

MOBILITETS- OCH PARKERINGSUTREDNING TROLLÄNGSSKOLAN



2024-09-11

MOBILITETS- OCH PARKERINGSUTREDNING

Trollängsskolan

Uppdragsnamn

Uppdragsnummer 10372038

Författare Tova Stenvi

Datum 2024-09-11

Granskad av Emil Ljungemyr

KUND

Göteborgs stad

KONSULT

WSP

Box 13033

402 51 Göteborg

Besök: Fabrikstorget 1

Tel: +46 10-722 50 00

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

KONTAKTPERSONER

TOVA STENVI, WSP

tova.stenvi@wsp.com

INNEHÅLL

1	Inledning	4
1.1	Bakgrund och syfte	4
1.2	Planförslag	4
1.3	Områdesbeskrivning	6
2	Beräkning och bedömning av parkeringsbehov	8
2.1	Normalspann	8
2.1.1	Bilparkering	8
2.1.2	Cykelparkering	9
2.2	Lägesbedömning	9
2.2.1	Bilparkering	9
2.2.2	Cykelparkering	9
2.3	Projektanpassning	10
2.4	Mobilitetslösningar	10
2.5	Resultat	11
2.5.1	Bilparkering	11
2.5.2	Cykelparkering	11
3	Parkeringslösning	12
3.1	Bil	12
3.2	Cykel	13
4	Reglering, kostnadstäckning, byggskede	14
4.1	Parkering på gatumark	14
4.2	Förutsättningar för kostnadstäckning	14
4.3	Parkering under byggskede	15
5	Sammanfattning	16

1 INLEDNING

1.1 Bakgrund och syfte

I Askim planeras för en ny skola och förskola vid den befintliga Trollängsskolan, strax öster om Gamla Särövägen. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra att Trollängsskolan ersätts med en ny större skola och utökas med en förskola och en idrottshall. Framtagandet av en ny detaljplan är i uppstartsfasen och denna mobilitets- och parkeringsutredning är ett underlag till framtagande av planförslaget. I detaljplanen ingår även ett visst antal bostäder, dessa är dock exkluderade från denna utredning.



Figur 1. Detaljplanens läge i Askim, Göteborgs stad.

Syftet med denna mobilitets- och parkeringsutredning är att kartlägga det antal fordon och den trafikmängd som planförslaget (skolan och förskolan) beräknas ge upphov till för att kunna bedöma behovet av parkeringsplatser. Därtill utforskas olika parkeringslösningar så som samnyttjande, lokalisering och utformning. Reglering, kostnadstäckning och parkering i byggskede beskrivs även.

1.2 Planförslag

Planförslaget innefattar en ny förskola och en ny skola enligt dimensionerna som anges nedan.

- Ny förskola med 6 avdelningar, 144 barn och 22 personer i personalen.
- Ny skola årskurs F-6 med 8 klasser i årskurs F-3 och 6 klasser i årskurs 4–6, 380 elever och 40 personer i personalen.

