



PM PARKERING

Bilaga till Pp 6050, Planprogram för Lorensborg och Bellevuegården

2021-05-06



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning / Frågeställning	3
Nulägesbeskrivning	3
Parkeringsbehov	4
Arbetsmodell, förutsättningar och antagande	4
Gällande Parkeringspolicy och norm (antagen 2020).....	5
Befintligt bilplatsbehov vid förtätning.....	5
Bilplatsbehov för ny bebyggelse	6
Totalt bilplatsbehov	6
Parkeringslösning	6
Varför mobilitetshus?.....	6
Placering av mobilitetshus	7
Samnyttjande	9
Parkering i detaljplan och bygglov	9
Utformningsprinciper för parkeringshus	9
Mobilitet	9
Tillfällig parkering under byggtid	10
Cykelparkering	11
Konsekvenser och risker	11
Vidare utredningar.....	11
Slutsats	12
Vad tar vi med oss?.....	12
Referenser	12

Skriven av Emily Evenäs, SBK.

Inledning / Frågeställning

Syfte och avgränsningar

Syftet med denna parkeringsstrategi är att reda ut följande frågeställningar:

- Vilka förutsättningar är styrande för beräkning av bilparkeringsbehovet?
- Hur många bilplatser krävs för utbyggnad enligt planprogrammet?
- Hur många och stora parkeringshus behövs för att täcka bilplatsbehovet för både befintlig och ny bebyggelse?
- Var ska parkeringsanläggningar uppföras, hur stora ska de vara och av vilken typ?
- Hur stort är cykelparkeringsbehovet och vilka riktlinjer är avgörande vid anordnande av dessa?
- Vilka frågor behöver utredas vidare?
- Vilka konsekvenser ger förslaget?

Syftet är inte att fastställa parkeringstal för området. Det sker i bygglovsskedet för respektive fastighet. Däremot behöver det göras vissa antaganden kring parkeringstal för att kunna svara på frågeställningarna ovan.

Parkeringsstrategin behandlar i huvudsak bilparkering. Cykelparkering löses på respektive fastighet i enlighet med parkeringsnormen och krav i *Mobilitet för Malmö*, varför det inte är nödvändigt med en samlad strategi för området.

Nulägesbeskrivning

Parkering sker idag både i underjordiska garage samt på markparkering. Bilplatserna på kvartersmark är ojämnt fördelade mellan området vilket innebär att vissa fastigheter har brist även om de flesta har ett överskott av bilplatser. Det är också möjligt att parkera billigt längs och på det allmänna gatunätet vilket gör att de parkeringsanläggningar som finns används i mindre utsträckning än vad behovet antyder. Den stora mängd av parkeringsplatser i området innebär att få bilägare faktiskt betalar den verkliga kostnaden för en bilplats och kostnaderna för parkeringsanläggningarna belastar troligtvis i slutändan även de boende som inte har bil. I området finns det ungefär 250 bilar/1000 invånare, jämfört med hela Malmö där det finns runt 350 bilar/1000 invånare.



Lorensborgsgatan vid Lorensborgstorget, parkerade bilar utmed parallellgatorna syns utanför buskagen utmed körfälten i mitten.

Parkeringsbehov

Arbetsmodell, förutsättningar och antagande

Bilplatsbehovet för planprogrammet består av två dimensionerande delar: bilplatsbehov för befintliga boende vars bilplatser försvinner vid förtätning och bilplatsbehov för nya boende.

Följande arbetsmodell (gjorda antaganden/förutsättningar) har varit grundläggande vid beräkning av bilplatsbehovet:

- Befintliga bilplatser i garage och på mark har inventerats (i beviljade bygglov, info från fastighetsägare och räkning på flygfoto) inom respektive fastighet.
- Bilinnehavsstatistik från SCB gällande bilinnehav har använts för att beräkna befintligt bilplatsbehov som ska ersättas i ett av de nya parkeringshusen. Fastighetsägarna förutsätts arbeta med mobilitetsåtgärder även för befintligt bestånd och ett avdrag på 10 % har därför gjort gällande befintligt behov. Tillägg för besöksparkering enligt gällande parkeringsnorm.
- Om bilinnehavet överstiger antal platser som finns kvar inom fastigheten i förslaget är det dessa platser som kommer behöva ersättas i nya parkeringshus. För fastigheter som idag har ett underskott av tillgängliga bilplatser kommer enbart parkeringen som idag finns ersättas. För fastigheter med ett överskott idag är det enbart de parkeringsplatser som behövs för att täcka behovet som ersätts med platser i parkeringshus.

