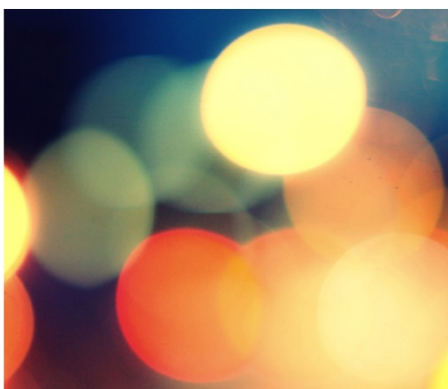
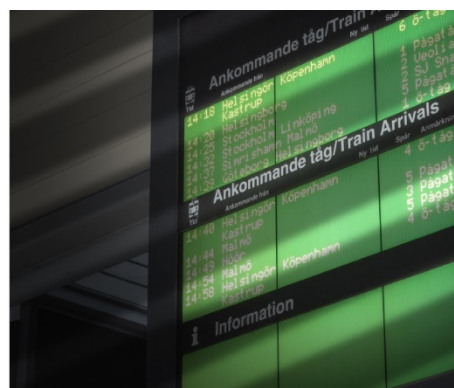
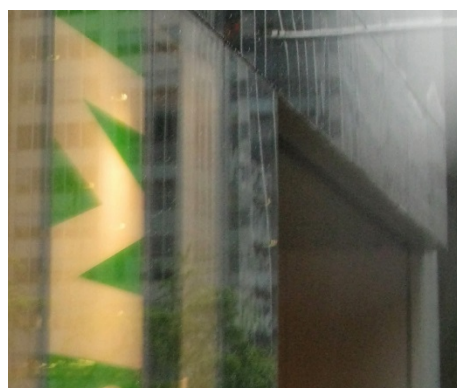


Parkeringsutredning Österängen

Underlag till planprogram



Dokumentinformation

Titel: Parkeringsutredning Österängen

Serie nr: 2021:31

Projektnr: 20281

Författare: Erika Johansson
Olivia Dahlholm

Medverkande:

Kvalitetsgranskning: Rasmus Sundberg

Beställare: Vätterhem
Kontaktperson: Dan Johansson, tel. 036-19 94 59

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.1	2021-05-07	Reviderad efter synpunkter	Beställare
1.0	2021-03-30	Reviderad efter synpunkter	Beställare
0.9	2021-02-12		Beställare

Förord

Stadsdelen Österängen ska utvecklas med nya bostäder och ett nytt planprogram som möjliggör för nya detaljplaner behöver därmed tas fram. För att skapa ett underlag till hur parkering ska hanteras i stadsdelen i samband med den nya exploateringen har Trivector fått i uppdrag av Vätterhem att göra en parkeringsutredning. Utredningen har genomförts under december 2020 – mars 2021 och har inkluderat en sammanställning av nuläget och en beläggningsstudie samt resonerang kring parkeringsefterfrågan för framtidens Österängen. Medverkande från Trivector har varit Erika Johansson, Olivia Dalholm och Rasmus Sundberg. Kontaktperson hos Vätterhem har varit Dan Johansson.

Stockholm 2021-05-07

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
2.	Nulägesbeskrivning	2
2.1	Tillgänglighet till hållbara färdmedel och service	2
2.2	Parkeringsplatser	3
2.3	Användning av parkeringsplatser	5
2.4	Slutsatser nuläge	8
3.	Resonemang om framtida parkeringsefterfrågan	9
3.1	Framtida parkeringsefterfrågan	9
3.2	Mobilitetsåtgärder	10
3.3	Förutsättningar för att implementera Grön Resplan	10
3.4	Möjligheter till samnyttjande av mobilitetsåtgärder	12
4.	Bilaga 1. Beläggningsstudie	13

1. Inledning

Österängen är ett 50-talsområde utmed väg E4 i Jönköping. I området finns det totalt 1 855 lägenheter. Området ligger cirka fem kilometer från Jönköpings centrum. I området finns även ett mindre lokalt centrum med blandad service så som skola, livsmedelsbutik, bibliotek och konsthall.

Just nu pågår ett arbete med planprogram i området. Planprogrammet kommer att vara vägledande för framtida detaljplaner på Österängen. Syftet är att skapa en översikt av lämplig förtätning och omvandling som är anpassat till områdets karaktär och tar hänsyn till framtida behov i området när det gäller skola, bostäder, trafik och centrumbildning m.m. Vätterhems vision är att i ett första skede utveckla området med cirka 300 nya bostäder samt ett mer utvecklat centrum med samhällsservice, träningsmöjligheter, hotell, bilverkstad och studentboende.

Med anledning av detta har Vätterhem gett Trivector i uppdrag att genomföra en parkeringsutredning. Utredningen ska redogöra för nuläget i området, beläggningsgrad på befintliga parkeringsplatser samt föra ett resonemang om framtida parkeringsefterfrågan och lämpliga mobilitetslösningar. Programområdet för utredningen illustreras i Figur 1-1. Utredningen avgränsas till Vätterhems fastighetsbestånd.