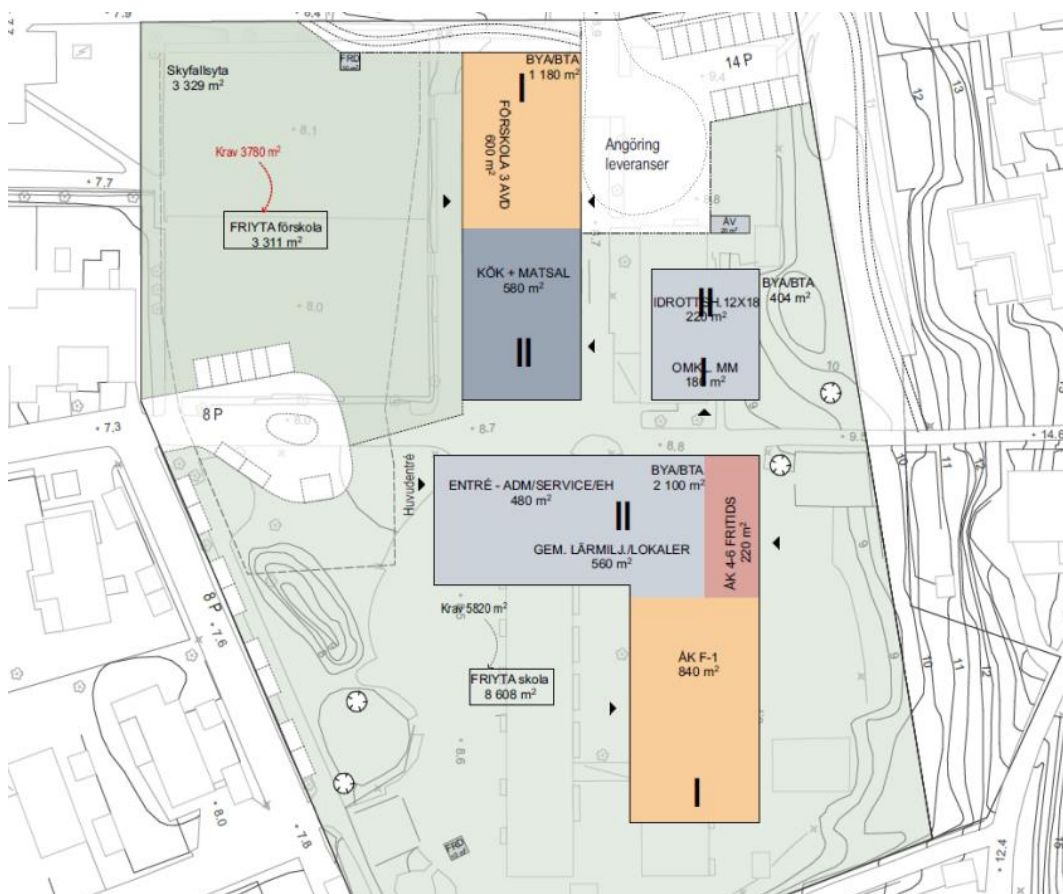
I skolområdet planeras även för en idrottshall/gymnastiksal som även antas användas för förenings- och lagidrott utanför skoltider. Hallen uppgår till 220 kvm i förslaget, vilket innebär att ungefär 22 aktiva personer kommer kunna vistas i hallen samtidigt¹. Vid start- och sluttider för träningar förväntas det dubbla antalet personer (44) finnas på platsen, både de som precis ska börja och de som precis ska avsluta sin träning. Eftersom det mestadels förväntas ske

¹ <https://www.uppsala.se/contentassets/15941d0fa89148c4b83a518e0aa98f8e/hallstorlek-och-max-antal-och-dorrrar.pdf>

barnidrott i hallen är det även rimligt att anta att ett antal föräldrar samt tränare finns på platsen.

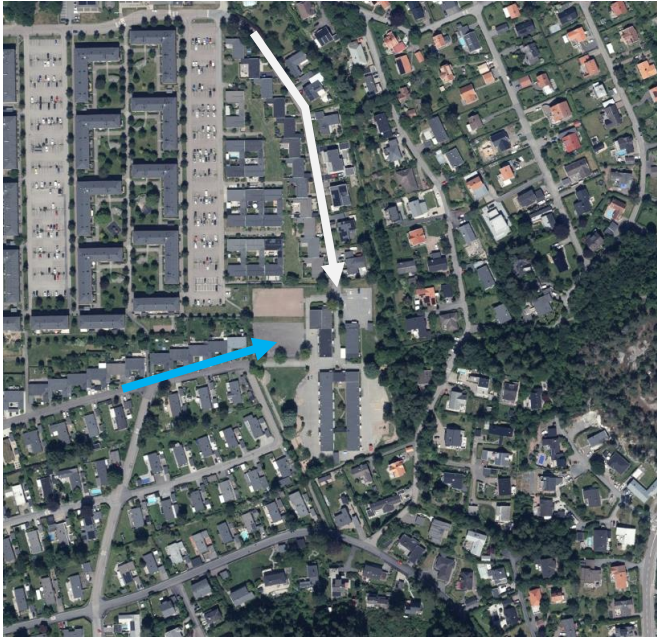
Den dimensionerande tidpunkten för skolområdet är således dagtid på vardagar då det är skolverksamhet, eftersom det då beräknas vara fler personer på området än under kvällstid när det är idrottsverksamhet.

Utformningen av skolområdet är fortfarande i ett tidigt skede. Skissen som denna mobilitets- och parkeringsutredning utgår från benämns "alternativ 2" och visas i Figur 2. Förslaget kan dock komma att ändras.



Figur 2. Skiss på skolområdet, alternativ 2. Justeringar kommer att göras.

