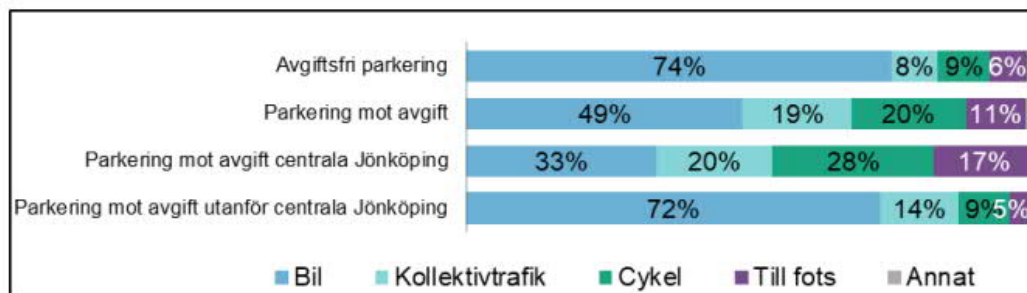
Någon resvaneundersökning för endast högskolan har inte genomförts under 2019 men slutsatser kan även dras utifrån den allmänna resvaneundersökningen för Jönköpings kommun.

Om snittandelen från 2014 prognosticeras för 2019 med hjälp av ändrad bilandel för vardagsresor till arbetet från de allmänna resvaneundersökningarna för hela kommunen, (från 69 procent till 61 procent bilanvändning) blir den beräknade andelen för 2019 0,31 eller 31 platser per 100 anställda. Det är dock inte givet att personerna som arbetar på högskolan har ändrat sina val av färdmedel från 2014 till 2019 på samma sätt som genomsnittet i Jönköpings kommun.

I tabell nedan från resvaneundersökningen 2019 **Fel! Hittar inte referensskälla.** redovisas val av färdmedel utifrån parkeringsmöjligheterna vid arbetsplatsen. I tabellen syns att endast 33 procent av förvärvsarbetande gör resor med bil om de har parkering mot avgift och arbetet ligger i centrala Jönköping. Detta kan jämföras om anställda har avgiftsfri

parkerings så väljer 74% bilen. Med antaget antal personer per bil på i snitt 1,2 kan antal bilresor per anställd (0,33) räknas om till antal bilar per anställd (0,28) vilket motsvarar behovet av 28 bilplatser per 100 anställda eller förvärvsarbetande.

Tabell 5 Parkeringsmöjligheter för förvärvsarbetande som åkt bil till arbetet (figur 4-21, RVU 2019)



Det är inte heller givet att detta motsvarar högskolan men indikerar ändå att ett parkeringstal närmare 0,3 inte är orimligt.

Antalet bilplatser per student låter sig inte utläsas från någon resvaneundersökning men ett resonemang kring tidigare parkeringstal och föreslaget parkeringstal enligt kapitel 3.2, 0,036 respektive 0,012 kan göras.

Medeltalet mellan dessa skulle bli 0,024 men om motsvarande minskning som skett med anställda kan antas ha skett med studenter är ett parkeringstal runt 0,3 troligt (anställda från 0,37 till 0,3 och studerande från 0,036).

Medeltalet skulle då gälla för befintlig verksamhet medan ny verksamhet skulle erbjuda 0,012, eller 12 platser per tusen studenter.

30 procent av de besökande erbjuds parkeringsplats, både i ny och befintlig verksamhet.

Följande kan användas för framtida behov:

- 35 bilplatser per 100 anställda för befintlig verksamhet och 30 bilplatser för ny verksamhet.
- 3 bilplatser per 100 studenter.
- 30 bilplatser per 100 besökande

3.4 Scenario ett, bilplatser enligt kapitel 3.1

Utifrån tidigare eller äldre parkeringsnorm blir det beräknade bilplatsbehovet efter planerad utbyggnad sammanlagt 787 platser. Med reduktion av tillgängliga platser efter utbyggnad (474) kvarstår 313 platser som behöver skapas inom utbyggt område. Scenarie ett motsvarar ett snitt på 7,8 platser per 1 000 kvm BTA.