Figur 1-1 Programområdet avgränsas av området innanför streckad röd linje.

2. Nulägesbeskrivning

I detta avsnitt analyseras Österängens läge. Här undersöks bland annat den sammanvägda tillgängligheten till kollektivtrafik, gång- och cykel samt service. Det görs även en sammanställning av material om den nuvarande parkeringssituationen i områdets olika delar.

2.1 Tillgänglighet till hållbara färdmedel och service

Kollektivtrafik

Stadsbuss nummer 1 och 18 trafikerar i nuläget Österängen. Busslinje 18 kommer dock dras in från och med sommar 2021. Linje 1 trafikerar Österängen nästan dygnet runt, mellan klockan 04:30 – 02:11¹. Resan med buss tar cirka 15 minuter till/från Jönköpings mer centrala delar och har under större delen av dygnet en turtäthet på 10 minuter. Även linje 2 trafikerar strax söder om Österängen, det krävs dock passage under järnvägen för att nå hållplatsen. Linje 2 trafikerar Österängen mellan cirka klockan 05:00-00:00 med i huvudsak 10-minuterstrafik, bortsett från kvällstid då bussen har en turtäthet på 30 minuter¹.

Gång och cykel

Området är försörjt med cykelinfrastruktur som leder in till stadens centrala delar. Det är drygt 5 kilometer till Jönköpings resecentrum och från Österängen tar det drygt 15 minuter att cykla dit. Till Huskvarna C är det cirka 1,5 kilometer och tar cirka 7 minuter att cykla. Till Asecs köpcentrum är det knappt 4 kilometer och tar knappt 15 minuter att cykla. Avseende allmän tillgänglig cykelservice finns det en pumpstation för cykel i anslutning till biblioteket (centrum) i Österängen.

Service och andra urbana verksamheter

I området finns ett lokalt centrum med blandad service så som förskola, skola (åk 1–6), butiker, livsmedelsbutik, pizzeria, frisör, bibliotek och konsthall. I Österängen finns även en nattöppen drivmedelsstation, gym, utomhusgym, fotbollsplan, kyrka, moské, ett antal restauranger och ett vårdboende för äldre.

I och med utvecklingen av området är visionen att områdets centrum ska utvecklas med bland annat mer samhällsservice, träningsmöjligheter, hotell samt studentboende.

Sammanvägd tillgänglighet

Möjligheterna till att resa hållbart till och från Österängen bedöms vara goda, med avseende på kollektivtrafikens turtäthet samt att det är cykelavstånd till

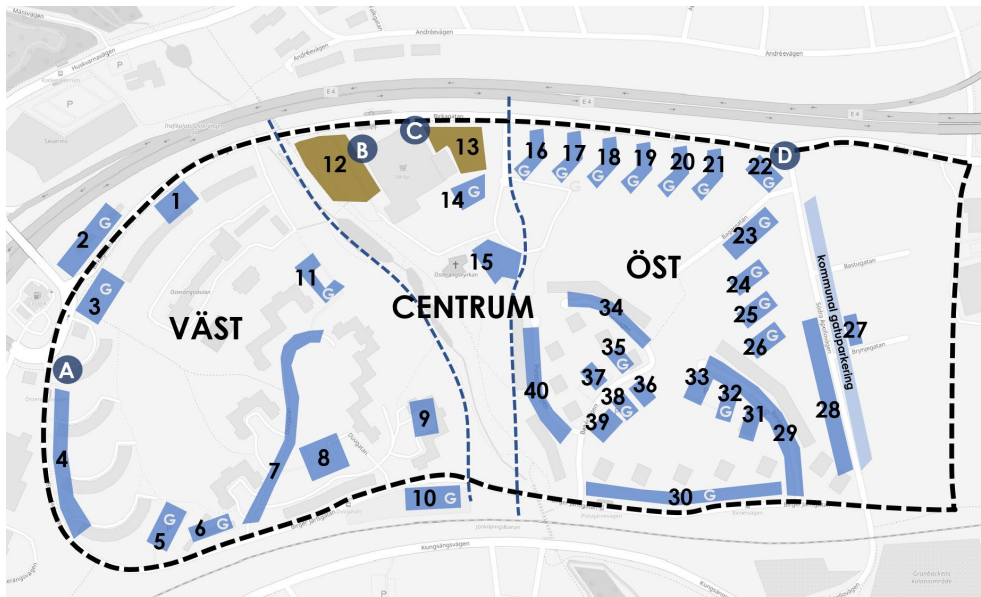
¹ Helgfri måndag till fredag

Jönköpings centrala delar, Jönköping C, samt Huskvarna C. Det finns vidare ett relativt gott utbud av lokal service.

2.2 Parkeringsplatser

I detta avsnitt sammanställs alla parkeringsplatser i Österängen, i syfte att göra en bedömning av användningen av parkeringsplatserna och därefter beräkna nuvarande efterfrågan på bilparkering i området.

