

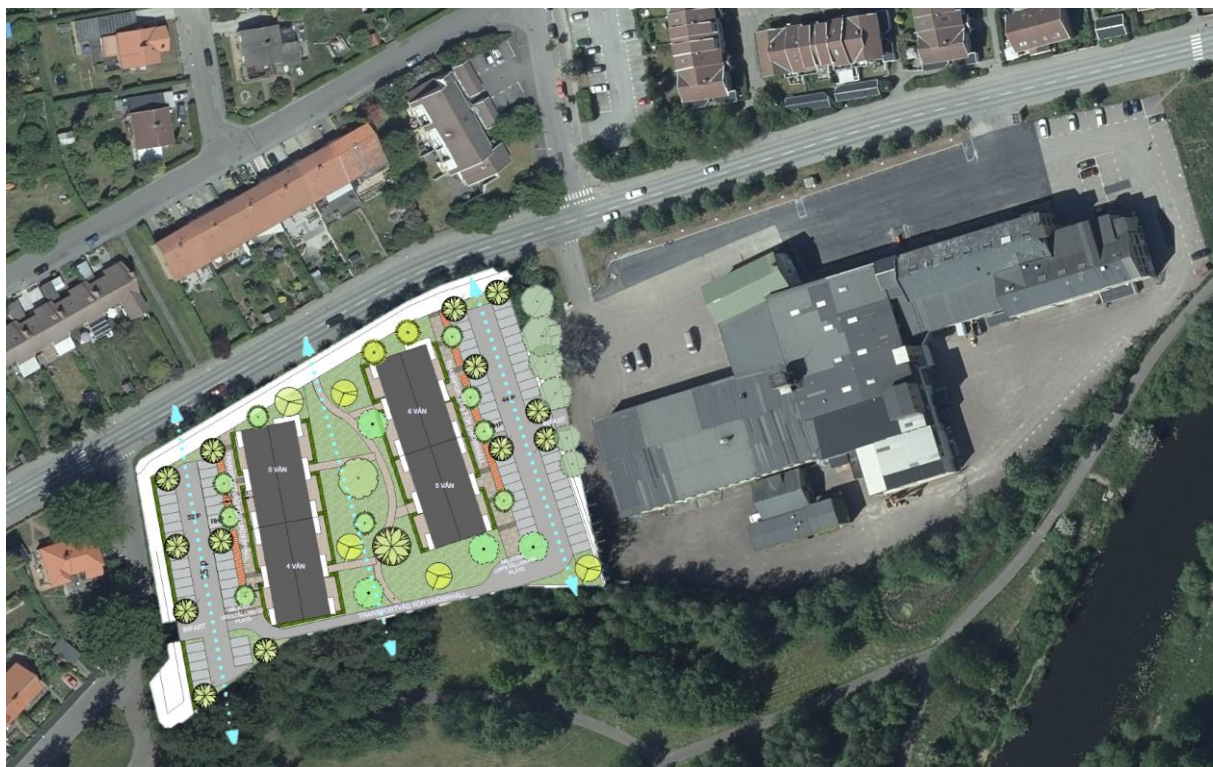
Avsedd för
Kävlinge kommun

Typ av dokument
PM

Datum
2022-10-11

DP MÖLLER 2

PARKERINGSUTREDNING



DP MÖLLER 2 PARKERINGSUTREDNING

Projektname **Dp Möller 2 – Parkeringsutredning**
Projekt nr **1320060936**
Mottagare **Kävlinge kommun**
Typ av dokument **PM**
Version **1,0**
Datum **2022-10-11**
Uppdragsledare **Ola von Palffy**
Granskad av **Pontus Olausson**

Ramboll
Lokgatan 8
211 20 Malmö

T +46 (0)10 615 60 00
<https://se.ramboll.com>

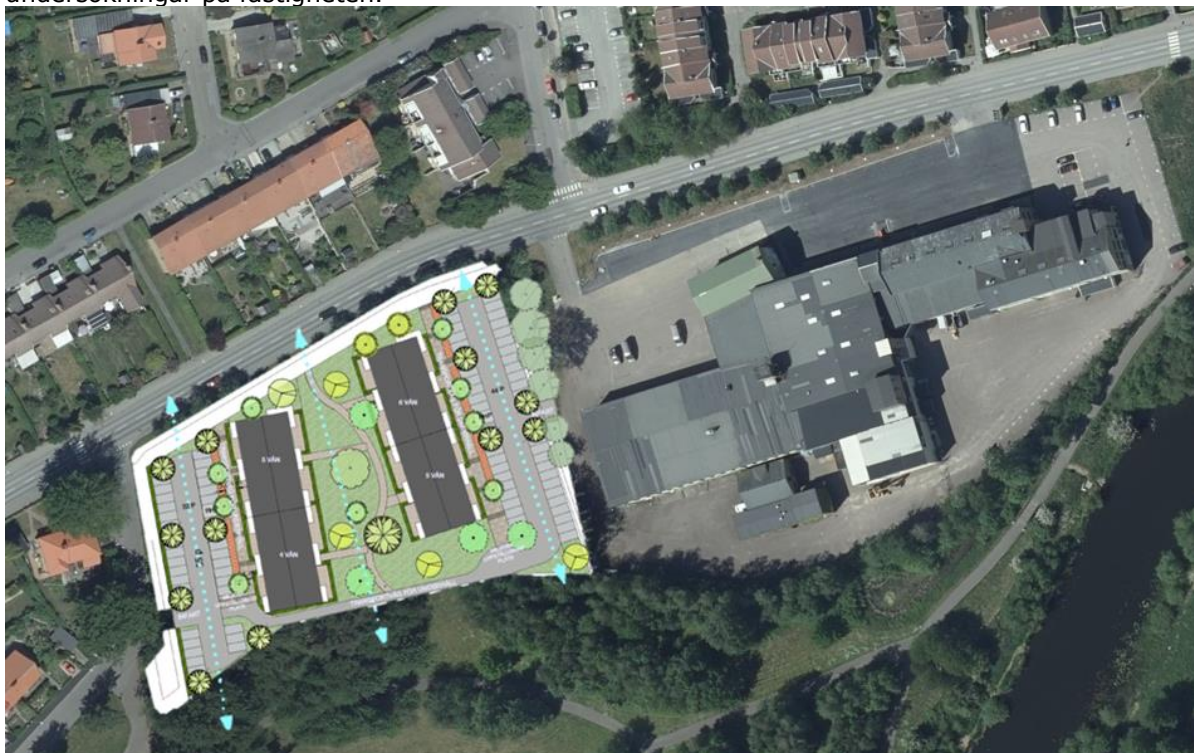
INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning	2
1.1	Bakgrund	2
1.2	Syfte och mål	2
2.	Nulägesbeskrivning	3
2.1	Dagens område runt Glacéläderfabriken	3
2.2	Ny bostadsbebyggelse	5
3.	Olika kommuners parkeringstal	7
3.1	Övriga Sverige	7
3.1.1	Kristianstad	7
3.1.2	Järfälla kommun	8
3.1.3	Lomma kommun	8
3.2	Kävlinge kommun	8
3.3	Jämförelse av parkeringstal	10
4.	Framtida parkeringsbehov	11
4.1	Förutsättningar för verksamheter	11
4.2	Parkeringsbehov	11
5.	Samnyttjande av parkering	13
5.1	Samnyttjande över dygnet	13
5.2	Parkeringsbehov för verksamheter med samnyttjande	14
5.2.1	Scenario 1A	15
5.2.2	Scenario 1B	16
5.2.3	Scenario 2A	17
5.2.4	Scenario 2B	18
5.3	Samnyttjande med kommande bostadsparkeringar för Möller 2	19
6.	Slutsats	22

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

Kävlinge kommuns arbete med att detaljplanera området Möller 2 pågår. Planområdet är beläget söder om Kvarngatan och väster om före detta Glacéläderfabriken i Kävlinge. Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten för bostäder inom området. Under vintern 2021 gjordes miljötekniska undersökningar på fastigheten.