Tabell 6 scenario ett, Parkeringsplatser för befintlig verksamhet med parkeringstal från 1997

Befintlig högskola				Kvm BTA	P-platser per 1 000 kvm BTA
	Antal	P-tal	Antal P-platser		
Anställda	840	0,37	311		
Studenter	6 800	0,036	245		
Besök	50	0,50	25		
		Summa	581	80 449	7,2

Tabell 7 Scenario ett, parkeringsplatser för ny verksamhet med parkeringstal från 1997

Ny planerad verksamhet				Kvm BTA	P-platser per 1 000 kvm BTA
Etapp ett	Antal	P-tal	Antal P-platser		
Anställda	175	0,37	65		
Studenter	265	0,036	10		
Besök	120	0,50	60		
		Summa	134	12 000	11,2
Etapp två	Antal	P-tal	Antal P-platser	Kvm BTA	P-platser per 1 000 kvm BTA
Anställda	100	0,37	37		
Studenter	690	0,036	25		
Besök	20	0,50	10		
		Summa	72	9 000	8,0

3.5 Scenario två, bilplatser enligt kapitel 3.2

Med scenario två blir det beräknade bilplatsbehovet efter planerad utbyggnad sammanlagt 485 platser. Det ger ett behov av 11 nya platser efter reduktion av befintliga platser (474). Scenario två motsvarar ett snitt på 4,8 platser per 1 000 kvm BTA.

Tabell 8 Scenario två, parkeringsplatser för befintlig verksamhet med parkeringstal delvis från 2016

Befintlig högskola				Kvm BTA	P-platser per 1 000 kvm BTA
	Antal	P-tal	Antal P-platser		
Anställda	840	0,30	252		
Studenter	6 800	0,012	82		
Besök	50	0,30	15		
		Summa	349	80 449	4,3

Tabell 9 Scenario två, parkeringsplatser för ny verksamhet med parkeringstal delvis från 2016

Ny planerad verksamhet				Kvm BTA	P-platser per 1 000 kvm BTA
Etapp ett	Antal	P-tal	Antal P-platser		
Anställda	175	0,30	53	12 000	7,6
Studenter	265	0,012	3		
Besök	120	0,30	36		
		Summa	92		
Etapp två	Antal	P-tal	Antal P-platser	9 000	4,9
Anställda	100	0,30	30		
Studenter	690	0,012	8		
Besök	20	0,30	6		
		Summa	41		

3.6 Scenario tre, bilplatser enligt kapitel 3.3

Scenario tre ger ett behov av 689 platser. Med reduktion av tillgängliga platser efter utbyggnad behöver 192 bilplatser skapas inom utbyggt område. Scenario tre motsvarar ett snitt på 6,6 platser per 1 000 kvm BTA.

Tabell 10 scenario tre, parkeringsplatser för befintlig verksamhet med parkeringstal från resvaneundersökningar

Befintlig högskola				Kvm BTA	P-platser per 1 000 kvm BTA
	Antal	P-tal	Antal P-platser		
Anställda	840	0,35	294	80 449	6,4
Studenter	6 800	0,03	204		
Besök	50	0,30	15		
		Summa	513		

Tabell 11 Scenario tre, parkeringsplatser för ny verksamhet med parkeringstal från resvaneundersökningar

Ny planerad verksamhet				Kvm BTA	P-platser per 1 000 kvm BTA
Etapp ett	Antal	P-tal	Antal P-platser		
Anställda	175	0,30	61		
Studenter	265	0,03	8		
Besök	120	0,30	36		
		Summa	105	12 000	8,0
Etapp två	Antal	P-tal	Antal P-platser	Kvm BTA	P-platser per 1 000 kvm BTA
Anställda	100	0,30	35		
Studenter	690	0,03	21		
Besök	20	0,30	6		
		Summa	57	9 000	6,3

3.7 Cykelplatser

Antalet befintliga cykelplatser idag är 85 i garage och 655 i fasta platser utomhus varav 160 under tak. De i garage används av anställda då studenterna inte har generell tillgång till garagen. Utöver det finns ytor för att parkera minst lika många cyklar utan fast angöring, detta ger plats för totalt 1 300 cyklar.