Bilparkering



Figur 2-1 Områdesindelning för parkeringsplatser i Österängen. Svart streckad linje markerar programområdets gränser. Blå streckade linjer är uppdelning av delområden väst, centrum och öst. Blå ytor är markparkering på kvartersmark, G markerar var parkeringsgarage är lokaliserade. Yta A-D är förhyrd företagsparkering. Gula ytor är kundparkering till Österängens centrum. Utöver detta finns även kommunal gatuparkering på Södra Apollovägen i östra Österängen.

I Österängen finns det totalt 1707 bilparkeringsplatser. Det finns totalt 1 420 parkeringsplatser för boende (inklusive besöksparkering) på kvartersmark, varav 1 048 markparkeringsplatser och 372 parkeringsplatser i garage. Österängen har delats in i tre delområden, se Tabell 2-1. Dessutom finns det 32 förhyrda platser för företag i området (A-D i Figur 2-1). I Österängens centrala delar finns det 211 centumparkeringsplatser fördelat på två parkeringsytor. Utöver detta finns även 44 kommunala gatuparkeringsplatser på Södra Apollovägen i östra Österängen. Antal parkeringsplatser per delområde visas i Tabell 2-1 och illustreras i Figur 2-1.

Tabell 2-1 Antal parkeringsplatser av respektive typ i de tre delområdena.

Område	Markparkeringsplatser ²	Garageplatser ³	Kommunal gatuparkering	Centrum-parkering	Förhyrd företagsparkering	Totalt
Väst	442	168			8	618
Centrum	62	14		211	6	293
Öst	544	190	44		18	796
Totalt	1 048	372	44	211	32	1 707

Parkeringsreglering

Avgiften för att parkera i Österängens parkeringszon är 10 kr/tim, 50 kr/dag, 150 kr/15 dagar, eller 190 kr/30 dagar. Parkeringstillstånd för längre perioder har därmed en subventionerad timkostnad. Parkeringar hos Vätterhem ingår inte i P-zonsystemet för Jönköping och Huskvarna. De parkeringsplatser i garage som är lediga just nu har en hyra på mellan 350 – 400 kr per månad.

Cykelparkering

Mellan Österängen och Jönköpings centrala delar, Jönköping C och Huskvarna C är det goda förutsättningar för att cykla, både avståndsmässigt och topografiskt. Om cykeln ska vara ett reellt alternativ är också trygg och säker cykelparkering viktigt.

Generellt så finns det cykelparkeringar i anslutning till samtliga entréer, samt i cykelrum i källare i Österängen. Enligt Vätterhem är de flesta cykelställen enkla cykelställ utan möjlighet till ramlåsning. I dagsläget saknas en sammanställning av antalet cykelparkeringar i området och dess beläggningsgrad.

I anslutning till Österängens centrum finns begränsade parkeringsmöjligheter för cykel. Det finns åtta parkeringsplatser med ramlås i anslutning till centrumets huvudentré. Den stora matbutiken Willys saknar besöksparkering för cykel. Det innebär att de som cyklar har längre gångavstånd mellan entré och parkering än de som besöker matbutiken med bil. I praktiken ställs sannolikt cyklar nära entrén vilket kan inverka negativt på tillgängligheten.

Parkeringstal Jönköping kommun

Jönköpings kommun har i sin parkeringsnorm delat in kommunen i tre parkeringszoner som utgör en grund för beräkning av parkeringsefterfrågan. Österängen ligger i zon B, där lägenheter som är större än 35 kvm bedöms ha en parkeringsefterfrågan om 9 bilplatser per 1 000 kvm BTA. För lägenheter mindre än 35 kvm anses parkeringsbehovet vara 7 bilplatser per 1000 kvm BTA. För cykel gäller 18, respektive 22 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BTA.

För handelsverksamheter gäller att livsmedelsbutiker ska ha 20-50 bilparkeringsplatser per 1000 kvm BTA för besökare och övrig handel ska ha mellan 15-30 bilparkeringsplatser per 1000 kvm BTA. För anställda i butiker finns inga

² På kvartersmark.

³ På kvartersmark.

preciserade parkeringstal, och det ska alltid göras en speciell parkeringsutredning vid sådan exploatering.

Faktiskt parkeringstal Österängen nuläge

Det finns idag totalt 1 855 lägenheter i Österängen, med följande lägenhetsfördelning⁴:

- ▶ 1 rok: 22 %
- ▶ 2–3 rok: 71 %
- ▶ 4–6 rok: 7 %

Totalt finns det 1 420 bilparkeringsplatser för boende i Österängen, inklusive besöksparkering. Detta innebär ett faktiskt parkeringstal på 0,8 parkeringsplatser per lägenhet i området.

2.3 Användning av parkeringsplatser

I detta avsnitt sammanställs resultaten från en belägningsstudie som genomfördes av Vätterhem vintern/våren 2021 där alla markparkeringsplatser för boende räknades vid två tillfällen, se Bilaga 1. Centrumparkeringen räknades vid fyra tillfällen.

Det är inte eftersträvaransvärt att nå en belägningsgrad om 100 %. En parkeringsplats kan upplevas som fullbelagd även om det finns ledig kapacitet, vilket uppstår någonstans mellan 85–95 % belägningsgrad beroende på områdets karaktär och hur parkeringen är ordnad.