Figur 1. Karta över området Möller 2 samt gamla Glacéläderfabriken.

Kävlinge kommun vill nu utreda möjligheten att samnyttja parkering mellan den östra delen av fastigheten Möller 2 samt befintliga och kommande verksamheter som ligger intill, där Glacéläderfabriken tidigare låg. Fabriksbyggnaden kommer inom en snar framtid att utvecklas och nyttjas av nya verksamheter. Detta kommer att skapa nya behov av parkeringsplatser varför utredningen även tittar på vad tänkta framtida verksamheter kan tänkas ha för parkeringsbehov.

1.2 Syfte och mål

Syftet med utredningen är att analysera möjligheterna att samnyttja parkeringsplatser mellan det kommande bostadsområdet samt de nya och befintliga verksamheterna som alla ligger på fastigheten Möller 2.

Målet är att kunna nyttja attraktiva ytor på Dp Möller 2 område till annat än bilparkering, då förhoppningsvis en andel av det tänkta parkeringsbehovet för Möller 2 kan nyttja verksamheternas parkering.

2. NULÄGESBESKRIVNING

2.1 Dagens område runt Glacéläderfabriken

2022 finns ett antal verksamheter i lokalerna som tidigare varit Glacéläderfabrik. Byggnaden i sig är stor och rymmer ca 11 000 m² yta för verksamheter. I lokalerna finns idag verksamheterna Nordic Wellness, Bring och Falck – men det är endast en mindre andel av lokalerna som nyttjas. Det finns ett stort antal lediga lokaler i varierande storlek där olika typer av verksamheter kan flytta in.



Figur 2. Vy över verksamhetsområdet som tidigare varit Glacéläderfabrik.



Figur 3. Vy över verksamhetsområdet som tidigare varit Glacéläderfabrik.

Området har idag en stor parkeringsyta med flertalet parkeringsplatser. Vid platsbesök bekräftades det även att parkeringsplatserna är relativt välanvända. Parkeringen är gratis för besökande till verksamhetsområdet. Området rymmer minst 200 parkeringsplatser varav det idag finns ca 100 parkeringsplatser markerade (Alla parkeringsplatser är inte markerade, vilket gör det svårt att säga exakt hur många parkeringsplatser det finns).



Figur 4. Dagens parkeringsytor runt befintlig fastighet på verksamhetsområdet.

2.2 Ny bostadsbebyggelse

Intill dagens verksamhetsområde i den gamla Glacéläderfabriken ska ett nytt bostadsområde byggas. Området kallas Möller 2 och innebär att fyra flerbostadshus ska byggas väst om dagens verksamhetsområde. Området ska även rymma grönytor samt ett antal parkeringsplatser. Totalt byggs 110 lägenheter i olika storlekar, vilket sammantaget motsvarar 7 600 m² boyta.

Till bostäderna har det i ett tidigt skede planerats för 76 parkeringsplatser för de boende. Det finns dock önskemål om att se över möjligheten att parkera på annan redan hårdgjord yta för att bättre nyttja delar av området till annat än parkering. På platsen där det är tänkt att byggas nya parkeringar för bostäderna finns träd och grönska.



Figur 5. Planskiss över kommande bostadsområde Möller 2, strax väster om verksamhetsområdet.



Figur 6. Vy över kommande bostäder samt verksamhetsområdet.

3. OLIKA KOMMUNERS PARKERINGSTAL

Parkeringstal från flertalet kommuner har sammanställts för att ge Kävlinge kommun mer input kring vilka parkeringstal som kan väntas vara rimliga för de framtida verksamheterna på verksamhetsområdet. En stor tyngdpunkt tas i Kävlinge kommuns nya parkeringsstrategi, medan övriga kommuners tal är med för att visa på en jämförelse och även för att kunna hitta mer specifika parkeringstal för vissa verksamheter som inte finns i Kävlinges parkeringsnorm. Valet av kommuner baseras på de kommuner som har tillgängliga parkeringsstrategier och parkeringsnormer.

Ofta använder sig kommuner av olika parkeringstal för olika zoner. I avsnitt 3.3 har utgångspunkt tagits i zoner precis utanför den mest centrala zonen. I Kävlinges parkeringsnorm är detta exempelvis zon B.

Parkeringstalen tar utgångspunkt i antingen BTA, Bruttototal area, alternativt antalet besökare eller anställda för en verksamhet.

3.1 Övriga Sverige

3.1.1 Kristianstad

I Kristianstad kommun har en ny parkeringsnorm arbetats fram år 2018. Parkeringsnormen är indelad i fyra zoner, där zon 1 och 2 innefattar centrala Kristianstad samt Åhus. Övriga zoner täcker resterande delar av kommunen.

I figuren nedan presenteras Kristianstads kommuns parkeringstal för både boende och verksamheter. Som jämförelsezona väljs zon 2 på grund av avstånd från centrumkärnan.

	Parkeringstal								
	Cykel				Bil				
	zon 1	zon 2	zon 3	zon 4	zon 1	zon 2	zon 3	zon 4	
Småhus						Boende + besökare varav 10 % är besöksplatser			
P-platser per 1000 m ² BTA (gäller vid detaljplaneläggning)	-	-	-	-	8	9	10	13	
P-platser per bostad	-	-	-	-	1	1,3	1,5	2	
Flerbostadshus						Boende + besökare varav 30 % är besöksplatser			
P-platser per 1000 m ² BTA (gäller vid detaljplaneläggning)	33	33	33	33	10	11	16	16	
Plats per lägenhet "standard"	2,3	2,3	2,3	2,3	0,7	0,8	1,1	1,1	
Plats per liten lägenhet (<40 m ²)	1,3	1,3	1,3	1,3	0,3	0,5	0,8	0,8	
Plats per stor lägenhet (>90 m ²)	3,3	3,3	3,3	3,3	0,8	0,9	1,2	1,2	
Utbildning									
Förskola: p-platser per 1000 m ² BTA *	22	20	18	16	2	10	14	18	
Grundskola åk F-3: p-platser per 1000 m ² BTA **	38	64	37	23	1	5	6	8	
Grundskola åk 4-9: p-platser per 1000 m ² BTA **	38	64	37	23	1	5	6	8	
Gymnasieskola: p-platser per 1000 m ² BTA	20	19	18	17	1	5	7	9	
Högskola eller annan högre utbildning: p-platser per 1000 m ² BTA	20	19	18	17	8	19	35	58	
Kontor och industri									
Kontor: p-platser per 1000 m ² BTA	26	22	18	13	4	22	31	40	
Industri: p-platser per 1000 m ² BTA	13	11	8	6	2	11	15	19	
Handel									
Livsmedelsbutik: p-platser per 1000 m ² BTA	38	32	25	19	11	22	39	52	
Detaljhandel och närbutik: p-platser per 1000 m ² BTA	30	25	20	15	9	17	31	41	
Handelsplats för tjänster: p-platser per 1000 m ² BTA	33	28	22	17	9	22	36	47	
Sällanköpsbutik: p-platser per 1000 m ² BTA	24	20	16	6	7	14	25	33	
Restaurang									
P-platser per 1000 m ² BTA	41	33	25	17	8	19	35	37	

BTA - Bruttototalarea

* Angöringsplats för hämtning och lämning ingår inte i normen. Det bör finnas 2 bilplatser/avd för hämtning och lämning.

** Angöringsplats för hämtning och lämning ingår inte i normen. Det bör finnas 1 bilplats/klass för hämtning och lämning.