I kommunens parkeringsnorm från 2016 anges cykeltal för anställda och elever (skolor från och med årkurs 4 till och med gymnasiet).

- 50 cykelplatser per 100 anställda
- 20 cykelplatser per 100 elever

Ett rimligt antagande är att antalet cykelplatser för studenter mer liknar behovet hos anställda än hos elever då studenter mer torde likna vuxna anställda än barn och tonåringar.

I resvaneundersökningen från 2019 redovisas uppgifter om cykelanvändning för förvärvsarbetande vilket ger behov av cykelplatser.

- 28 cykelplatser per 100 förvärvsarbetande (anställda)

Motsvarande från högskolans resvaneundersökning, med prognos för 2019 blir:

- 26 cykelplatser per 100 anställda

Kommunens norm för cykel på skolor är alltså större än den cykelanvändning som uppges i resvaneundersökningen. Detta kan ses som ett naturligt uttryck för att det underliggande behovet eller önskemålet av cykeltrafik är större än vad som idag finns utbyggt av cykelparkering och cykelbanor i Jönköpings kommun.

Det är rimligt att anta att cykelplatsbehovet för studenter är större än för anställdas eftersom studenterna inte har samma tillgång till bil och till bilparkeringsplatser i förhållande till sitt antal.

Som enda scenario föreslås parkeringstal i nivå med resvaneundersökningar för befintlig verksamhet och utifrån kommunens parkeringsnorm 2016 för ny verksamhet.

Tabell 12 Scenario för cykel: parkeringsplatser för befintlig verksamhet utifrån resvaneundersökning och för ny verksamhet utifrån kommunens parkeringsnorm

BEFINTLIG VERKSAMHET, P-TAL CYKEL			
	Antal	P-tal	Antal P-platser
Anställda	840	0,28	235
Studenter	6 800	0,30	2 040
Besök	50	0,30	15
		Summa	2 290

NY VERKSAMHET, P-TAL CYKEL			
Ettapp ett			
	Antal	P-tal	Antal P-platser
Anställda	175	0,50	88
Studenter	265	0,50	133
Besök	120	0,30	36
		Summa	256
Ettapp två			
	Antal	P-tal	Antal P-platser
Anställda	131	0,50	50
Studenter	690	0,50	345
Besök	20	0,30	6
		Summa	401

Beräkningen indikerar att behovet av cykelplatser för befintlig verksamhet är mycket större än de platser som finns där idag. Cykelplatser rekommenderas därför att utökas för befintlig verksamhet också och då placeras där behovet är som störst vid befintliga byggnader.

Scenariot ger ett behov av cirka 660 nya cykelplatser vid ny byggnad. Rekommendationen är att av dessa bör i alla fall de anställdas behov, cirka 140 platser ordnas i garage eller cykelparkeringshus. Samtliga nya cykelställ bör möjliggöra säker fastlåsning av ramen.

3.8 Reducering med hjälp av mobilitetstjänster och grön resplan

Kommunens "Grön resplan" innebär att reduktion av parkeringstal i kommunens riktlinjer från 2016 kan erhållas om vissa åtgärder eller tjänster tillhandahålls till hyresgäster eller brukare av fastigheten. Dessa åtgärder är resepolicy, bil- och cykelpool för anställda, cykelfaciliteter, kollektivtrafikkort för anställda, realtidsskyltar för kollektivtrafik, samnyttjande, information om hållbara resor, årliga cykla till jobbet-kampanjer, avstånd till kollektivtrafik mindre än 400 meter, avstånd till bilparkering mer än 400 meter samt avgift för parkeringsplats.

Av dessa uppfyller högskolans arbete med hållbara transporter idag minst sex stycken vilket är kravet för en reduktion på 15 procent. En av dessa är samutnyttjande vilket försvinner med den allmänna parkering som kommer bebyggas, om inte det går att ordna på de bilparkeringar som blir kvar på andra platser. Det finns dock bilpool för anställda och flera cykelfaciliteter men de är troligen något för små för att helt uppfylla kraven i grön resplan.