Skolområdet ska kunna angöras från norr via Solgärdesvägen (vit pil i Figur 3), liksom befintlig angöringsväg. Dessutom planeras för en ny angöringsväg i väster via Älvdansvägen (blå pil i Figur 3).



Figur 3. Befintlig och planerade nya angöringsvägar till skolområdet.

1.3 Områdesbeskrivning

Skolan är idag en F-6 skola med cirka 200 elever. Skolan har nått sin tekniska livslängd och ett behov av nybyggnation finns.

Skolområdet är beläget i ett utpräglad bostadsområde och omgiven av villor, radhus och flerfamiljshus. Cirka 400 meter norrut ligger Askims torg med viss service (bibliotek, vårdcentral, restaurang m.m.). Det finns inga cykelbanor i skolområdets direkta närhet men gångbanor finns på vissa av villagatorna i området. Hastighetsgränsen på alla gator i närområdet är 50 km/h. Gatorna har en lokal karaktär och fordonsflödet är uppskattningsvis lågt på de flesta vägar då det inte finns andra målpunkter än bostäder på gatorna. Solgärdesvägen kan tänkas ha ett något högre fordonsflöde då detta är angöringsvägen till skolan idag.

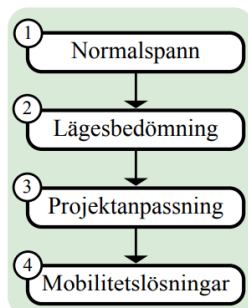
Det finns ingen busshållplats i skolområdets direkta närhet. Närmsta hållplatser är Trollängen lokaliserad på Säröleden cirka 600 meters promenadväg västerut, samt Ringestensvägen lokaliserad på Gamla Särövägen cirka 500 meters promenadväg österut (se Figur 4).

Hållplatsen Trollängen trafikeras av fyra busslinjer 180, 184, 258 och X2. Linje 258 och X2 trafikerar mot centrala Göteborg och söderut längs Säröleden, där framför allt linje X2 har en hög turtäthet. Linje 180 och 184 trafikerar mellan industriområdena norr om Älvsborgsbron och Hovås, och har några avgångar på vardagar i respektive riktning.

Ringestensvägen trafikeras av linje 82 som går mellan Marklandsgatan och Brottkärr längsmed Gamla Särövägen. Busslinjen har halvtimmestrafik både på vardagar och helger.

2 BERÄKNING OCH BEDÖMNING AV PARKERINGSBEHOV

Kapitlet följer det upplägg som anges i Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering². De fyra analysstegen visas i figuren nedan.



2.1 Normalspann

2.1.1 Bilparkering

Skolområdet befinner sig i stadsdelen Askim där målsättningen för färdmedelsandelar år 2035 är att 47 % av resorna görs med bil. Målsättningen motsvarar ett medelvärde för resor till, från och inom stadsdelen över hela dygnet och för samtliga ärendet, vilket gör att stora variationer kan finnas och färdmedelsandelarna behöver anpassas efter det specifika projektet, vilket efterföljande kapitel ämnar göra.

I Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering anges följande normalplan för bilparkeringsplatser, vilket även kommer vara utgångspunkten i denna utredning.

Bilparkeringsplatser för anställda:

- **Förskola:** Området befinner sig inom zon C, vilket innebär 0,9 bilparkeringsplatser för anställda per avdelning. Detta ger totalt **5** ($6 \cdot 0,9$) bilparkeringsplatser för förskolans anställda. Detta innebär att 22,7 % av de anställda på förskolan kommer kunna parkera sin bil vid skolan.
- **Grundskola:** Området befinner sig inom zon C, vilket innebär 0,8 bilparkeringsplatser för anställda per klass. Detta ger totalt **11** ($14 \cdot 0,8$) bilparkeringsplatser för grundskolans anställda. Detta innebär att 27,5 % av de anställda på grundskolan kommer kunna parkera sin bil vid skolan.

Bilparkeringsplatser för korttidsparkering:

- **Förskola:** Området befinner sig inom området "övriga Göteborg", vilket innebär 1,4 bilparkeringsplatser avsedda för korttidsparkering per avdelning. Detta ger totalt **8** ($6 \cdot 1,4$) bilparkeringsplatser för korttidsparkering.
- **Grundskola:** Området befinner sig inom området "övriga Göteborg", vilket innebär 0,8 bilparkeringsplatser för avsedda för korttidsparkering per klass. Detta ger totalt **11** ($14 \cdot 0,8$) bilparkeringsplatser avsedda för korttidsparkering.