Figur 7. Parkeringstal från Kristianstads kommun.

3.1.2 Järfälla kommun

För Järfälla kommun gäller den senaste parkeringsnormen från 2017. Intressant för Järfälla kommun är att de har specifika tal för lagerlokaler, vilket kan vara aktuellt för verksamhetsområdet i Kävlunge. I figuren nedan redovisas parkeringstal för verksamheter i Järfälla kommun. Som jämförelsezon väljs Zon B på grund av avstånd till centrumkärna.

Verksamheter

Parkeringstalen anger minsta antal bilplatser per 1 000 m² BTA.

	Zon A+	Zon A	Zon B	Zon C
Kontor	5	7	12	18
Mindre handel, närservice eller restaurang i bottenvåning	0	0	0	0
Handel i egen fastighet eller större lokal i bottenvåning	15	18	24	29
Restaurang, egen fastighet	8	12	20	24
Hotell, vandrarhem	4	5	8	10
Förskola, integrerad i bostadskvarter	0	0	0	3
Förskola, friliggande	3	3	5	5
Grundskola	3	4	6	6
Gymnasium och eftergymnasial utbildning	4	5	7	7
Lager	2	3	4	6
Industri	2	3	7	10
Vårdcentral och sjukhus i egen fastighet	15	18	24	29

Figur 8. Parkeringstal för Järfälla kommun.

3.1.3 Lomma kommun

För grannkommunen Lomma finns en parkeringsnorm från 2021. Parkeringsnormen har flertalet olika parkeringstal för bostäder och verksamheter. I Lomma bryts vissa typer av verksamheter ner, och specifika parkeringstal redovisas. I Figur 9 nedan anges ett exempel för handelsverksamheter samt bankkontor. I Lomma används centrumzon för jämförelsetal då det täcker hela Lomma tätort.

HANDEL OCH BANK, BILPARKERINGSNORM

HANDEL & BANK, ANTAL BPL/1000 M ² LJUS BTA		
Centrumzon (bilaga 2)		
	Totalt antal	Varav för rörelsehindre
Gångavstånd till tågstation (bilaga 3)	15,5	0,7 (dock minst 1)
Inte gångavstånd till tågstation	18	0,7 (dock minst 1)
Övriga kommunen		
	Totalt antal	Varav för rörelsehindre
Gångavstånd till tågstation (bilaga 3)	19	1,0 (dock minst 1)
Inte gångavstånd till tågstation	22	1,0 (dock minst 1)

Figur 9. Exempel på parkeringstal för verksamheter i Lomma kommun.

3.2 Kävlunge kommun

Kävlunge kommun har tillsammans med Ramboll arbetat fram en ny parkeringsstrategi.

För flerbostadshus görs en mer specifik indelning, där lägenhetens storlek utgör en faktor utöver vilken zon som gäller. Detta visas i tabellen nedan. Som jämförelsetal för Kävlunge väljs zon B, då Möller 2 ligger inom den zonen (som baseras på avstånd till järnvägsstationen).

Tabell 1. Förslag på ny parkeringsnorm för Kävlunge kommun (Flerbostadshus).

GRUNDTAL FLERBOSTADSHUS				
P-platser per 1 000 kvm BTA				
BILPARKERING				
Zon	P-tal små lägenheter (<35 kvm)		P-tal lägenheter (>35kvm)	
	<i>Boende</i>	<i>Besökare</i>	<i>Boende</i>	<i>Besökare</i>
A	4	+10%	8	+10%
B	5	+10%	9	+10%
C	6	+10%	10	+10%
D	8	+10%	14	+10%
CYKELPARKERING				
	<i>Boende</i>	<i>Besökare</i>	<i>Boende</i>	<i>Besökare</i>
A-D	24	+20%	21	+20%

För verksamheter har parkeringstal tagits fram enligt Tabell 2 nedan.

Tabell 2. Förslag på ny parkeringsnorm för Kävlunge kommun (verksamheter).

GRUNDTAL VERKSAMHETER				
P-platser per 1000 kvm BTA				
CYKELPARKERING			BILPARKERING	
Kontor				
Zon	<i>Verksamma</i>	<i>Besökare</i>	<i>Verksamma</i>	<i>Besökare</i>
A	11-13	1-3	7-10	1-3
B	9-11	1-3	14-16	1-4
C	5-7	1-2	20-22	2-4
D	1-3	0,5	27-29	2-5
Vårdboende				
	<i>Verksamma</i>	<i>Besökare</i>	<i>Verksamma</i>	<i>Besökare</i>
A	2-4	1	1-3	1
B	2-4	1	1-4	1
C	1-2	1,5	2-4	1,5
D	1-2	1,5	3-5	1,5
Dagligvaruhandel				
	<i>Verksamma</i>	<i>Besökare</i>	<i>Verksamma</i>	<i>Besökare</i>
A	5-8	12-15	3-5	12-15
B	5-7	12-14	6-8	20-25
C	2-4	5-8	9-11	30-35
D	1-2	2-5	12-14	40-45
Sällanvaruhandel				
	<i>Verksamma</i>	<i>Besökare</i>	<i>Verksamma</i>	<i>Besökare</i>
A	4-5	9-12	3-4	9-11
B	3-5	9-11	6-7	21-23

C	1-3	4-6	8-11	30-33
D	1-2	0,5	8-12	33-36

Verksamheterna som det anges parkeringstal för är kontor, vårdboende, dagligvaruhandel samt sällanvaruhandel. För övriga verksamheter krävs särskild utredning.

3.3 Jämförelse av parkeringstal

För att i ett senare skede kunna bedöma det framtida verksamhetsområdets parkeringsbehov genomförs en jämförelse av olika parkeringstal. Kävlinge kommuns föreslagna parkeringsnorm kommer ligga till grund för beräkningarna, men jämförelsen görs för att visa på de möjligheter som finns för att samnyttja parkeringsplatser mellan Möller 2 och verksamhetsområdet.

I Tabell 3 nedan redovisas parkeringstalen för ett antal olika verksamheter och kommuner. Minsta och största parkeringstal anges, tillsammans med ett medelvärde.

Tabell 3. Jämförelse av parkeringstal mellan olika svenska kommuner.

Kommun	Livsmedelsaffär	Sällanköp	Kontor	Restaurang	Gym/Idrott	Industri/lager
Kävlinge	30	28	17			
Kristianstad	22	14	22	19		11
Järfälla	24	0	12	20		5
Växjö	35	20	18			
Lomma	18	18	11	22	6**	8
Malmö	30	6	12			4
Piteå	6	6	5	15		2
Stockholm*					6***	
Min p-tal	6	0	5	15	6	2
Max p-tal	35	28	22	22	6	11
Medel p-tal (avrundat uppåt)	24	14	14	19	6	6

*För Stockholm är P-tal hämtade från specialutredning om idrotts- och friluftsområden

**För Lomma kommun anges parkeringstalet för gym på 0,2-0,4 p-platser/besökare. I detta Case antas det vara 20 besökare som mest samtidigt och ett p-tal på 0,3 platser/besökare.

*** Här beräknas parkeringstalet för gym/idrottsplatser till 0,2-0,45 p-platser per besökare. Ramboll har använt 0,3 som parkeringstal och 20 besökare för gymmet.

Parkeringstalen varierar kraftigt mellan kommunerna. Detta kan delvis bero på geografiska och demografiska variationer och förutsättningar, samt politisk styrning till viss del.