I fortsatt arbete med nya byggnader behöver flera saker utredas, till exempel platsbehov för bilpool eller lånecyklar för anställda samt eventuella plusåtgärder för cykelfaciliteter, till exempel kortare avstånd till entré än för bilparkering, genomtänkta lösningar för att minimera branta kanter, trånga passager osv, inomhusförvaring i uppvärmt utrymme och reparationsrum samt möjlighet att tvätta cykeln. Avstånd till kollektivtrafik bedöms bli mindre än 400 meter.

3.9 Jämförelse med andra högskoleorter

Högskolan i Borås har 6 649 helårsstudenter och 685 årsanställda (årsredovisning 2020) och ligger i de centrala delarna av Borås. Där upplåts cirka 50 till 60 platser i garage och en innergård med plats för cirka 40-50 cykelplatser inom en av fastigheterna. Resterande bil- och cykelplatsbehov löses genom parkering på kommunal mark där knappa 400 bilplatser finns inom 100 meters avstånd. Antalet cykelplatser har inte gått att få fram.

I Gävle finns på Högskolan 6214 helårsstudenter (54 % på Campus) 647 årsanställda med över 1 000 cykelplatser och drygt 650 bilplatser.

Linnéuniversitet driver verksamhet både i Växjö och i Kalmar men i Växjö ligger Campus utanför stadskärnan. Linnéuniversitet i Kalmar ligger också centralt i en ny byggnad som kommer invigas hösten 2021.

Antalet helårsstudenter i Kalmar var 2019 4 866 och årsanställda är 840 till antalet. Där kommer finnas 182 bilparkeringsplatser i garage och mer än 1 000 cykelplatser i byggnaden. Antalet cykelplatser som ligger i direkt anslutning till byggnaden är osäkert men torde ligga runt 300. Det finns cirka 150 till 200 allmänna parkeringsplatser för bil inom 100 meters avstånd.

18(20)

RAPPORT
2021-10-12
FÄRDIG RAPPORT, REVIDERAD EFTER KOMMUNALT
SAMRÅD
PARKERINGSUTREDNING FÖR HÖGSKOLEOMRÅDET I
JÖNKÖPING

3.10 Slutsats och förslag

Dagens bilparkeringsplatser på 678 stycken innebär ett parkeringstal på 8,4 platser per 1 000 kvm BTA. Scenario ett med parkeringstalen från 1997 ger 581 platser med befintlig verksamhet, motsvarande 7,2 platser per 1 000 kvm BTA. Det finns alltså 97 stycken fler platser idag än som beräknades skulle behövas 1997. Dessa används antingen av verksamma vid Högskolan eller av andra som inte är verksamma där.

Över 20 år senare väljer människor i Jönköpings kommun och verksamma på högskolan att använda bil och andra färdmedel på andra sätt, enligt resvaneundersökningar.

Det är rimligt att nya verksamheter anpassas i enlighet med kommunens gröna resplan. Det är därför inte rimligt att bygga nya hus efter motsvarande befintliga parkeringsmöjligheter eller med parkeringstal från tiden när de första byggnaderna uppfördes 1997.

Det är också rimligt att anta en offensiv modell för beräkning av antal bilplatser för ny verksamhet och byggnad som grundar sig på hållbart resande, mobilitetstjänster och att bilplatser inte bör subventioneras. Om parkeringsavgifter skulle beräknas utifrån kostnader för nya platser i garage blir efterfrågan troligen lägre än de siffror som använts. Det är heller inte rimligt att högskolans utbyggnad ska bekosta allmän parkering för andra ändamål än de som verksamheterna på högskolans område alstrar.

HÖFABs förslag, som bygger på en samlad bedömning utifrån scenarierna, är att cirka 220 till 235 nya bilplatser behövs inom området på grund av högskolans utbyggnad för etapp ett och två. Det motsvarar ett parkeringstal på 6,8 för det lägre spannet och 6,9 platser per 1 000 kvm BTA för det högre antalet platser.