² Göteborgs stad (2021) Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/fbf6ef6f-fc85-4b65-a6a2-832e72232afb/Anvisningar+till+riktlinjer+f%C3%B6r+mobilitet+och+parkering+i+G%C3%B6teborgs+Stad+version+1.2.pdf?MOD=AJPERES>

Sammanfattningsvis behövs, enligt normalspannet, 16 bilparkeringsplatser avsedda för anställda vid skolområdet, och 19 bilparkeringsplatser för korttidsparkering vid skolområdet. Utgångsvärdet för totalt antal bilparkeringsplatser blir således 35.

2.1.2 Cykelparkering

Cykelparkering för anställda ska anordnas så den målsättning för andelen cykelresor som finns i trafikstrategin tillgodoses. För stadsdelen Askim är målsättningen att 21 % av resorna som utförs av anställda till och från sin arbetsplats ska se med cykel år 2035. Detta ger **5** ($22 \cdot 0,21$) parkeringsplatser för cykel avsedda för förskolans personal, och **8** ($40 \cdot 0,21$) parkeringsplatser för cykel avsedda för skolans personal.

För elever på grundskolan uppskattar normalspannet behovet till 10 platser per klass, vilket ger **140** platser. För förskolan är motsvarande siffra 2 platser per avdelning, vilket ger **12** platser. Utöver platserna för eleverna ska det finnas 2 platser för hämta/lämna per klass i F-2 på skolan samt avdelning på förskolan, vilket ger **12** respektive **12** platser.

2.2 Lägesbedömning

2.2.1 Bilparkering

Enligt modellen i Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering kan lägesbedömningen ge avdrag i tre delar; bas, bytespunkt och extra.

- **Bas:** 15 % avdrag kan fås vid direkt närhet till god kollektivtrafik och direkt närhet till god cykelinfrastruktur. Med direkt närhet till god kollektivtrafik menas att det inom 500 meter ska finnas en hållplats med avgångar var tionde minut under högtrafik. Hållplatsen Trollängen ligger inte tillräckligt nära för att kravet ska uppfyllas, och turtätheten på hållplatsen Ringestensvägen är för låg för att kravet ska uppnås. Avståndet till det övergripande cykelvägnätet är även för långt för att kravet om 500 meter ska uppnås. Avdrag för bas kan därför inte fås.
- **Bytespunkt:** 15 % avdrag kan fås om någon av hållplatserna som listas i modellen kan nås inom det angivna antalet meter. Planområdet är inte lokaliserat nära någon av hållplatserna och kravet uppnås därför inte.
- **Extra:** 10 % avdrag kan fås om planområdet ligger inom 900 meters gångavstånd från centralen eller Brunnsparcken, vilket inte uppnås.

Inget avdrag kan därför göras från de framräknade talen i normalspannet.

2.2.2 Cykelparkering

Enligt modellen i Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering kan parkeringstalet för cykel höjas om utrymmet för bilparkering begränsas eller minskas på grund av att projektområdets läge ger goda förutsättningar för att cykla.

Som beskrivet ovan gav området läge inte utrymme för minskning av antalet bilparkeringsplatser, och antalet cykelparkeringar behöver således inte justeras uppåt.

Parkeringstalet för cykel kan sänkas om förutsättningarna för att ta sig till platsen med cykel är dåliga och inte bedöms kunna förbättras. Det finns inga cykelbanor i skolområdets direkta närhet, men infrastrukturen är tillåtande för cykling i blandtrafik och de cykelbanor som finns en bit ifrån skolområdet har en hög kvalitet och relativt gena kopplingar till större målpunkter och andra stadsdelar. Bedömningen är därför att antalet cykelparkeringsplatser inte bör reduceras.

2.3 Projektanpassning

Parkeringsstalet kan justeras beroende på avvikande i ytor eller personaltäthet. Skolan bedöms inte ha avvikande personaltäthet eller ytstorlek, och inget avdrag eller tillägg görs.