4. FRAMTIDA PARKERINGSBEHOV

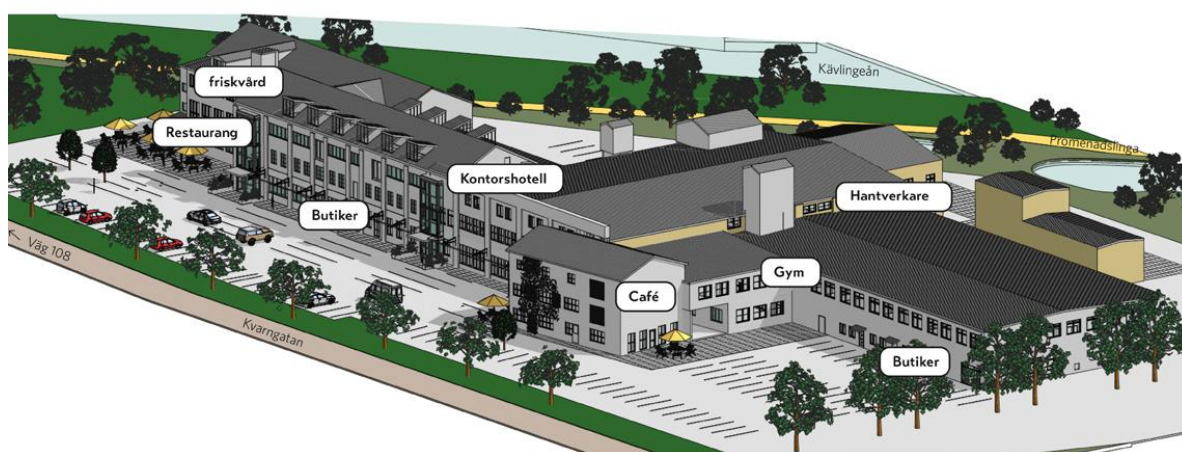
4.1 Förutsättningar för verksamheter

För de framtida verksamheterna i den gamla Glacéläderfabriken uppskattas areor (BTA) för verksamheterna. Utifrån BTA kan parkeringsbehovet för de kommande verksamheterna beräknas enligt de tillgängliga parkeringstal som finns. Det råder en viss osäkerhet kring vilka areor som kommer att gälla, men utgångspunkt för beräkningar tas i de areor som presenteras i tabellen nedan.

Tabell 4. Areabeskrivning av kommande verksamheter/bostäder.

Framtida verksamheter	
Verksamhet/bostäder	Area m ²
Restaurang	645
Detaljhandel/sällanköp	3 795
Bostäder	3 320
Hantverk/småindustri*	2 815
Kontor*	2 815
Gym	1 600
Summa	14 990

*Delats upp på lika stora areor.



Figur 10. Visionsbild för verksamhetsområdet. Källa: www.glaceindustri.se

4.2 Parkeringsbehov

Med utgångspunkt i Kävlinge kommuns nya parkeringstal samt kompletterande parkeringstal för verksamheter som inte finns i Kävlinges parkeringsnorm har parkeringsbehovet för framtida verksamheter beräknats. Det ska poängteras att det är det totala parkeringsbehovet som beräknas, dvs. om max-scenariot inträffar och alla verksamheter har maximalt behov samtidigt.

För det framtida verksamhetsområdet beräknas parkeringsbehovet enligt följande tabell. Parkeringsbehovet beräknas utifrån BTA (areor) samt de parkeringstal som presenterats i avsnitt 3.2–3.3.

Tabell 5. Parkeringsbehov för framtida verksamheter enligt olika parkeringsnormer.

Framtida verksamhetsområde						
Verksamhet/bostäder	Area (BTA)	Besökare	Parkeringsbehov			
			Kävlinges p-norm	Max p-norm	Min p-norm	Medel p-norm
Restaurang	645		0**	14	10	12
Detaljhandel/sällanköp	3 795		106	106	0****	50
Bostäder***	3 320		33			
Hantverk/småindustri	2 815		0**	31	6	17
Kontor	2 815		48	62	14	39
Gym	1 600	350*		158	70	105
Summa	14 990	350	187	371	99	223

* Baseras på information från Nordic Wellness Kävlinge

** Saknas p-tal i nya parkeringsnormen. För dessa görs andra antaganden från tabell 3

*** Antagande om 100% lägenheter på >35 m²

****Anledningen till att siffran är 0 är för att i en av kommunerna så planerar man inte för någon parkering för detalj- och sällanandel

Som det går att utläsa ur tabellerna ovan så varierar parkeringsbehovet kraftigt baserat på vilken parkeringsnorm som används. Generellt kan det diskuteras huruvida de relativt höga parkeringstalen för detalj- och sällanhandel är rimliga för verksamhetsområdet.

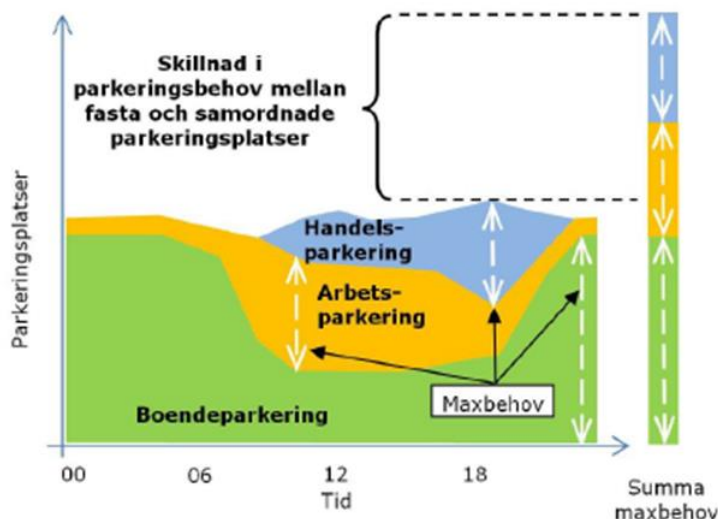
I Kävlinges parkeringsnorm saknas parkeringstal för restauranger och hantverk/småindustri. Därför antas parkeringstal från andra parkeringsnormer. För restauranger används därför ett medelvärde av övriga parkeringsnormer. För hantverk/industri används både Kävlinges äldre parkeringsnorm samt ett medelvärde från flertalet kommuners parkeringsnormer.

Utöver ovan parkeringsbehov för verksamheter tillkommer även det nya parkeringsbehovet för bostäderna på Möller 2. Enligt Kävlinges gamla parkeringsnorm ska de nya bostäderna vara försedda med 76 tillhörande parkeringsplatser. Med den föreslagna parkeringsnormen för Kävlinge (ny parkeringsstrategi) blir parkeringsbehovet nästan samma. Istället för 76 behövs 75 parkeringsplatser för det nya bostadsområdet om alla lägenheter är större än 35 m².

5. SAMNYTTJANDE AV PARKERING

5.1 Samnyttjande över dygnet

När nya parkeringsplatser ska planeras är det ofta värt att analysera möjligheten till samnyttjande av parkeringsplatser. Detta för att inte behöva bygga för många parkeringsplatser i onödan och bättre nyttja tillgänglig mark.



Figur 11. Teoretisk skillnad i parkeringsbehov mellan fasta och samnyttjade parkeringsplatser.

Många kommuner har erfarenhetsvärden över beläggningsgrad vid olika tidpunkter på dygnet. För Kävlinge kommun finns följande matris för samnyttjande av parkering hämtat ur den gamla parkeringsnormen.

	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder (boende)	45 %	55 %	50 %	80 %
Bostäder (besökande)	30 %	70 %	40 %	50 %
Kontor	60-80%	20 %	10 %	10 %
Centrumhandel	50 %	60-90 %	100 %	-
Externhandel	50 %	85 %	100 %	-
Industri	90 %	10 %	5 %	10 %
Skolor	90 %	10 %	5 %	-
Restauranger	75 %	40 %	60 %	-

Figur 12. Beläggning per verksamhet vid olika tidpunkter. Riktvärdena används för beräkning av samnyttjande av parkeringsplatser.