Det innebär också motsvarande parkeringstal per 1 000 kvm BTA för etapp tre.

Det högre antalet platser, 235 som HÖFAB föreslår motsvarar en reduktion på cirka 18 procent på dagens befintliga förhållanden, från 8,4 till 6,9 bilplatser per 1 000 kvm BTA.

I dag är det relativt billigt att parkera inom Campus och allmänheten har dessutom tillgång till den stora markparkeringen öster om Hälsohögskolan. I samband med nybyggnationen av etapp ett och två behöver prisbild, behörighet, tillgång samt fördelning och tillgång till parkeringstillstånd att ses över.

Rekommendationen är att minst de anställdas behov av cykelplatser för framtida etapper (ett och två, cirka 140 stycken) bör ordnas i garage. För befintlig verksamhet skulle ytterligare platser nära entréer behöva ordnas med möjlighet att låsa fast ramen för de som idag nyttjar lösa ytor till cykelparkering.

Förutsättningarna att tillskapa parkering minskar avsevärt, dels då byggrätten för tänkt etapp ett och två i dag till stora delar består av en stor markparkering med 204 parkeringsplatser och dels då delar av den ytan kommer lösas in av kommunen för att möjliggöra ny GC-väg och parkyta utmed Munksjöpromenaden. Till detta behöver även marktytor för infart, angöringsytor, tillfartsväg samt yta för inlastning/rangering till byggnaderna anordnas.

För att få till mer yta för parkering kommer den kulle som ligger norr om hus sex, Mariedal att schaktas bort och ersättas av ett tvåvånings parkeringsgarage med ovanliggande terrassbjälklag som förbinder entrétorget och bron utanför Campus Arena med parken. Även inom delar av de två nedre våningsplanen i planerad byggnad för etapp ett kommer garage att anordnas.

Parkeringsgaraget för etapp ett och två kommer även att utformas så att det i framtiden kan dockas till ett framtida parkeringsgarage för etapp tre (byggrätt söder om Hälsohögskolan). Även befintliga garageytor inom Hälsohögskolan samt Campus Arena kommer fortsatt att vara nåbara i plan ett, i samma nivå som markplan, via det nya garaget i plan.

Fram till att etapp två byggs kommer en markparkering att anordnas på den planerade ytan för kommande byggnad.