2.4 Mobilitetslösningar

För fastighetsägare som vill sänka parkeringsstalet ytterligare efter steg 1–3 är mobilitetsåtgärder ett möjligt, frivilligt steg. Mobilitetsåtgärder definieras i Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering som åtgärder som ökar mobilitet men minskar behovet av att äga och använda bil. Genom mobilitetsåtgärder blir det enklare och mer attraktivt att resa hållbart.

För förskolor och grundskolor finns ingen modell för sänkning av parkeringsstalet genom mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärderna och eventuell sänkning av bilparkeringsstalet bedöms i varje enskilt fall. Eftersom fastighetsägaren är en kommunal förvaltning skrivs en överenskommelse där mobilitetsåtgärder samt hur dessa avses att genomföras säkerställs.

De mobilitetsåtgärder som bör övervägas för den nya Trollängsskolan och förskolan är:

- **Attraktiv väderskyddad cykelparkering i nära anslutning till entréer med gott om plats för olika typer av cyklar.**
- **Omlädningsrum med möjlighet till dusch för anställda på skolan och förskolan för att möjliggöra cykelpendling.**
- **Synliggjorda parkeringskostnader:** Att priset på parkering påverkar både efterfrågan på parkering, färdmedelsval och bilinnehav är väl etablerat i forskningen³. I VGR:s senaste resvaneundersökning⁴ hade 68 procent av de personer som använder bilen minst fem dagar i veckan avgiftsfri parkering hos arbetsgivare eller skolan. I samma grupp var det endast 16 procent som behövde betala för parkeringen. Sammantaget bedöms synliggjorda parkeringskostnader vara en kraftfull åtgärd som framför allt i kombination med andra åtgärder kan ge en tydlig påverkan på efterfrågan på bilparkering. Potentialen för Trollängsskolan begränsas dock av att det finns ett förhållandevis stort utbud av avgiftsfri parkering på allmän platsmark (se kapitel 4).
- **Fysiska och beteendepåverkande åtgärder för att öka andelen barn som cyklar och går till skolan och förskolan:** Vid anläggande av det nya skolområdet är det av yttersta vikt att trafikmiljön utformas på ett säkert och tryggt vis, exempelvis genom att säkerställa att fordonstrafik håller en låg hastighet och att korsningspunkter med biltrafiken få och säkra. Därtill kan specifika kampanjer och utmaningar hållas för att informera om och uppmuntra fler barn/elever och medföljande vårdnadshavare att välja gång eller cykel som färdmedel.
- **Information och påverkanskampanjer om samåkning:** Påverkanskampanjerna för att uppmuntra samåkning kan fokusera på miljövinster som minskade koldioxidutsläpp och minskad biltrafik vid skolan vilket ger en tryggare trafikmiljö. Genom att lyfta fram sociala aspekter, som ökad gemenskap och trygghet bland elever och föräldrar, kan man ytterligare motivera deltagande. Informationsinsatser som visar hur man enkelt organiserar samåkning via appar och digitala plattformar kan också underlätta och uppmuntra fler att samåka.

³ Hamilton, C J och Braun Thörn, H (2013), *Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik*, Centrum för transportstudier

⁴ Västra Götalandsregionen (2023) *Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022 och 2023*

2.5 Resultat

Ingen reduktion av antalet parkeringsplatser för bil kan göras för planområdet läge eller dess specifika förutsättningar. Behovet av parkeringsplatser för cykel bedöms också vara detsamma som normalspannet anger.

Det bedöms inte finnas någon potential för samnyttjande inom planområdet eftersom anspråket på parkeringsplatser för förskolan och skolan bedöms ske vid samma tidpunkter på dygnet.

2.5.1 Bilparkering

Tabell 1 anger antalet bilparkeringsplatser som bedöms behövas i planområdet exklusive eventuellt avdrag för mobilitetsåtgärder.

	<i>Parkering för anställda</i>	<i>Korttidsparkering (hämta/lämna)</i>
<i>Förskola</i>	5	8
<i>Grundskola</i>	11	11
Totalt	16	19

Tabell 1. Bedömt behov av antalet bilparkeringsplatser inom planområdet för bil.

Totalt behövs alltså 35 parkeringsplatser för bil vid skolområdet, vilket är 11 fler än idag.

Minst tre procent av platserna, dock minst en plats, ska kunna ordnas för rörelsehindrade med särskilt tillstånd. Platsen/platserna ska anläggas som mest 25 meter från en tillgänglig och användbar entré.