Ofta är fredag kväll eller lördag förmiddag dimensionerande för parkeringsbehovet. Under fredag, efter att jobbveckan är slut, gör många människor ärenden. Detta medför även ökade besöksmönster för verksamhetsområden. Även under lördag förmiddag är parkeringsbehovet vid verksamheter stort då det finns en stor mängd människor som genomför inköp och ärenden.

I grannkommunen Lommas parkeringsnorm finns också en matris för samnyttjande. Den presenteras i figuren nedan.

SAMNYTTJANDE, PROCENTUELL BELÄGGNING VID DIMENSIONERANDE TIDER				
Funktion	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder (boende)	75 %	75 %	70 %	100 %
Bostäder (besökare)	10 %	60 %	60 %	50 %
Kontor	70 %	20 %	10 %	5 %
Handel	50 %	80 %	100 %	0 %
Industri	90 %	10 %	5 %	10 %
Hotell	50 %	50 %	30 %	80 %
Förskola/ Skola*	90 %	10 %	0 %	0 %
Restaurang	80 %	40 %	60 %	0 %

* Skola utan idrottshall, fotbollsplan, multisportarena eller liknande funktion som används efter skoltid.

Figur 13. Samnyttjandematrix från Lomma kommun.

Utifrån Kävlings parkeringsnorms samnyttjandematrix samt erfarenheter från andra kommuner har en samnyttjandematrix satts samman för verksamhetsområdet där den tidigare Glacéläderfabriken låg. De framtagna matriserna används sedan för att se hur parkeringsbehovet förändras över dygnet. Samnyttjandematriser har tagits fram både för fredagar och lördagar, som ofta är de dimensionerande dagarna. Dygnet har även delats in i fler tidpunkter för att skapa en bättre bild av hur parkeringsbehovet varierar över dygnet.

Tabell 6. Samnyttjandematrix för fredagar.

Samnyttjande fredag							
Verksamhet/bostäder	KI.00-06	KI.06-10	KI.10-12	KI.12-16	KI.16-19	KI.19-22	KI.22-00
Restaurang	0%	0%	70%	60%	40%	40%	0%
Detaljhandel/sällanköp	0%	5%	50%	50%	70%	0%	0%
Bostäder	100%	60%	40%	40%	60%	80%	100%
Hantverk/småindustri	10%	70%	70%	70%	60%	10%	10%
Kontor	10%	70%	70%	70%	20%	10%	10%
Gym*	5%	50%	5%	30%	90%	20%	5%

*Baseras på information från Nordic Wellness i Kävlings

Tabell 7. Samnyttjandematrix för lördagar.

Samnyttjande lördag							
Verksamhet/bostäder	KI.00-06	KI.06-10	KI.10-12	KI.12-16	KI.16-19	KI.19-22	KI.22-00
Restaurang	0%	0%	70%	70%	40%	30%	10%
Detaljhandel/sällanköp	0%	20%	100%	100%	10%	0%	0%
Bostäder	100%	90%	80%	80%	80%	90%	100%
Hantverk/småindustri	0%	0%	5%	5%	0%	0%	0%
Kontor	0%	0%	10%	10%	5%	0%	0%
Gym*	5%	60%	10%	10%	10%	5%	0%

* Baseras på information från Nordic Wellness i Kävlings

5.2 Parkeringsbehov för verksamheter med samnyttjande

De kommande verksamheternas areor har tidigare beskrivits i avsnitt 4.1. De kommande verksamheternas parkeringsbehov har sedan beräknats enligt samnyttjande, vilket innebär att parkeringsbehovet effektiviseras och slås ut över hela dygnet. I Tabell 8 nedan beskrivs de analyserade scenarierna.

Tabell 8. Beskrivning av scenarier.

Scenario	Dag	Förklaring
Scenario 1A	Fredag	Kävlinges nya p-norm. P-tal för restaurang och hantverk/industri baseras på medelvärde för parkeringstal. För gym används medelvärde för parkeringstal.
Scenario 1B	Lördag	Kävlinges nya p-norm. P-tal för restaurang och hantverk/industri baseras på medelvärde för parkeringstal. För gym används medelvärde för parkeringstal.
Scenario 2A	Fredag	Kävlinges nya p-norm. P-tal för restaurang baseras på den äldre parkeringsnormen. För gym används medelvärde för parkeringstal. Gällande industri/hantverk och detaljhandel/sällanköp används medelvärden för parkeringstal.
Scenario 2B	Lördag	Kävlinges nya p-norm. P-tal för restaurang baseras på den äldre parkeringsnormen. För gym används medelvärde för parkeringstal. Gällande industri/hantverk och detaljhandel/sällanköp används medelvärden för parkeringstal.

För scenario 2A och 2B så används lägre parkeringstal för hantverk/industri samt detaljhandel. Den typen av industri eller mindre hantverk som ska ligga på den gamla Glacéläderfabrikens område är av mindre karaktär. Detta medför också att bedömningen är att ett mindre antal kunder väntas besöka dessa verksamheter. Samma gäller för de kommande sällanhandlarna. Dessa verksamheter kommer att vara en ren detaljhandel, exempelvis fiskebutiker, sybutiker eller liknande.

I kommande avsnitt redovisas parkeringshovet enligt samnyttjande för scenarierna.

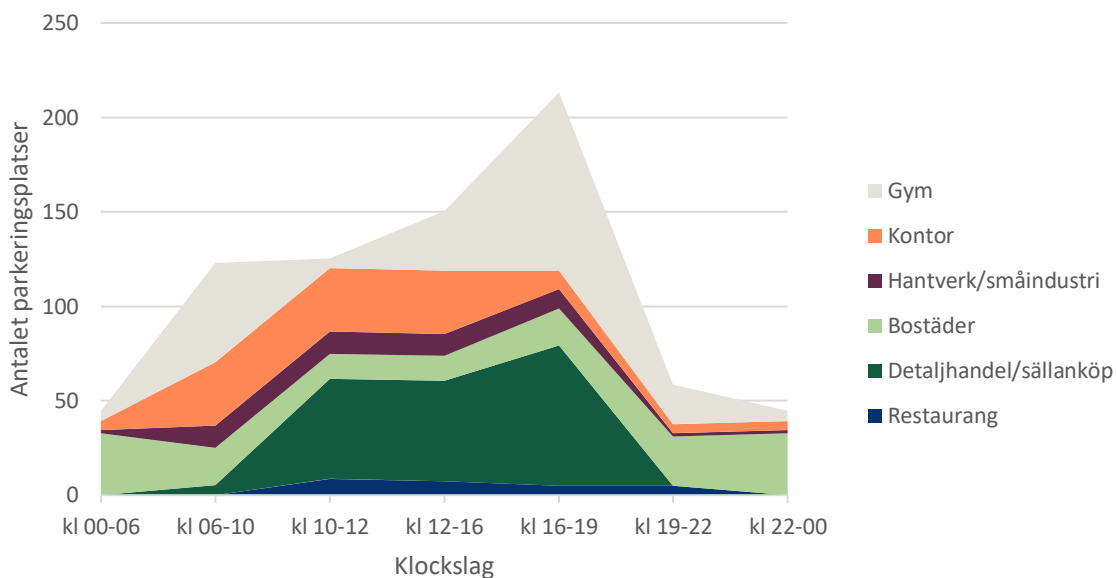
5.2.1 Scenario 1A

I scenario 1a analyseras parkeringsbehovet enligt Kävlinges nya parkeringsnorm för situationen under fredagar. Parkeringstalen för restaurang och hantverk baseras på medelvärde från parkeringstal. Parkeringstal för gym baseras på ett medelvärde av olika kommuners parkeringstal för gym.