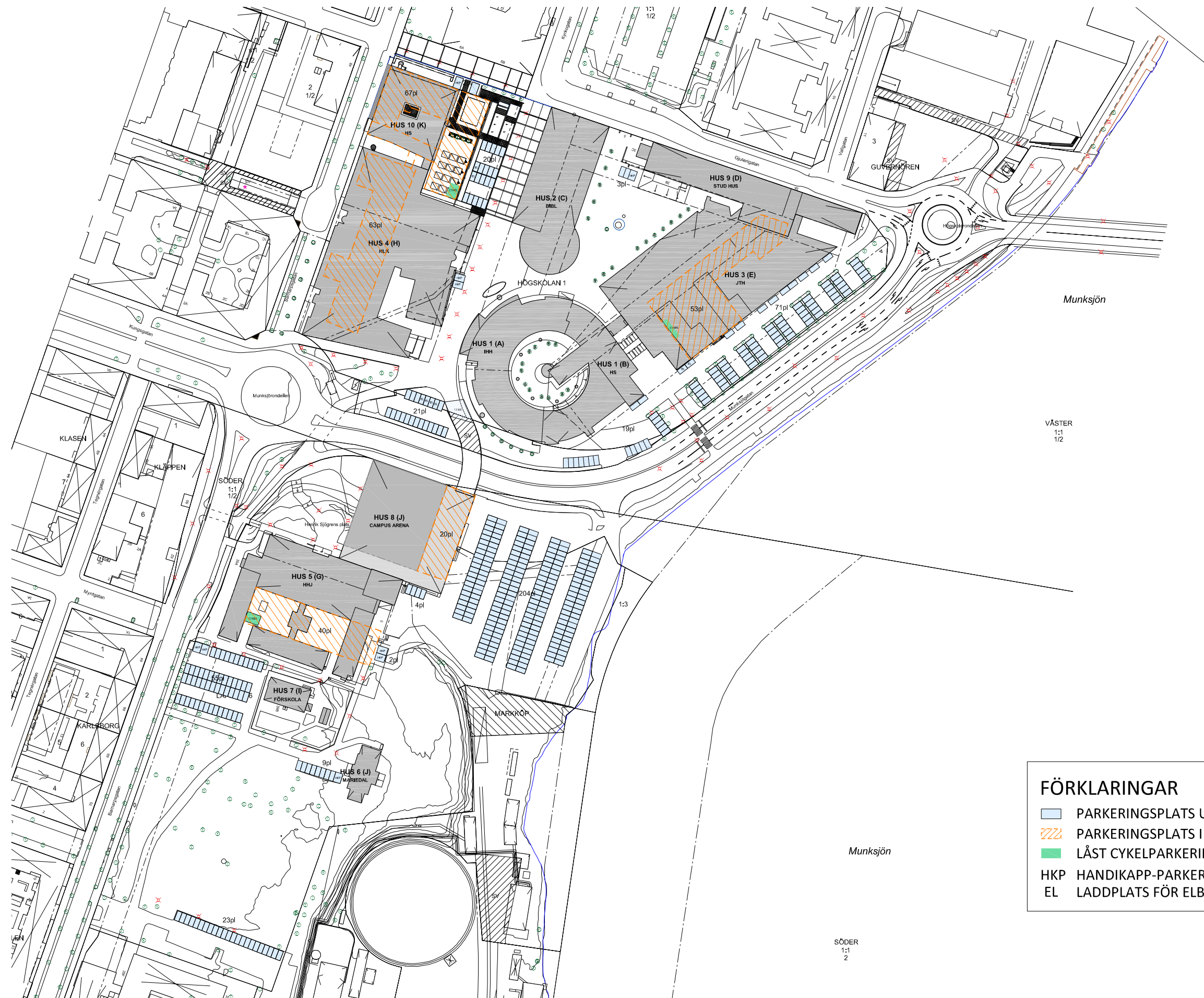
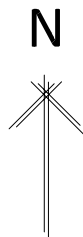
Utöver parkering i garage samt markparkering i markplansnivå planeras även att antal parkeringsplatser ovan terrassbjälklaget, åtta meter över markplan, norr om Mariedal.

Vidare kan ett antal ytterligare parkeringsplatser tillskapas i anslutning till, hus sex och sju, Mariedal och förskolan men även söder om hus ett på andra sidan om Munksjögatan.

Ett annat tänkbart alternativ är att skapa markparkering inom parken öster om den tillfartsväg som går igenom parken. Denna skulle exempelvis kunna samnyttjas mellan JU på dagtid och allmänhet och besökare till parken kvällstid.