Enligt riktlinjerna är en gemensam parkeringsplats för skolan och förskolan som är avsedd för rörelsehindrade tillräckligt. Beroende på utformningen av skolområdet och entréernas lokalisering kan dock två parkeringar behövas för att kravet om 25 meter ska kunna uppfyllas både för skolan och förskolan.

2.5.2 Cykelparkering

Tabell 2 anger antalet cykelparkeringsplatser som bedöms behövas i planområdet.

	<i>Parkering för anställda</i>	<i>Korttidsparkering (hämta/lämna)</i>	<i>Parkering för elever</i>
<i>Förskola</i>	5	12	12
<i>Grundskola</i>	8	12	140

Tabell 2. Bedömt behov av antalet parkeringsplatser inom planområdet för cykel.

3 PARKERINGSLÖSNING

3.1 Bil

I skissen för alternativ 2 (se Figur 2) finns 14 parkeringsplatser inritade i skolområdets norra del, på samma plats som dagens parkering är lokaliserad. Dessa 14 platser antas vara avsedda för personal till förskolan och skolan, men enligt beräkningarna behöver 16 platser anläggas för detta ändamål. I skolområdets norra del finns även en parkeringsplats för rörelsehindrade avsedd för förskolan.

Vid Trollängsvägen är totalt 16 platser inritade för korttidsparkering avsedda både för förskolan och skolan, varav en plats är avsedd för rörelsehindrade till skolan. Enligt beräkningarna behöver 19 platser för ändamålet anläggas, varav en plats för rörelsehindrade avsedd för skolan.

I Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering anges maximalt gångavstånd från bilparkeringsplatser till olika verksamheters entréer. För förskola och grundskola är avståndet 150 meter. Samtliga parkeringsplatser för korttidsparkering uppfyller detta krav enligt den utformning som visas i skissen för alternativ 2.

Trafikverkets attitydundersökning visar att 25% av eleverna i åldern 6–15 blir skjutsade till skolan⁵. I samma undersökning framkom att de övergripande anledningarna till att föräldrar skjutsar sina barn är på grund av farlig trafik och att det är praktiskt för familjen. För att kunna förändra beteendemönstren hos föräldrar med dessa attityder ställs därmed krav på att gaturummet i anslutning till förskola och skola är trafiksäkert. Med hjälp av hastighetsräddade passager och tydliga gång- och cykelvägar skapas förutsättningar för att kunna välja bort bilen. Till saken hör även att föräldrar som hämtar/lämnar på skolor bidrar till en ökad trafikmängd, vilket i sin tur ökar risken för olyckor och upplevelsen av farlig trafik – vilket är den primära anledningen att föräldrar väljer att skjutsa från första början.

Enligt Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering ska barn kunna hämtas och lämnas på ett säkert sätt vid skolor och förskolor. Angöring och korttidsparkering ska separeras från gångstråk och kunna ske utan backande rörelser. Av de 16 platser som är inritade i skissen för korttidsparkering är 10 utformade på ett sådant sätt att inga backrörelser behövs. För 6 av platserna krävs dock en backande rörelse, något som går emot riktlinjerna.

Samtliga parkeringsplatser är lokaliserade på ett sådant sätt att de är separerade från barnens gångstråk, barn som blir avsläppta eller upphämtade behöver inte korsa bilvägen. Däremot behöver det säkerställas att gående och cyklister som angör skolan från Älvdansvägen kan nå skolan via en säker väg och inte behöva färdas sista biten in på skolgården via parkeringsytan för korttidsparkering.

Det finns även möjlighet att anordna ytor för att hämta och lämna barn vid förskolor och skolor på allmän platsmark (GATA) under vissa förutsättningar, vilka beskrivs i *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering* (Göteborgs stad 2021). Den inofficiella parkeringen vid Askims Fornborgsväg 8 är belägen på allmän platsmark, vilket möjliggör att denna parkeringsyta skulle kunna användas som en del av parkeringsbeståndet för korttidsparkering för skolan och förskolan. En sådan användning behöver dock utredas närmre och godkännas av staden.

⁵ Trafikverket (2022). Attitydundersökning Barns skolvägar 2021

3.2 Cykel

I skisserna finns inget förslag på lokalisering av cykelparkering inritat (Figur 2).