Tabell 9. Parkeringsbehovet i Scenario 1A.

Scenario 1A							
Fredag							
Verksamhet/bostäder	Kl. 00-06	Kl. 06-10	Kl. 10-12	Kl. 12-16	Kl. 16-19	Kl. 19-22	Kl. 22-00
Restaurang	0	0	9	7	5	5	0
Detaljhandel/sällanköp	0	5	53	53	74	0	0
Bostäder i verksamhetsområdet	33	20	13	13	20	26	33
Hantverk/småindustri	2	12	12	12	10	2	2
Kontor	5	33	33	33	10	5	5
Gym	5	53	5	32	95	21	5
Totalt	45	123	125	150	213	59	45

Parkeringsbehovet för detta scenario blir som störst mellan kl.16-19 med totalt 213 parkeringsplatser som behov. I Figur 14 nedan illustreras även parkeringsbehovet över dygnet.



Figur 14. Parkeringsbehovet för verksamheterna i Scenario 1A.

Detaljhandeln/sällanköp står för de klart största parkeringsbehoven under den dimensionerande tidsperioden mellan kl.16-19.

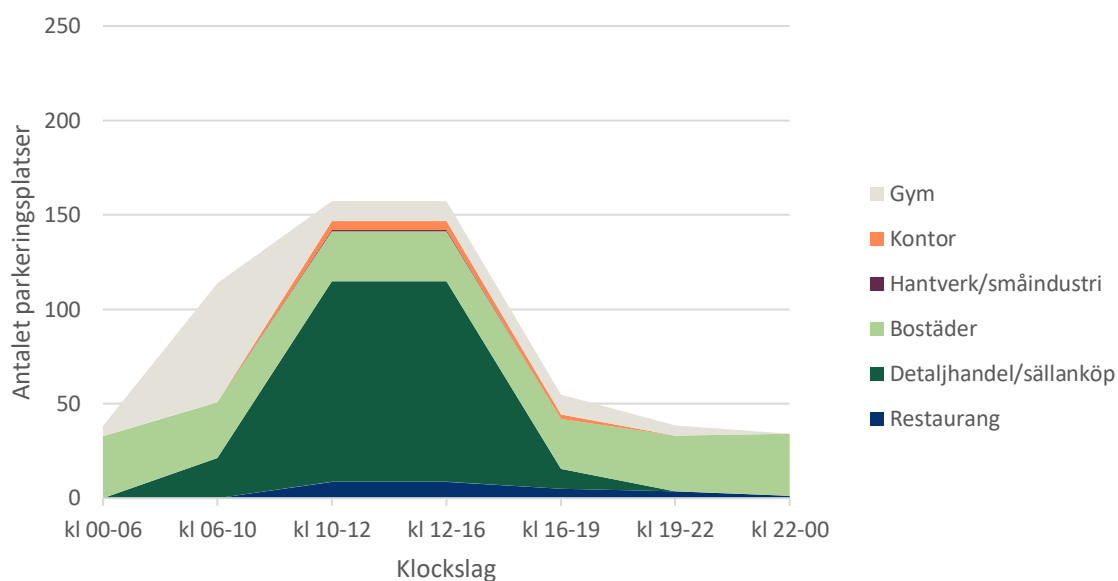
5.2.2 Scenario 1B

I Scenario 1B gäller samma förutsättningar som i Scenario 1A med undantaget att parkeringsbehovet istället sammanställs enligt samnyttjandematrisen för lördagar.

Tabell 10. Parkeringsbehovet i Scenario 1B.

Scenario 1B							
Lördagar							
Verksamhet/bostäder	Kl. 00-06	Kl. 06-10	Kl. 10-12	Kl. 12-16	Kl. 16-19	Kl. 19-22	Kl. 22-00
Restaurang	0	0	9	9	5	4	1
Detaljhandel/sällanköp	0	21	106	106	11	0	0
Bostäder i verksamhetsområdet	33	30	26	26	26	30	33
Hantverk/småindustri	0	0	1	1	0	0	0
Kontor	0	0	5	5	2	0	0
Gym	5	63	11	11	11	5	0
Totalt	38	114	157	157	55	39	34

Parkeringsbehovet för detta scenario blir som störst mellan kl.10-16 med totalt 157 parkeringsplatser som behov. I Figur 15 nedan illustreras även parkeringsbehovet över dygnet.



Figur 15. Parkeringsbehovet för verksamheterna i Scenario 1B.

Parkeringsbehovet för detaljhandel och sällanköp är dominerande under lördagar. Övriga verksamheter har ett relativt litet parkeringsbehov med undantag för gym under tidig förmiddag.

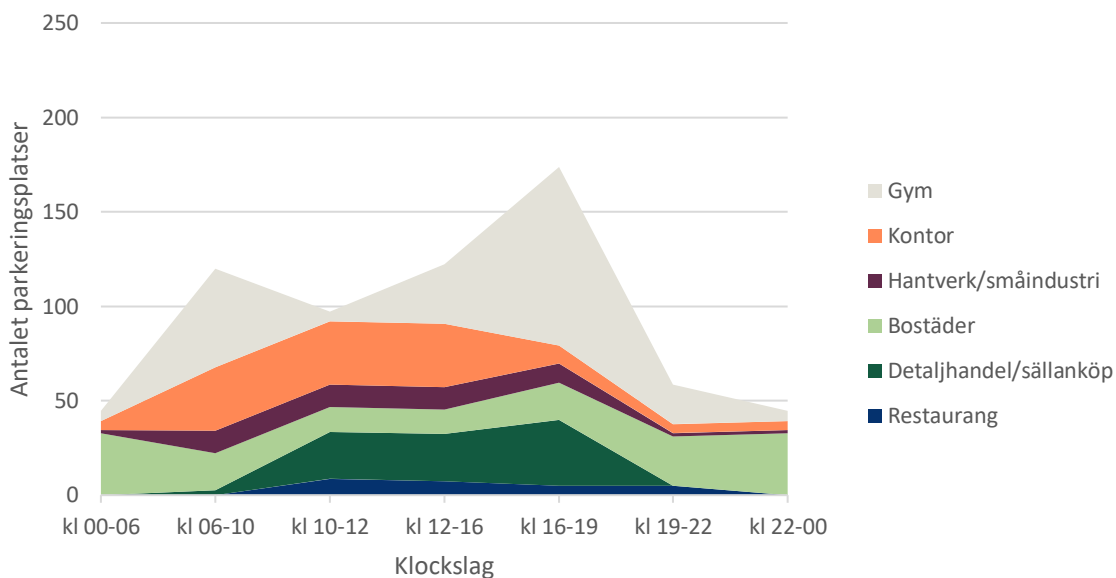
5.2.3 Scenario 2A

I scenario 2A är förutsättningarna att utgångspunkt tas i parkeringsnormen för Kävlinge kommun med tilläggen att hantverk/industri samt sällanhandel får lägre parkeringstal än de som finns i Kävlings parkeringsnorm. Där används istället ett medelvärde från flertalet svenska kommuner. Parkeringstal för gym baseras på övriga svenska kommuners parkeringstal samt information från dagens gym på verksamhetsområdet. Restaurang baseras på också på ett medelvärde från övriga kommuners parkeringstal.

Tabell 11. Parkeringsbehovet i Scenario 2A.