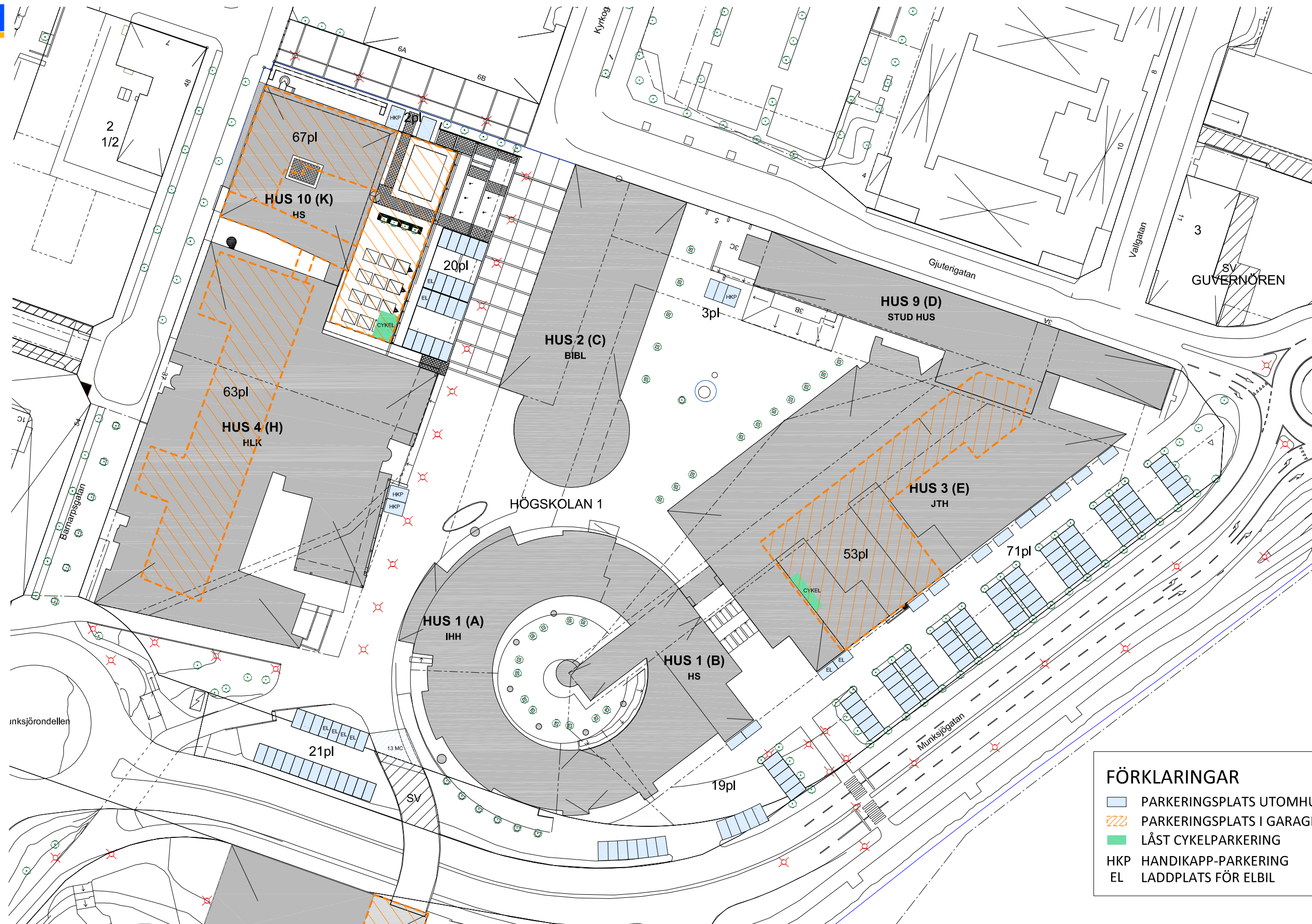
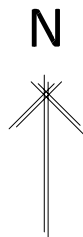
20(20)

RAPPORT
2021-10-12
FÄRDIG RAPPORT, REVIDERAD EFTER KOMMUNALT
SAMRÅD
PARKERINGSUTREDNING FÖR HÖGSKOLEOMRÅDET I
JÖNKÖPING



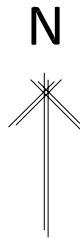
FÖRKLARINGAR

- PARKERINGSPLATS UTOMHUS
- PARKERINGSPLATS I GARAGE
- LÅST CYKELPARKERING
- HKP HANDIKAPP-PARKERING
- EL LADDPLATS FÖR ELBIL