Både anställda och barn/elevs parkering ska vara lokaliserade maximalt 50 meter från entréer och antingen vara inomhus eller utomhus med väderskydd. Cykelparkeringar för att hämta och lämna barn på förskolan ska vara lokaliserade maximalt 25 meter från entré och behöver inte vara väderskyddad. Cykelparkeringar för hämta och lämna kan, liksom bilparkeringar, anläggas på allmän platsmark (GATA) förutsatt att vissa krav uppfylls. En sådan lösning bedöms dock inte aktuellt i detta fall eftersom avståndet skulle överskrida 25 meter, samtidigt som plats förutsätts finnas inom fastigheten (kvartersmark).

Det är viktigt att cykelparkeringar anläggs inom gränsvärdet för avståndet till samtliga entréer eftersom det minskar risken för felparkerade cyklar och ökar cykelns attraktivitet som transportsätt. I skolområdet planeras det för flera olika entréer och barn/elever som cyklar kommer komma från samtliga väderstreck, vilket gör det extra viktigt att det finns cykelparkeringar på flera olika platser inom skolområdet. Det är exempelvis lämpligt att personalen har en egen cykelparkering om dessa använder en annan entré än eleverna. Det är dessutom viktigt att cykelparkeringarna finns i direkt anslutning till cykelinfrastrukturen, och att det i största möjliga mån ska undvikas att cyklande barn behöver korsa bilvägar.

Samtliga cykelställ, både för elever, personal och hämta/lämna, ska ha möjlighet för ramlås. Minst 5 % av platserna ska ordnas för specialcyklar, exempelvis lådcyklar, och totalt behöver alltså 12 sådana platser anläggas. I detaljplanen behöver 1 kvm avsättas per cykelplats utomhus (exklusive manöveryta) och 2 kvm per cykelplats inomhus. Platser för specialcyklar är mer utrymmeskrävande än så.

4 REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING, BYGGSCKEDE

4.1 Parkering på gatumark

På lokalgatorna i området (allmän plats) finns ingen parkeringsreglering. Det är därmed en överhängande risk att anställda och besökare till skolan använder allmän plats för parkering i stället för den avsedda ytan på kvartersmark på skolområdet.

Enligt Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering antas att anställda kan acceptera ett gångavstånd på 700 meter, och för hämta/lämna avgränsas avståndet till 150 meter. Figur 5 nedan visar dessa avstånd i praktiken.



Figur 5. Avstånd från den nya skolans och förskolans entréer. Den inre ringen representerar 150 meters gångavstånd och den yttre ringen 700 meters gångavstånd. Avstånden är ungefärliga.

Flera av de gator som ligger i skolans direkta närhet, inom 150 meter, har inget parkeringsförbud och det går således bra att parkera sitt fordon där (gratis) så länge lagar följs, exempelvis att fordonet inte får hindra annan trafik eller utgör en fara. Detta gäller exempelvis för vägarna Askims Svedjeväg, Askims Fornborgsväg, Trollängsvägen och Älvdansvägen.

Om parkeringen på skolområdet avgiftsbeläggs är risken hög att parkeringsplatserna inte kommer nyttjas då gratis gatuparkering troligen ses som mer attraktivt. En omfattande parkering på lokalgatorna i området kan påverka framkomligheten för boende och ge lokalgatorna en annan karaktär. Eftersom parkering och angöring även kommer ske på skolområdets västra sida kommer trafikmängderna på lokalgatorna i området att öka, vilket ytterligare kommer påverka boende i närområdet.

4.2 Förutsättningar för kostnadstäckning

Avgiftsfri parkering innebär inte att den är gratis utan att den finansieras på något annat sätt, till exempel via kommunen och därmed av hela skattekollektivet (allmän platsmark) eller att kostnaden är inbakad i (lokal-)hyran (kvartersmark). Det innebär i sin tur att de som inte har bil och därmed inte använder parkeringsplatser subventionerar parkering för de som efterfrågar det. Det innebär också att de ekonomiska incitamenten att inte äga en bil minskar. Genom att den som ordnar och förvaltar en parkeringsplats tar ut avgift direkt av de som

använder parkeringen skapas incitament för att se över sitt bilåkande och överväga andra mobilitetsformer i stället.