- Bruttoarea (BTA) har antagits motsvara ljus BTA då inga garage eller källare beräknas att byggas.
- Bilplatsbehovet för boende blir dimensionerande för varje parkerings- och mobilitetshus.
- Det finns flera mindre fastigheter med markparkering som ägs av staden men hyrs ut till fastighetsägare via arrendeavtal. De markparkeringar som försvinner vid förtätning, och som också krävs för att fastighetens bilplatsbehov enligt statistik för bilinnehav, har förutsatts ersättas av staden genom parkeringsköp i ett av de nya parkeringshusen.

Gällande Parkeringspolicy och norm (antagen 2020)

Enligt plan- och bygglagen är det fastighetsägaren som bär ansvaret för att anordna parkering. Kommunen har ingen skyldighet att ordna parkering annat än när kommunen själv är fastighetsägare.

Parkeringsnormen gäller som vägledning vid detaljplanläggning och som krav vid bygglovsgivning för ny- och tillbyggnad av bostäder, verksamheter samt vid ändrad användning. Parkeringsnormen är en miniminorm, den anger ett minimikrav för antalet parkeringsplatser som ska ordnas.

Stadsbyggnadsnämnden beslutar vilket minsta parkeringsbehov fastighetsägaren ska tillgodose. Likställighetsprincipen ska tillämpas så att fastighetsägare behandlas lika.

I Policy och norm för mobilitet och parkering anges parkeringstal för bil för tre olika nivåer av mobilitetsåtgärder för bostäder: Bas, Medel och Omfattande. I kommande arbete med detaljplanerna ska en mobilitets- och parkeringsutredning tas fram av fastighetsägaren. Parkeringstalet fastställs dock först vid bygglov.

Parkering för boende och anställda ska i första hand ordnas i gemensam parkeringsanläggning. Gångavståndet ska vara maximalt 500 m från bostad till parkering och 800 m från kontor till parkering. Korttidsparkering vid förskola för föräldrar ska ordnas inom 100 m, och ska i första hand ordnas på kvartersmark, gärna samnyttjat på parkeringsyta för boende. Kompletterande korttidsparkering kan ordnas på allmän gata men är då inte reserverad för skolan/förskolan och kan inte tillgodoräknas i bygglov.

Befintligt bilplatsbehov vid förtätning

Eftersom en del av de befintliga bostädernas bilplatsbehov tillgodoses på några av de markparkeringar som planprogrammet föreslår ska bebyggas behöver nya lösningar tillskapas för dessa.

För Lorensborg är det ca 450 bilplatser för befintlig bebyggelse som behöver ersättas om förtätning sker fullt ut enligt förslaget. Motsvarande siffra för Bellevuegråden är ca 200 bilplatser. Det är fastighetsägarens ansvar att ordna parkering för dessa platser i samband med bygglov för ny bebyggelse.

Drygt 300 platser på allmän gata försvinner då Lorensborgsgatan byggs om och gatustrukturen förändras. Staden har ingen skyldighet att tillgodose parkering på allmän platsmark, och därför heller ingen skyldighet att ersätta den parkering som försvinner.

Bilplatsbehov för ny bebyggelse

I Policy och norm för mobilitet och parkering anges parkeringstal för Bas, Medel och Omfattande mobilitetsåtgärder för fem olika zoner. Lorensborg ligger till större delen i zon 2, och Bellevuegården till större delen i zon 3. För bostäder och kontor antas att fastighetsägarna kommer att arbeta med mobilitetsåtgärder i sådan utsträckning att parkeringstalet hamnar strax under medelnivå enligt parkeringsnormen, 5,5 bpl/1000 kvm ljus BTA inklusive besök för Lorensborg och 6,5 bpl/1000 kvm ljus BTA inklusive besök för Bellevuegården.

Den nya bebyggelsen medför ett behov av ca 450 bilplatser för Lorensborg. Det finns inget överskott av bilplatser i befintliga garage vilket innebär att samtliga platser måste lösas med nya bilplatser.

Den nya bebyggelsen medför ett behov av ca 450 bilplatser för Bellevuegården. Det finns ett överskott av bilplatser i garage för MKBs bestånd (Delsjön och Stensjön) om ca 100 bilplatser som kan nyttjas för tillkommande bebyggelse. Det finns också ett mindre överskott inom Hyllie 9:5 fastighet som planeras att nyttjas för den enskilda fastighetens förtätning. I övrigt finns inget överskott av bilplatser inom Bellevuegården.

Totalt bilplatsbehov

Bilplatsbehov för planförslag: Ca 1400 bilplatser, varav befintliga markparkeringar som behöver ersättas: 650 bilplatser.

Parkeringslösning

Varför mobilitetshus?