I ett område som Österängen där merparten av parkeringsplatserna är boendeparkering utspridda på många olika ytor i anslutning till bostadsfastigheter skapas sannolikt en situation där boende parkerar på ungefär samma yta varje dag (så nära sin entré som möjligt). Det talar för att belägningsgraden kan vara lite högre än för exempelvis en parkeringsyta vid en handelsetablering utan att det upplevs vara brist på bilparkering.

Av de 372 parkeringsplatser som finns i garage så är 359 av dessa uthyrda till boende, vilket motsvarar en uthyrningsgrad på 97 %. Det innebär att inga boende i Österängen behöver stå i kö för att få en parkeringsplats i garage.

Belägningsgrad boendeparkering

Utifrån belägningsstudien kan det konstateras att det idag finns ledig kapacitet på områdets parkeringsytor och att utbudet är större än efterfrågan. Detta i en tid då det sker färre resor på grund av pandemin, vilket kan innebära att fler bilar än vanligt står parkerade samtidigt vid bostaden under dygnets maxtimme.

Medelbelägningsgrad för hela Österängen är 70 %. Mest kapacitet finns i den västra delen där medelbelägningsgraden är 57 %, medan den uppmätta beläggningen i centrum är högre, 82 %, se Tabell 2-3. Den östra delen har en

⁴ I bedömningen har ett antagande om att 1 rok är <35 kvm och resterande lägenhetsstorlekar är >35 kvm gjorts.

medelbeläggningsgrad på 71 %. Sett till uppmätt beläggning motsvarar den faktiska efterfrågan 0,66 parkeringsplatser per lägenhet för hela Österängen.

Tabell 2-2 Beläggningsgrader per delområde. Mättillfälle 1: 2021-01-11 kl. 22:00, mättillfälle 2: 2021-01-14, kl. 22:00.

Delområde	P-område nr ⁵	Antal platser	Beläggning mättillfälle 1	Beläggning mättillfälle 2	Beläggning medel
Väst	1-11	442	58 %	57 %	57 %
Centrum	14-15	62	83 %	81 %	82 %
Öst	16-40	544	73 %	69 %	71 %
Österängen	1-40	1048	71 %	69 %	70 %

Även om det finns en variation i beläggningsgrad, visar mätningen att det på gatunivå finns mycket outnyttjad kapacitet. Räkningen visar att beläggningsgraden vid högsta uppmätta beläggning uppgår till 70 %, vilket innebär att nattetid är upp till 30% av alla parkeringsplatser outnyttjade. Sett till antal parkeringsplatser innebär det ett överskott på upp till cirka 300 parkeringsplatser.

Undersöks beläggningsgraden på gatunivå i de olika områdena så kan det konstateras att det finns vissa skillnader i beläggningsgrad i Österängen. På en del parkeringsytor är beläggningsgraden särskilt hög, till exempel på Birger Jarlsgatan 3-9 och Duvgatan 10-22 (västra Österängen), som båda mätte nästintill 100% beläggningsgrad vid mättillfällena. På drygt hälften av parkeringsytorna i västra Österängen är dock beläggningsgraden betydligt lägre, flera parkeringsytor har en beläggningsgrad på under 50 %, till exempel Duvgatan 11 och Duvgatan 45. I de centrala delarna är beläggningsgraden på boendeparkering relativt hög, mellan 78-87 %. Det är dock ett fåtal platser som det handlar om, totalt ungefär 60 parkeringsplatser. I östra Österängen finns det ett flertal parkeringsytor med nästintill 100 % beläggningsgrad, det handlar om bland annat Birger Jarlsgatan 21-29, Banervägen och Orionvägen 8. Bland de ytor som har en lägre beläggningsgrad kan man urskilja Södra Apollovägen 34-44, som ligger i spannet 50-73 %. Se alla beläggningsgrader per parkeringsyta i Bilaga 1.

Beläggningsgrad kommunal gatuparkering

På den kommunala gatuparkeringen på Södra Apollovägen var det vid mättillfälle 1 var beläggningsgraden 95% och vid mättillfälle 2 var beläggningsgraden 82 %, se Tabell 2-3.

Tabell 2-3 Beläggningsgrader på den kommunala gatuparkeringen på Södra Apollovägen. Mättillfälle 1: 2021-01-11 kl. 22:00, mättillfälle 2: 2021-01-14, kl. 22:00.

Delområde	P-område	Gata	Antal platser	Beläggning mättillfälle 1	Beläggning mättillfälle 2	Beläggning högsta uppmätta	Beläggning medel
Öst	Kommunal gatuparkering	Södra Apollovägen	44	95 %	82 %	95 %	89 %

⁵ Se indelning på karta i figur 2-1.