Att priset på parkering påverkar både efterfrågan på parkering, färdmedelsval och bilinnehav är väl etablerat i forskningen. Hur mycket priset påverkar efterfrågan beror dock på en mängd yttre faktorer och olika studier ger olika resultat beroende på bland annat vilken typ av parkering som studeras och utbudet av alternativ till bilen⁶. Det är därför inte möjligt att ge en rekommendation om lämplig prisnivå, utan i stället kan utgångspunkten vara att de som använder parkeringen också ska stå för de kostnader som anläggning, drift, underhåll, förvaltning och övervakning av parkeringen innebär. Vid arbetsplatser, likt skolområdet är, bör avgiften tas ut på dagsbasis, inte som en månadsavgift eller liknande, eftersom månadsavgifter minskar incitamenten för de anställda att välja ett annat färd sätt enstaka dagar.

Parkeringsavgifter kan också medföra att efterfrågan på bilparkering flyttar till en annan närliggande avgiftsfri plats (se avsnitt 4.1). Därför är det viktigt att se till parkeringssystemet i sin helhet vid införande av parkeringsavgifter⁷. I Askim har Göteborgs stad gratis parkering på allmän platsmark samtidigt som personal i skolområdet ska parkera på parkeringar som fastighetsägarna anlägger på kvartersmark. Om inte kommunen tar ut avgift för parkeringen på allmän platsmark kommer också fastighetsägarnas möjlighet att ta ut avgifter begränsas då boende kan välja att parkera gratis på allmän platsmark i stället. Kommunen i sin tur är begränsade i sin möjlighet att avgiftsbelägga parkering av kommunala avgiftslagen som anger att avgifter endast får tas ut "[i] den omfattning som behövs för att ordna trafiken"⁸. Detta innebär att kommunen behöver utreda och visa att avgifterna behövs för att "ordna trafiken" för att beslutet om avgifter inte ska riskera att överklagas och rivas upp av Transportstyrelsen. Ett alternativ är att tidsreglera gatuparkering på allmän platsmark för att förhindra att skolpersonal väljer att ställa bilen där i stället för på kvartersmark. Det går även att reglera gatorna i närområdet genom parkeringsförbud.

Utgångspunkten bör vara att parkering för anställda som anläggs på kvartersmark ska vara avgiftsbelagd. Nivån på avgiften behöver dock anpassas så att efterfrågan inte flyttar till allmän plats.

4.3 Parkering under byggskede

Det förutsätts att skolans verksamhet flyttas till tillfälliga lokaler under tiden för ombyggnation, och därför är frågan inte aktuell i detta fall.

⁶ Hamilton, C J och Braun Thörn, H (2013), *Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik*, Centrum för transportstudier

⁷ Roth, A m.fl. (2018), *Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet*, IVL Svenska Miljöinstitutet

⁸ SFS 1957:259, *Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats*, m.m., https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1957259-om-ratt-for-kommun-att-ta-ut_sfs-1957-259

5 SAMMANFATTNING

I denna mobilitets- och parkeringsutredning har behovet av parkeringsplatser för bil och cykel vid den nya Trollängsskolan bedömts. I tabellerna nedan presenteras behovet översiktligt i tabeller.

Antal platser för bil	<i>Parkering för anställda</i>	<i>Korttidsparkering (hämta/lämna)</i>
<i>Förskola</i>	5	8
<i>Grundskola</i>	11	11
Totalt	16	19

Antal platser för cykel	<i>Parkering för anställda</i>	<i>Korttidsparkering (hämta/lämna)</i>	<i>Parkering för elever</i>
<i>Förskola</i>	5	12	12
<i>Grundskola</i>	8	12	140

I kapitel 2.4 *Mobilitetslösningar* redovisas åtgärder som bör övervägas för att kunna reducera antalet parkeringsplatser för bilar. Utgångspunkten för kostnadstäckning av parkeringsplatserna bör vara att parkering för anställda som anläggs på kvartersmark ska vara avgiftsbelagd. Nivån på avgiften behöver dock anpassas så att efterfrågan inte flyttar till allmän plats, vilket är en uppenbar risk då lokalgatorna runt skolan inte har någon parkeringsreglering.

Parkeringsplatserna för bil ska vara separerade från gång- och cykelstråk och anlagda så att backrörelser undviks. På så sätt skapas en trygg trafikmiljö och bra förutsättningar för att eleverna ska kunna gå eller cykla till skolan. Det går att läsa mer om utformningen i kapitel 3 *Parkeringslösning*.

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 55 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB
Box 13033
402 51 Göteborg
Besök: Fabrikstorget 1

T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
wsp.com