Programförslaget innebär en stor förändring av de befintliga parkeringslösningarna i området. De stora och utspridda markparkeringarna föreslås ersättas i huvudsak med större samlande parkerings- och mobilitetshus i strategiska lägen. Detta gäller både för de befintliga markparkeringar som försvinner när markparkeringarna bebyggs samt tillkommande bostäders bilplatsbehov. Att lösa parkering i mobilitets- och parkeringshus ger flera fördelar:

- Ökad rörelse och trygghet i närområdet när människor går till och från parkeringshuset.
- Koncentrerad biltrafik till mobilitetshus ger större möjlighet till mindre biltrafik i övriga delar.
- Mobilitetshus är billigare att bygga än underjordisk parkering.
- Gröna gårdar, då gårdar inte behöver underbyggas med parkering.

- Flexibelt, kan göras om till andra lokaler i framtiden om bilanvändandet minskar.

Placering av mobilitetshus

Förslaget innebär tre mobilitetshus. Placering sker så att avstånd till nya bostäder inte överskrider 500 meter i enlighet med *Parkeringsnormen*. Storlek och till viss del placering av mobilitetshusen är beroende av hur stor del av den nya bebyggelsen som genomförs. Följande tre parkeringshus planeras som huvudförslag:

- 1. Mobilitetshus John Ericssons väg.** Mobilitets- och parkeringshuset placeras i korsningen mellan John Ericssons väg och Lorensborgsgatan. Antalet bilplatser beror på fördelningen mellan mobilitetshus 1 och 2 (se mer under de olika scenarierna nedan).
- 2. Mobilitetshus i närheten av Stadiongatan.** Mobilitets- och parkeringshuset är tänkt att i första hand placeras vid Hålsjögatan (Finnsjön 1). Det kan också vara aktuellt med en annan placering, speciellt om behovet blir mindre (se mer under de olika scenarierna nedan).
- 3. Mobilitetshus Bellevuegårdens centrum.** Mobilitets- och parkeringshuset placeras direkt söder om Bellevuegårdens centrum. Mobilitetshuset kan samnyttja platser för boende och verksamheter (handel, restaurang m.m).

Det befintliga parkeringshuset vid Stadion har kapacitet för att teckna ca 200 parkeringsköp för bostäder (siffran från 2019). Det kan vara aktuellt för exempelvis MKBs kvarter på Bellevuegården för det bilplatsbehov som inte kan lösas inom fastigheten.

Maxscenario - allt byggs enligt planförslag

I tabellen nedan redovisas hur många bilplatser som behöver tillskapas i de tre nya mobilitetshusen för att täcka behovet för ett max-scenario där allt byggs enligt planförslaget. Totalt behöver ca 1300 bilplatser tillskapas. Cirka 100 bilplatser beräknas kunna lösas i det befintliga p-huset vid Stadion (gäller förtätning inom Stensjön och Skårsjön).

Mobilitetshus	Antal bilplatser
1. John Ericssons väg/Lorensborgsgatan	567
2. I närhet av Stadiongatan	339
3. Bellevuegårdens centrum	378

Minscenario – svår genomförda byggnader uteblir

Förtätning inom vissa av fastigheterna är bedömda som svår genomförda av olika anledningar. Eftersom den tillkommande exploateringen både påverkar hur mycket befintlig parkering som behöver ersättas och hur mycket nytt behov, kan bilplatsbehovet påverkas mycket om exploatering uteblir endast på några fastigheter. I tabellen nedan redovisas bilplatsbehovet om förtätning uteblir på de fastigheter som bedömds som svår genomförda.

Mobilitetshus	Antal bilplatser
1. John Ericssons väg/Lorensborgsgatan	432
2. I närhet av Stadiongatan	115
3. Bellevuegårdens centrum	397

Maxscenario – större mobilitetshus 1 och litet parkeringsdäck 2

Scenariot innebär att parkeringsbehovet för alla fastigheter inom 500 m gångväg från mobilitetshus 1 (John Ericssons väg) förutsätts lösas där. Bilplatsbehovet för en förtätning på fastigheterna Ratten 1 och 2 placeras i det befintliga parkeringshuset Stadion.

Mobilitetshus 1 behöver kunna inrymma ca 640 bilplatser i detta scenario. Både fotavtryck och antal våningar behöver ökas på jämfört med övriga scenario. Som ett resultat kan storleken på mobilitetshus 2 minskas ner till ca 180 bilplatser, vilket skulle inrymma bilplatsbehovet för befintliga och nya bostäder på fastigheterna Vendelsfrid samt i anslutning till Enebacksstigen. Det bör utredas vidare om ett parkeringsdäck kan placeras på befintlig markparkering på fastigheten Vendelsfrid 2. Markparkeringen innefattar i nuläget 53 bilplatser. Parkeringsdäcket skulle i så fall uppföras av fastighetsägaren MKB, vilket kan ge en stor fördel gällande kostnad och därmed projektekonomi/genomförande. Radhusen på Vendelsfrid 2 utgår i detta scenario.