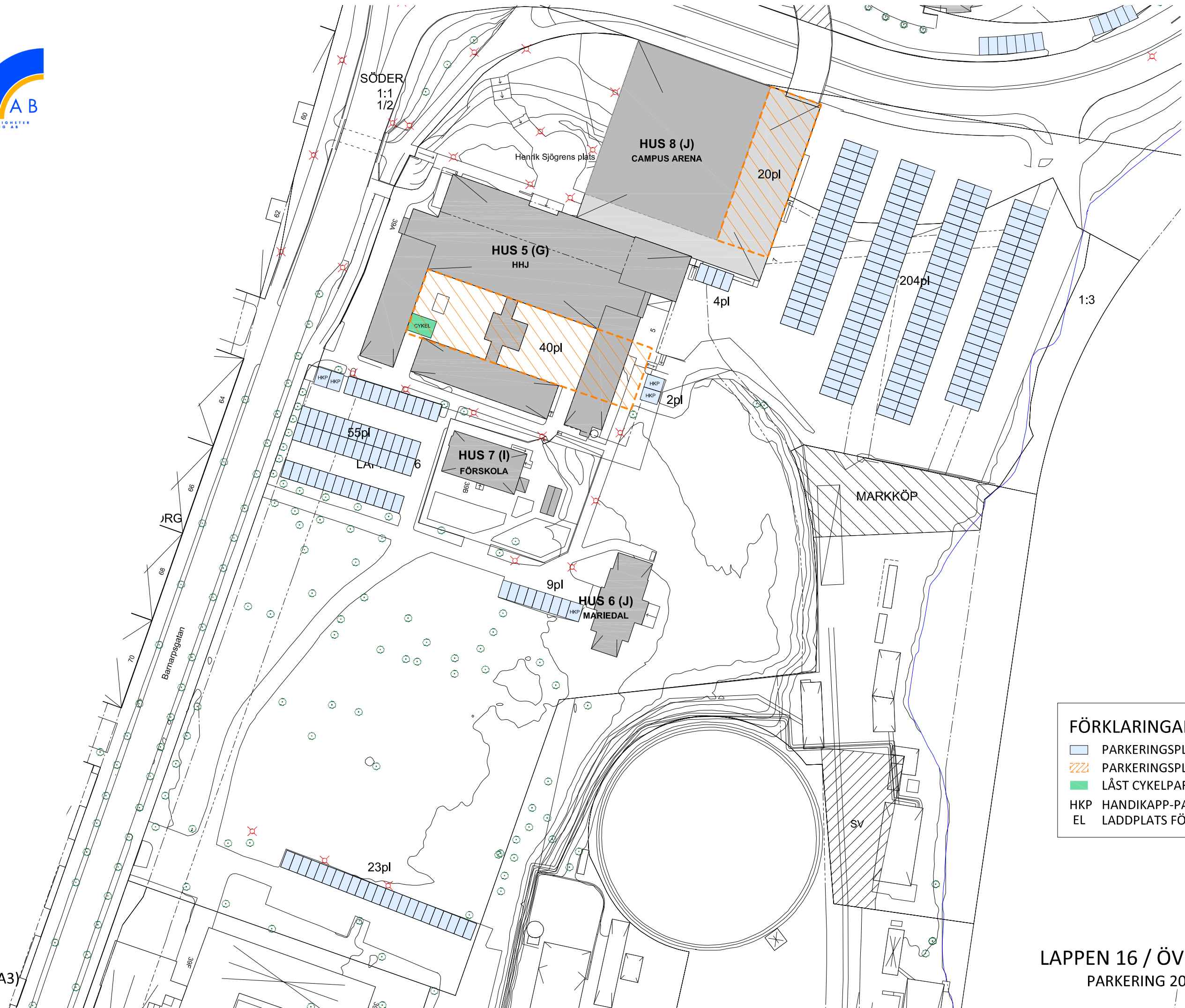


FÖRKLARINGAR

- PARKERINGSPLATS UTOMHUS
- PARKERINGSPLATS I GARAGE
- LÅST CYKELPARKERING
- HKP HANDIKAPP-PARKERING
- EL LADDPLATS FÖR ELBIL



SKALA 1:1000 (A3)



FÖRKLARINGAR

- PARKERINGSPLATS UTOMHUS
- PARKERINGSPLATS I GARAGE
- LÅST CYKELPARKERING
- HKP** HANDIKAPP-PARKERING
- EL** LADDPLATS FÖR ELBIL

LAPPEN 16 / ÖVERSIKTSPLAN
PARKERING 2021 - 210502 / EJn