Scenario 2A							
Fredag							
Verksamhet/bostäder	Kl. 00-06	Kl. 06-10	Kl. 10-12	Kl. 12-16	Kl. 16-19	Kl. 19-22	Kl. 22-00
Restaurang	0	0	9	7	5	5	0
Detaljhandel/sällanköp	0	2	25	25	35	0	0
Bostäder i verksamhetsområdet	33	20	13	13	20	26	33
Hantverk/småindustri	2	12	12	12	10	2	2
Kontor	5	33	33	33	10	5	5
Gym	5	53	5	32	95	21	5
Totalt	45	120	97	122	174	59	45

Parkeringsbehovet för detta scenario blir som störst mellan kl.16-19 med totalt 174 parkeringsplatser som behov. I Figur 16 nedan illustreras även parkeringsbehovet över dygnet.



Figur 16. Parkeringsbehovet för verksamheterna i Scenario 2A.

Parkeringsbehovet är relativt jämnt under dagen med undantaget av en tydlig topp mellan kl.16-19 under fredagskvällar. Då är det mycket folk som tränar på gymmet¹ och parkeringsbehovet är stort. Under kontorstider är även den typen av verksamhet i behov av en större mängd parkeringsplatser.

Parkeringsbehovet för hantverk/industri samt detaljhandel/sällanköp är mindre än i Scenario 1A och blir i detta Scenario inte lika dimensionerande.

5.2.4 Scenario 2B

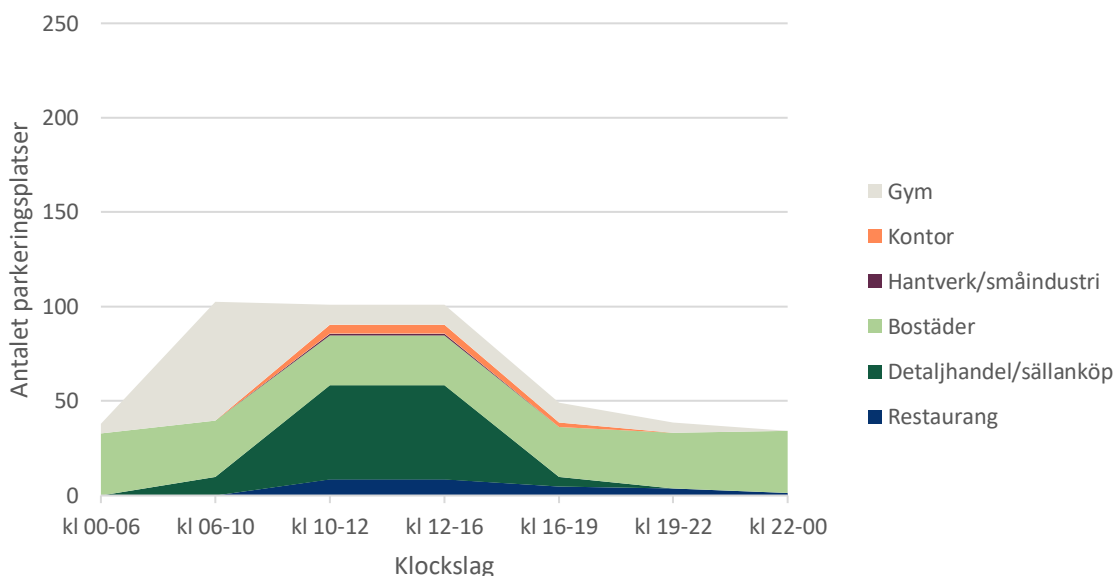
I Scenario 2B gäller samma förutsättningar som i Scenario 2A med undantaget att parkeringsbehovet istället sammanställs enligt samnyttjandematrixen för lördagar.

Tabell 12. Parkeringsbehovet i Scenario 2B.

Scenario 2B							
Lördagar							
Verksamhet/bostäder	Kl. 00-06	Kl. 06-10	Kl. 10-12	Kl. 12-16	Kl. 16-19	Kl. 19-22	Kl. 22-00
Restaurang	0	0	9	9	5	4	1
Detaljhandel/sällanköp	0	10	50	50	5	0	0
Bostäder i verksamhetsområdet	33	30	26	26	26	30	33
Hantverk/småindustri	0	0	1	1	0	0	0
Kontor	0	0	5	5	2	0	0
Gym	5	63	11	11	11	5	0
Totalt	38	103	101	101	49	39	34

Parkeringsbehovet för detta scenario blir som störst mellan kl.10-16 med totalt 103 parkeringsplatser som behov. I Figur 17 nedan illustreras även parkeringsbehovet över dygnet.

¹ Information från Nordic Wellness i Kävlänge



Figur 17. Parkeringsbehovet för verksamheterna i Scenario 2B.

Under lördagar är det sällanköp och detaljhandel som har det största parkeringsanspråket. Detta sker mellan kl.10-16 under lördagar. Även gymmet har ett större parkeringsbehov under lördagsförmiddagen. Behovet är trots detta betydligt lägre än i Scenario 1B.

5.3 Samnyttjande med kommande bostadsparkeringar för Möller 2

Då framtida verksamheter analyserats enligt samnyttjande behöver kommande parkeringsbehov för bostäderna på Möller 2 också att analyseras enligt samnyttjande. I tabellen nedan anges parkeringsbehovet sett över ett fredagsdygn samt ett lördagsdygn.

Tabell 13. Parkeringsbehov enligt samnyttjande för bostäder på området Möller 2.

Samnyttjande verksamhetsområde + Möller 2							
Fredagar							
	Kl. 00-06	Kl. 06-10	Kl. 10-12	Kl. 12-16	Kl. 16-19	Kl. 19-22	Kl. 22-00
Bostäder Möller 2	66	40	26	26	40	53	66
Lördagar							
	Kl. 00-06	Kl. 06-10	Kl. 10-12	Kl. 12-16	Kl. 16-19	Kl. 19-22	Kl. 22-00
Bostäder Möller 2	66	59	53	53	53	59	66

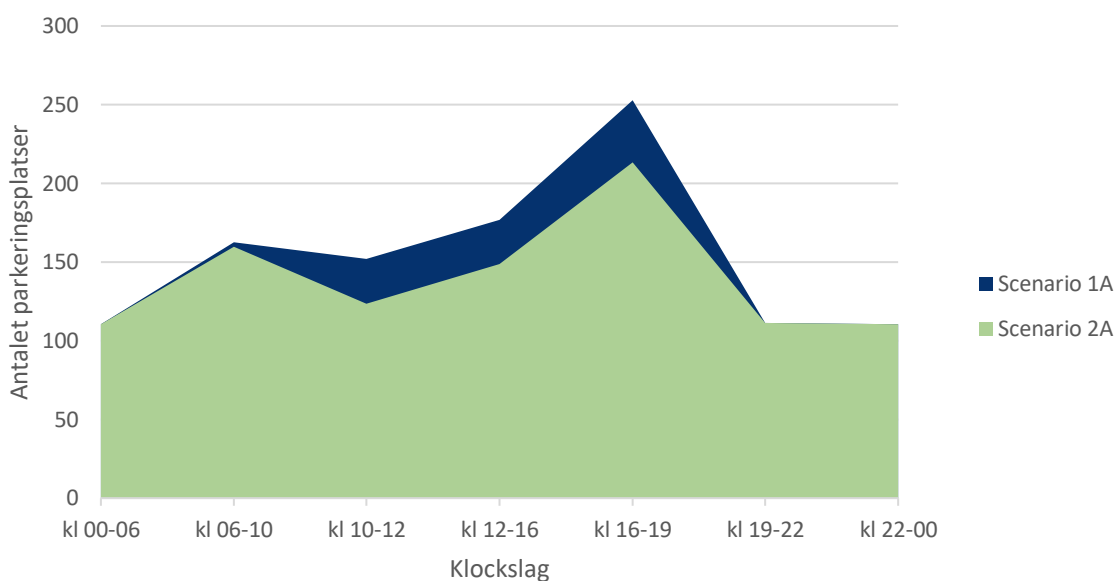
När detta parkeringsbehov läggs till verksamheternas behov ger det följande totala parkeringsbehov för verksamhetsområdet + bostadsområdet Möller 2.