Mobilitetshus	Antal bilplatser
1. John Ericssons väg/Lorensborgsgatan	637
2. På Vendelsfrid?	178
3. Bellevuegårdens centrum	397

Samnyttjande

Möjligheterna för samnyttjande är begränsade inom området då en stor majoritet bilplatsbehovet utgörs av parkering för boende och deras besökare. Störst möjlighet till samnyttjan finns för Mobilitetshus 1- Bellevuegårdens centrum. Bilplatsbehovet för bostäderna kommer att vara dimensionerande för mobilitetshusens storlek.

Parkering i detaljplan och bygglov

För att säkerställa att parkering i första hand sker i gemensamma anläggningar ska detaljplanerna i allmänhet inte tillåta att gårdar underbyggs med parkeringsgarage. Ingen ny markparkering ska planläggas annat än i undantagsfall (parkering för rörelsehindrad PRH, viss korttidsparkering, bilpool). Vidare måste detaljplaneringen av mobilitetshusen ske tidigt, i samma plan eller parallellt med den första detaljplanen som påbörjas. För att bygglov ska kunna beviljas måste det i antagen detaljplan vara säkerställt att permanent parkering kan ordnas inom rimligt gångavstånd. Markparkering kan tillåtas med tillfälligt bygglov. Längden på det tillfälliga bygglovet prövas i varje enskilt fall. Tillfälligt bygglov kan endast tillåtas i sammanlagt 15 år och kan därmed inte fungera som permanent lösning.

Utformningsprinciper för parkeringshus

Vid genomförandet ska stor vikt läggas vid utformningen av mobilitetshusen så att de passar in och tillför något till stadsmiljön. Beroende på lokalisering och storlek bör olika utformningsprinciper tillämpas.

- *Parkeringshus som multifunktionskvarter.* Parkeringsfunktionen förläggs i kvarterets mitt och omges av många andra funktioner, som exempelvis lokaler för service i bottenvåning, bostäder och/eller kontor längs sidorna.
- *Parkeringshus med aktiva bottenvåningar.* Lokaler för service ska finnas i de parkeringshus som är placerade invid större stråk.
- *Mindre parkeringshus/”grannskapsparkeringshus”.* Del av bottenvåning kan inrymma exempelvis gemensamhetslokal, cykelparkering, cykelverkstad, tvättstuga etc.
- *Mindre parkeringshus av enklare karaktär.* Fasaden kläs med gröna element och anpassas för att passa in i omgivande miljö. Fasaden kan också ljussättas för göra byggnaden mer intressant.

Mobilitet

För att åstadkomma god mobilitet krävs att byten mellan olika färdslag underlättas, och för detta behövs synliga bytespunkter. Byten mellan kollektivtrafik och cykel eller elsparkcyklar kan underlättas genom att placera ut lånecyklar, zoner för parkering av elsparkcyklar samt rikligt med cykelparkering vid hållplatserna. Sådana bytespunkter kan också placeras i bottenplan eller direkt anslutning till de planerade parkeringshusen, då de kommer att bli en naturlig mötespunkt för de boende i Lorensborg och Bellevuegården.

I parkeringshusen kan även mobilitetsåtgärder som ordnas av fastighetsägare vid nybyggnation placeras. Det kan exempelvis vara bilpool, cykelpool, cykelverkstad och leveransskåp. Parkeringshuset blir då delvis ett mobilitetshus, även om fokus ligger på förvaring av fordon. Mobilitetsåtgärder behöver också tillgodoses och placeras inom fastigheten för att erbjuda en god tillgänglighet och närhet till de boende.



Illustration av dagens och framtidens mobilitet, från rapporten *Att omvandla Parkering Malmö till Mobilitet Malmö, 2020*

Tillfällig parkering under byggtid

Det kommer troligen att finnas behov av tillfälliga parkeringslösningar, tills det att parkeringshusen kan tas i bruk, för befintliga bostäderna där markparkeringar tas i anspråk för att uppföra ny bebyggelse. Den tillfälliga parkeringen bör lösas enligt följande fyrs-tegstegeprincip:

1. Inom närliggande fastighet där det finns ett överskott av bilplatser.
2. I parkeringshuset Stadion (finns kapacitet för ca 200 boende att parkera).
3. Med ny tillfällig tillskapad markparkering inom fastigheten.
4. Med ny tillfällig tillskapad markparkering på stadens mark.