Beläggingsgrad på centumparkering

Parkeringsplatserna i Österängen centrum har räknats vid totalt fyra tillfällen, två kvällstid och två dagtid. Beläggingsgrader för centumparkering visas i Tabell 2-4. Kvällstid är parkeringsytorna så gott som tomma, räkningen gjordes efter kl. 22, då centrumet har stängt. Det verkar inte heller som om boende nyttjar centumparkeringen nattetid, trots att det idag är möjligt på den ena av parkeringsytorna. Måttillfälle 3 och 4 genomfördes mellan kl. 16-17, då det antas vara som flest besökare till centrumverksamheterna. Dagtid har centumplatserna en genomsnittlig beläggingsgrad på drygt 50 %.

Tabell 2-4 Beläggingsgrad för centumparkering. Måttillfälle 1: mån 2021-01-11, måttillfälle 2: 2021-01-14, kl. 22.00. Måttillfälle 3 2021-03-18, måttillfälle 4 2021-03-19, kl. 16:00-17:00.

Delområde	P-område nr ⁶	Antal platser	Beläggning måttillfälle 1: kväll	Beläggning måttillfälle 2: kväll	Beläggning måttillfälle 3: maxtimme	Beläggning måttillfälle 4: maxtimme
Centumparkering	12	93	1 %	1 %	57 %	60 %
Centumparkering	13	118	2 %	2 %	36 %	46 %

Parkeringsplatser som tas i anspråk i kommande exploatering

I kommande exploatering, enligt Vätterhems idéprogram⁷, kommer ett antal parkeringsplatser att tas i anspråk. Det är i dagsläget svårt att bedöma exakt antal parkeringsplatser som kommer att försvinna, men uppskattningsvis handlar det om ungefär 215 parkeringsplatser varav cirka 65 markparkeringsplatser på och 100 garageplatser på kvartermark i det västra området, samt 50 centumparkeringsplatser, se Tabell 2-5.

Tabell 2-5 Parkeringsplatser som tas i anspråk vid kommande exploatering enligt Vätterhems idéprogram.

Gata	Markparkering som tas i anspråk	Parkering i garage som tas i anspråk
Väst		
Birkagatan 2	25	25
Birger Jarlsgatan 11	20	50
Duvgatan 45	20	25
Totalt	65	100
Centrum		
Centumparkering	50	
Totalt	50	

Baserat på tillgängliga uppgifter verkar det idag finnas en överkapacitet på bilparkering motsvarande cirka 300 parkeringsplatser i området. Utifrån idéprogrammet bör det med ett strategiskt arbete för att nyttja befintlig parkering gå att undvika att bygga ersättningsparkering för de eventuella parkeringsplatser som försvinner i samband med exploatering. Detta genom att Vätterhem har rådighet

⁶ Se indelning på karta i figur 2-1.

⁷ Idéprogram Österängen, Vätterhem

över befintlig parkering och kan garantera tillgång till den under minst 25 år för tillkommande bostäder.

2.4 Slutsatser nuläge

Följande slutsatser dras utifrån informationen i nulägesbeskrivningen:

- ▶ Det finns idag ett överskott av bilparkeringsplatser i Österängen, beläggningsstudie och uthyrningsgrad av parkeringsplatser i garage indikerar en parkeringsefterfrågan på 0,66 parkeringsplatser per lägenhet, eller cirka två parkeringsplatser per tre lägenheter, under maxtimmen (natten).
- ▶ Startvärdet för parkeringstal för ny bebyggelse i Österängen bör justeras ner för att bättre motsvara befintlig bebyggelses faktiska parkeringsefterfrågan. Parkeringstalet per lägenhet bör som startvärde ligga närmre 0,6 än 0,8 då det bättre motsvarar dagens efterfrågan.
- ▶ Österängens läge ger förutsättningar för att arbeta med mobilitetsåtgärder i området för tillkommande, men även befintlig, bebyggelse för att skapa en långsiktigt hållbar parkeringslösning.
- ▶ Parkeringsavgifterna är i dagsläget låga och har begränsad effekt som efterfrågedämpande styrmedel. En justering av priser för parkering kan med stor sannolikhet bidra till att dämpa efterfrågan på bilparkering från befintlig bebyggelse.
- ▶ Centrumparkeringen verkar vara överdimensionerad idag (med reservation för att Corona-restriktioner kan påverka antalet besökare). Nattetid finns potential att nyttja ytan som en överspillsyta om beläggningen på övrig boendeparkering skulle överstiga 100 % vid fåtal tillfällen. Ett visst sådant samnyttjande bör kunna ske utan att särskild reglering och övervakning är nödvändig.

3. Resonemang om framtida parkeringsefterfrågan

I detta avsnitt förs resonemang om den framtida parkeringssituationen i området. Det inkluderar områdets framtida parkeringsefterfrågan, förutsättningar för grön resplan och mobilitetslösningar för att främja hållbart resande.

3.1 Framtida parkeringsefterfrågan

Den framtida parkeringsefterfrågan beror av vilken typ av bebyggelse som planeras och vilken service och tillgänglighet med övriga trafikslag som kommer att erbjudas på platsen tillsammans med andra omvärldsfaktorer. Parkeringsefterfrågan kan även tänkas bero på vilken målgrupp som bor i området. Olika grupper har olika bil-, och körkortsinnehav, vilket påverkar både efterfrågan på parkering och på möjligheten och incitament att resa med andra trafikslag.