Lösningar ska utredas vidare i arbetet med planarbetet, men också på en övergripande nivå för hela planprogramsområdet.

Cykelparkering

Parkeringstal för cykelparkering är 30 cykelplatser/1000 kvm ljus BTA. Den nya bebyggelsen uppskattas tillföra ett behov av ca 2300 cykelplatser för Lorensborg och 2000 cykelplatser för Bellevuegården för boende. Cykelparkering för anställda och besökare tillkommer.

I arbetet med detaljplaner ska lokalisering av cykelparkering studeras vidare för att säkerställa att det kan ordnas enligt de krav och riktlinjer som anges i Mobilitet för Malmö. De boendes cykelparkering ska till viss del lösas inom byggrätt för att säkerställa tillräckliga ytor till bostadsgårdar.

Konsekvenser och risker

Planprogrammet föreslår att flera av de befintliga markparkeringarna bebyggs och att dessa bilplatser ersätts med mobilitetshus. För de som nyttjar markparkeringarna idag får det konsekvenser som kan innebära högre parkeringskostnader. Det nya förslaget innebär att boende som redan bor i området och äger bil får längre väg att gå till sin bilplats.

Kostnader för parkeringsköp för befintliga bilplatser som ska ersättas riskerar att påverka projektekonomi i så stor uträkning att de omöjliggör förtätning. Om Parkering Malmö uppför mobilitetshusen är det deras fastställda taxa om 125 tkr (inkl. moms) som gäller vid tecknande av parkeringsköp. Parkering Malmö har i uppdrag att se över form och kostnad för parkeringsköp.

Vidare utredningar

Följande frågor behöver utredas vidare:

- Placering av mobilitetshus 2. Flera av de exploateringarna som är tänkta att lösa sin parkering i detta parkeringshus är osäkra i dagsläget. Storleken på parkeringshuset, och därmed möjliga placeringar påverkas direkt. Kan det vara aktuellt med ett mindre parkeringsdäck på exempelvis Vendelsfrid 2, och hur ställer sig MKB till att anlägga parkering?
- Hur kan staden hantera de projekt där kostnad för parkeringsköp för att ersätta befintliga bilplatser som försvinner blir så betydande att de riskerar att vara ett hinder för projektets genomförbarhet. Parkering Malmös pågående uppdrag att utreda formerna för parkeringsköp ska följas.

Slutsats

Vad tar vi med oss?

Bilplatsbehov för fullt utbyggt planförslag: Ca 1400 bilplatser, varav befintliga markparkeringar som behöver ersättas: 650 bilplatser.

Förslaget innebär att bilplatsbehovet löses i tre stycken parkerings- och mobilitetshus. Förutom parkering kan husen fungera som en knutpunkt för mobilitet med funktioner såsom bilpool, cykelpool, cykelverkstad och leveransskåp.

Programförslaget pekar ut tre strategiska platser mobilitetshus:

1. **Mobilitetshus John Ericssons väg.** Mobilitets- och parkeringshuset placeras i korsningen mellan John Ericssons väg och Lorensborgsgatan. Antalet bilplatser varierar beroende på fördelning mellan mobilitetshus 1 och 2.
2. **Mobilitetshus i närheten av Stadiogatan.** Mobilitets- och parkeringshuset är tänkt att i första hand placeras vid Hålsjögatan (Finnsjön 1). Det kan också vara aktuellt med en annan placering.
3. **Mobilitetshus Bellevuegårdens centrum.** Mobilitets- och parkeringshuset placeras direkt söder om Bellevuegårdens centrum. Mobilitetshuset kan samnyttja platser för boende och verksamheter (handel, restaurang m.m.).

Vidare utredningar behöver göras gällande placering och dimensionering av mobilitetshus 1 och 2.

Vid genomförandet ska stor vikt läggas vid utformningen av mobilitetshuset så att de passar in och tillför något till stadsmiljön. Beroende på lokalisering och storlek bör olika utformningsprinciper tillämpas.

I arbetet med detaljplaner ska lokalisering av cykelparkering studeras vidare för att säkerställa att det kan ordnas enligt de krav och riktlinjer som anges i Mobilitet för Malmö. De boendes cykelparkering ska till viss del lösas inom byggrätt för att säkerställa tillräckliga ytor till bostadsgårdar.

Referenser

4. Norm och policy för mobilitet och parkering i Malmö (september 2020)
5. Mobilitet för Malmö – mobilitetsåtgärder och utformning av parkering för fastighetsägare (februari 2021)