Hösten 2019 genomförde Jönköpings kommun en resvaneundersökning⁸ som visade att 51–60 % av resorna hos befolkningen i Österängen sker med bil, 17,8–21 % med kollektivtrafik och 5–8 % med cykel. Andelen bilresor ligger i det lägre spannet i kommunen, medan andelen kollektivtrafik ligger i det översta spannet. Det indikerar att Österängen redan idag är ett av de områdena i kommunen med bäst förutsättningar för hållbart resande.

Siffrorna visar att 45–51 % av invånaren i Österängen alltid har tillgång till bil, 30–36 % till kollektivtrafik, och 30–35 % till cykel. Både tillgången till bil och cykel ligger i det lägre spannet för kommunen medan tillgången till kollektivtrafik är i det översta spannet. 90 % av invånarna över 18 år i Jönköpings kommun har körkort. Undersökningen visar vidare att Jönköpingsborna är positiva till ett ökat fokus på cykel och kollektivtrafik, där hela 70 % av respondenterna vill att kommunen ska arbeta med att öka cykel- och kollektivtrafik.

Enligt Vätterhems idéprogram finns det i dagsläget planer på åtminstone tre nya detaljplaner om totalt cirka 300 lägenheter. Med grund i den beläggningsstudie som genomförts indikeras att det redan idag finns en lägre efterfrågan på bilparkering än vad parkeringstalet i Jönköpings parkeringsnorm anger. Det, tillsammans med bekräftande uppgifter om bilinnehav och resvanor i området gör att det finns anledning att sänka startvärdet för parkering i området vid kommande exploatering.

Det planeras även för en utveckling av Österängen centrum, men planerna är idag så tidigt skede att det ännu är svårt att säga vad exakt utvecklingen kommer att innebära. Men det finns tankar om att använda en del av den västra parkeringssytan (p-yta nr 12 i Figur 2-1) till utbyggnaden. Beläggningsstudien visade att den högsta uppmätta beläggningsgraden på centumparkeringsplatserna var 60 %

⁸ Jönköpings kommun (2020) Resvaneundersökning Jönköpings kommun 2019. Erik Granberg, Enkätfabriken - Alex Spielhaupter, Koucky & Partners AB 2020-02-13

under den timme då det kan förväntas vara flest besökare till centrumverksamheterna (fredagar kl. 16:00-17:00).

3.2 Mobilitetsåtgärder

Syftet med mobilitetsåtgärder är att minska behovet av att äga en egen bil genom att erbjuda boende andra, mer hållbara färdmedelsalternativ. Det går att dela in mobilitetsåtgärder i olika typer:

- ▶ **Åtgärder för att effektivisera parkering och minska attraktiviteten i att äga egen bil.** Detta sker genom samlokalisering och samnyttjande av platser i gemensam anläggning, där olika användare kan använda samma parkeringsplats vid olika tider på dygnet. Genom prissättning av parkeringsplatser går det också påverka bilinnehavet och därmed reducera antalet parkeringsplatser.
- ▶ **Åtgärder för mobilitet med bil.** Det kan till exempel vara tillgång till gemensam bilpool eller andra typer av bildelningstjänster. Denna typ av resor kan ersätta egen bil vid de tillfällen då boende behöver göra större ärenden som är svåra att uträtta med cykel eller kollektivtrafik.
- ▶ **Åtgärder för mobilitet med cykel.** Dessa åtgärder innefattar bland annat bra cykelparkering (t.ex. tillräckligt många platser och god tillgänglighet) eller tillgång till cykelpool. Här handlar det om att underlätta för fler att i stället för bil, välja cykel vid korta resor.
- ▶ **Åtgärder för mobilitet med kollektivtrafik.** Åtgärder kan inkludera prova på-kampanjer eller rabatt på kollektivtrafik för boende.
- ▶ **Åtgärder som minskar behovet av olika typer av resor.** Åtgärder som till exempel förenklar hemleveranser, skapar möjligheter för att arbeta hemifrån eller ger goda förutsättningar för källsortering och återvinning.
- ▶ **Informationsåtgärder.** Riktade informationsåtgärder till boende om möjligheterna för att resa hållbart.

För att boende ska känna att resor med bil är överflödigt behöver mobilitetsåtgärderna fungera för de flesta resor som en person kan tänkas utföra i det dagliga livet, och det är därför viktigt att kombinera flera typer av åtgärder och skapa åtgärdspaket med olika typer av tjänster och förutsättningar. Ju fler mobilitetsåtgärder som införs, desto större är potential för en lägre parkeringsefterfrågan bland boende.

Det bedöms finnas goda förutsättningar för att införa mobilitetsåtgärder i Österängen, baserat på bland annat områdets läge och tillgång till kollektivtrafik och lokal service.

3.3 Förutsättningar för att implementera Grön Resplan

Grön resplan är ett redskap för reduktion av parkeringstal vid nybyggnation för fastighetsägare och byggaktörer. Det parkeringstal som anges för bil kan genom motprestationer som anges i grön resplan reduceras med upp till 15 %. Åtgärderna ska syfta till minskad bilism och därmed behovet av bilparkering. Den gröna resplanen fylls i av byggaktören, som fyller i önskad reduktion knutna till motprestationer. Efter reduktion kan bilparkeringstalet i zon B reduceras till 8 respektive 6 parkeringsplatser per 1 000 m² BTA.

För att sänka parkeringstalet vid bostäder finns ett antal obligatoriska åtgärder som behöver uppfyllas, samt minst två valfria åtgärder. Byggherren välkomnas även att ge egna förslag på kreativa lösningar för minskat bilinnehav, som kan ersätta icke-obligatoriska åtgärder.

Den gröna resplanen redovisas vanligtvis i samband med att detaljplan upprättas och godkänns av Stadsbyggnadskontoret som fastställer hur stor reduktion av parkeringstalet som medges. Den godkända gröna resplanen bifogas sedan fastställd detaljplan. Verifikat som visar att föreslagna åtgärder kommer att genomföras ska redovisas i samband med ansökan om bygglov och är en förutsättning för att bygglov ska medges⁹.

Förutsättningarna för ett lyckat mobilitetskoncept påverkas bland annat av områdets karaktär, vem användaren är, samt hur parkering i området är reglerat. Enkelt kan sägas att ett lyckat mobilitetskoncept bygger på att delning är enklare och billigare än att äga.

Åtgärds paket Grön Resplan i Österängen

För en reduktion om 5–15 % föreslås följande åtgärder ingå i en grön resplan utifrån Österängens förutsättningar, se Tabell 3-1. Mobilitetsåtgärder för 5–15 % reduktion av parkeringstal.

Tabell 3-1 Mobilitetsåtgärder för 5–15 % reduktion av parkeringstal.

	5 % reduktion	10 % reduktion	15 % reduktion
<i>Obligatoriska åtgärder</i>			
	Information om hållbara resor	Information om hållbara resor	Information om hållbara resor
	Cykelfaciliteter	Cykelfaciliteter	Cykelfaciliteter
		Elcykel i hyran	Elcykel i hyran
			Kollektivtrafikkort i hyran
<i>Valbara åtgärder</i>			
	Bilpool	Bilpool	Bilpool
	Cykelpool (elcyklar inkl. elassisterade lådcyklar)	Cykelpool (elcyklar inkl. elassisterade lådcyklar)	Cykelpool (elcyklar inkl. elassisterade lådcyklar)
	Avstånd till kollektivtrafik ¹⁰	Avstånd till kollektivtrafik ¹⁰	Avstånd till kollektivtrafik ¹⁰

Trots att det endast krävs två valfria åtgärder, där avstånd till kollektivtrafik redan uppnås, föreslås en något mer ambitiös nivå. Bil- och cykelpool föreslås då de bedöms ha störst potential att minska bilinnehavet i området.

⁹ Jönköpings kommun (2016) Parkeringstal för Jönköpings kommun. Riktlinjer för att anpassa nya fastigheters och stadsdelars parkeringsbehov till morgondagens resvanor.

¹⁰ Uppfylls av Österängens läge.

3.4 Möjligheter till samnyttjande av mobilitetsåtgärder

Det finns även olika angreppssätt avseende omfattningen av mobilitetsåtgärder. Antingen anpassas mobilitetsåtgärder endast till nyproduktionen, eller så inkluderas även befintligt bestånd i mobilitetsåtgärder. Vid alternativ två finns stora möjligheter att framgent sänka efterfrågan på bilparkering i området som helhet. Ett sådant angreppssätt kan vara framgångsrikt om det planeras för ytterliga exploateringar i framtiden eller för att möjliggöra annan markanvändning som adderar värde till området, ex lekplatser, dagvattenhantering eller odlingslotter. Det bör även leda till ett bättre utfall mot kommunens målsättningar kring hållbart resande.

I ett scenario där mobilitetsåtgärder även inkluderar befintligt bestånd kan en öppen bilpool med kapacitet för hela området införas, så att samtliga boende gynnas. Vidare anpassas cykelpoolens utbud av el- och lådcyklar till hela området. Ett alternativ till att bil- och cykelpool är utspridda i området, är lokalisering vid en (eller flera) mobilitetshubb. Med det avses en fysisk plats för samlokalisering av flera mobilitetstjänster. En mobilitetshubb kan ha plats för exempelvis bilpool, hyrcyklar och cykelparkering för egen cykel.

4. Bilaga 1. Beläggingsstudie

Inom ramen för denna utredning har en beläggingsstudie genomförts. Inventering av parkeringsplatser genomfördes av Vätterhem i vecka 2, där alla parkeringsytor räknades vid två tillfällen. En kompletterande mätning av parkeringsplatserna i Österängens centrum genomfördes vid två tillfällen i vecka 11. Tidpunkt för mätning 3 och 4 stämde av med Vätterhems lokalutvecklare.

- ▶ Mättillfälle 1: måndag 1 januari
- ▶ Mättillfälle 2: torsdag 14 januari
- ▶ Mättillfälle 3: torsdag 18 mars (endast centumparkering)
- ▶ Mättillfälle 4: fredag 19 mars (endast centumparkering)

Inventeringen genomfördes kvällstid med start kl. 22:00 vid tillfälle 1 och 2. Vid mättillfälle 3 och 4 genomfördes räkningen kl. 17:00.

Tabellerna nedan visar beläggingsgrader för respektive mättillfälle, högsta uppmätta beläggning samt medelbeläggning för respektive parkeringsyta.

Beläggingsgrad kommunal gatuparkering

Delområde	P-område	Gata	Antal platser	Beläggning mättillfälle 1	Beläggning mättillfälle 2	Beläggning högsta uppmätta	Beläggning medel
Öst	Kommunal gatuparkering	Södra Apollovägen	44	95 %	82 %	95 %	89 %

Beläggingsgrader centumparkering

Delområde	P-område nr ¹¹	Parkering	Antal platser	Beläggning mättillfälle 1	Beläggning mättillfälle 2	Beläggning mättillfälle 3	Beläggning mättillfälle 4	Beläggning högsta uppmätta	Beläggning medel ¹²
Centrumparkering	12	Birkagatan 8	93	1 %	1 %	57 %	60 %	60 %	59 %
Centrumparkering	13	Birkagatan 10	118	2 %	2 %	36 %	46 %	46 %	43 %

¹¹ Se indelning på karta i figur 2-1.

¹² Mättillfälle 1 och 2 exkluderas då centrumverksamheten var stängd vid mättillfället.

Beläggningsgrader boendeparkering (markparkering)

Delområde	P-område nr ¹³	Gata	Antal platser	Beläggning mät-tillfälle 1	Beläggning mät-tillfälle 2	Beläggning högsta uppmätta	Beläggning medel
Väst	1	Birkagatan 4	10	100 %	100 %	100 %	100 %
Väst	2	Birkagatan 2 (motorvägen)	34	0 %	0 %	0 %	0 %
Väst	3	Birkagatan 2	58	40 %	47 %	47 %	43 %
Väst	4	Birger Jarlsgatan 3-9	70	97 %	96 %	97 %	96 %
Väst	5	Birger Jarlsgatan 11	39	36 %	41 %	41 %	38 %
Väst	6	Duvgatan 11	38	29 %	34 %	34 %	32 %
Väst	7	Duvgatan 15-55	61	90 %	85 %	90 %	88 %
Väst	8	Duvgatan 10-22	60	100 %	98 %	100 %	99 %
Väst	9	Duvgatan 81-93	24	83 %	79 %	83 %	81 %
Väst	10	Duvgatan 45	34	26 %	21 %	26 %	24 %
Väst	11	Birger Jarlsgatan 14	14	36 %	21 %	36 %	29 %
Centrum	14	Birkagatan 10	23	78 %	83 %	83 %	80 %
Centrum	15	Polstjärnevägen 43	39	87 %	79 %	87 %	83 %
Öster	16	Birkagatan 14	14	50 %	50 %	50 %	50 %
Öster	17	Birkagatan 16	17	71 %	53 %	71 %	62 %
Öster	18	Birkagatan 18	18	94 %	89 %	94 %	92 %
Öster	19	Birkagatan 20	21	67 %	71 %	71 %	69 %
Öster	20	Birkagatan 22	17	47 %	47 %	47 %	47 %
Öster	21	Birkagatan 24	19	84 %	89 %	89 %	87 %
Öster	22	Birkagatan 26	3	67 %	33 %	67 %	50 %
Öster	23	S Apollovägen 32	10	90 %	100 %	100 %	95 %
Öster	24	S Apollovägen 34	16	56 %	38 %	56 %	47 %
Öster	25	S Apollovägen 36	20	55 %	55 %	55 %	55 %
Öster	26	S Apollovägen 38	15	73 %	67 %	73 %	70 %
Öster	27	S Apollovägen 39	6	50 %	50 %	50 %	50 %
Öster	28	S Apollovägen 38-44	73	60 %	56 %	60 %	58 %
Öster	29	Banervägen	37	97 %	95 %	97 %	96 %
Öster	30	Birger Jarlsgatan 21-29	90	99 %	98 %	99 %	98 %
Öster	31	Banervägen 12	15	100 %	93 %	100 %	97 %
Öster	32	Banervägen 8 Norra	12	42 %	17 %	42 %	29 %
Öster	33	Banervägen 8 Södra	12	100 %	83 %	100 %	92 %
Öster	34	Orionvägen	28	96 %	89 %	96 %	93 %
Öster	35	Orionvägen 8 Östra	11	91 %	100 %	100 %	95 %
Öster	36	Orionvägen 27 Östra	11	9 %	27 %	27 %	18 %
Öster	37	Orionvägen 8 Västra	10	70 %	100 %	100 %	85 %
Öster	38	Orionvägen 27 Västra	11	64 %	45 %	64 %	55 %
Öster	39	Orionvägen 29	17	88 %	88 %	88 %	88 %
Öster	40	Polstjärnevägen	41	98 %	95 %	98 %	96 %

¹³ Se indelning på karta i figur 2-1.