Tabell 14. Samnyttjande mellan verksamheterna och bostadsområdet Möller 2.

Samnyttjande parkering Möller 2							
Scenario 1A							
Fredagar							
	Kl. 00-06	Kl. 06-10	Kl. 10-12	Kl. 12-16	Kl. 16-19	Kl. 19-22	Kl. 22-00
Verksamhetsområdet	45	123	125	150	213	59	45
Bostäder Möller 2	66	40	26	26	40	53	66
Totalt	111	162	152	177	253	111	111
Scenario 1B							
Lördagar							
	Kl. 00-06	Kl. 06-10	Kl. 10-12	Kl. 12-16	Kl. 16-19	Kl. 19-22	Kl. 22-00
Verksamhetsområdet	38	114	157	157	55	39	34
Bostäder Möller 2	66	59	53	53	53	59	66
Totalt	104	173	210	210	108	98	100
Scenario 2A							
Fredagar							
	Kl. 00-06	Kl. 06-10	Kl. 10-12	Kl. 12-16	Kl. 16-19	Kl. 19-22	Kl. 22-00
Verksamhetsområdet	45	120	97	122	174	59	45
Bostäder Möller 2	66	40	26	26	40	53	66
Totalt	111	160	124	149	213	111	111
Scenario 2B							
Lördagar							
	Kl. 00-06	Kl. 06-10	Kl. 10-12	Kl. 12-16	Kl. 16-19	Kl. 19-22	Kl. 22-00
Verksamhetsområdet	38	103	101	101	49	39	34
Bostäder Möller 2	66	59	53	53	53	59	66
Totalt	104	162	154	154	102	98	100

Även i den sammanlagda analysen går det att urskilja att det största parkeringsbehovet under fredagar uppstår mellan kl.16-19 samt under lördagar mellan kl.10-16.

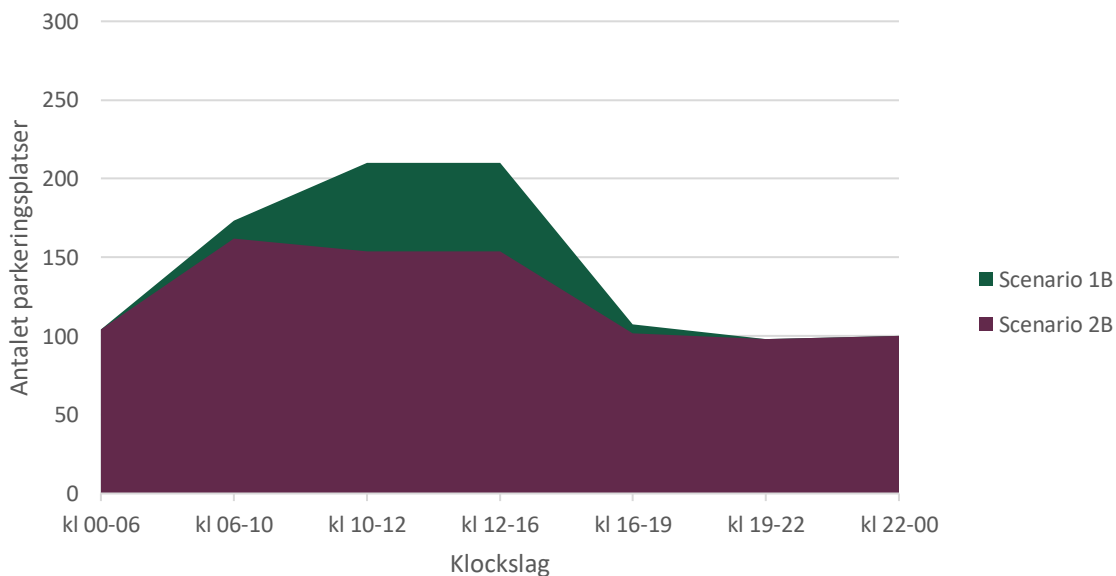
I Figur 18 nedan jämförs de två jämförbara scenarierna 1A och 2A. Parkeringsbehovet är i dessa Scenarier baserat på fredagar där scenarierna skiljer sig åt i vilka parkeringstal som använts för verksamheterna.



Figur 18. Jämförelse mellan Scenario 1A och 2A.

Figuren ovan visar att de högre parkeringstalen i Scenario 1A också genererar ett större parkeringsbehov än i Scenario 2A.

I Figur 19 nedan jämförs även Scenario 1B och 2B.



Figur 19. Jämförelse mellan Scenario 1B och 2B.

Även i jämförelsen mellan Scenario 1B och 2B som är beräknat för lördagar visar de högre parkeringstalen som används i Scenario 1B också att parkeringsbehovet där är större.

I tabellen nedan visas hur det maximala parkeringsbehovet blir för respektive scenario enligt samnyttjande.

Tabell 15. Maximala parkeringsbehovet per scenario.

Scenario	Parkeringsbehov (antal parkeringsplatser)
Scenario 1A	253
Scenario 1B	210
Scenario 2A	213
Scenario 2B	154

Enligt antagande om samnyttjande och parkeringstal enligt Kävlings kommunens nya parkeringsnorm (med tillägg för restaurang, gym och hantverk/industri) ges det största parkeringsbehovet. Detta uppgår i totalt 253 parkeringsplatser och inträffar under fredagar mellan kl.16-19.

Med Scenario 2A och 2B minskar parkeringsbehovet då lägre parkeringstal valts.

6. SLUTSATS

Med de framtida verksamheterna på den gamla Glacéläderfabrikens område samt de tillkommande bostäderna är bedömningen att ingen större parkeringsyta behöver byggas till för de kommande bostäderna. Detta baseras på bedömningen att Scenario 2A är mer troligt än Scenario 1A – mycket på grund av att parkeringstalen för sällanköp och detaljhandel är för höga i Kävlings nya parkeringsnorm i förhållande till de verksamheter som är tänkta att ligga på området. De verksamheter som ska rymma sällanköp bedöms inte ha stora kundgrupper, vilket gör att det inte blir rättvist att jämföra med tex. en möbelaffär, byggbutik eller liknande. Därför bedöms det totala parkeringsbehovet ligga närmre de 213 parkeringsplatserna i Scenario 2A än de 253 parkeringsplatserna i Scenario 1A.

Med stora tillgängliga ytor på dagens verksamhetsområde är bedömningen att uppemot 200 parkeringsplatser borde vara möjligt att anlägga där. Möjligtvis fler beroende på hur parkeringsplatserna arrangeras. Detta behöver detaljstuderas vidare och räknas på. Om detta antagande är rimligt behöver inte stora parkeringsområden anläggas för de kommande bostäderna, utan antalet parkeringsplatser där skulle kunna minskas och en andel av de boende skulle kunna parkera på verksamhetsområdets befintliga redan hårdgjorda yta.

Det råder fortfarande en viss osäkerhet i beräkningarna då det inte är 100% klart vilka verksamheter som ska flytta in på verksamhetsområdet samt att verksamheterna kan förändras över tid. Detta medför att förändringarna kan ändras beroende på om det skulle flytta in en verksamhet med en stor andel bilburna kunder.

Den hållbara omställningen pågår vilket innebär att det på sikt bör kunna uppstå ett minskat bilparkeringsbehov på området. Med goda mobilitetslösningar kan kommunen arbeta för att fler besökare och verksamma på verksamhetsområdet reser dit på ett mer hållbart sätt, exempelvis till fots eller med cykel.

Slutsatsen är att den befintliga marken runt fabriksbyggnaden bör kunna erbjuda en betydande andel av det totala parkeringsbehov som finns för kommande verksamheter och bostäder. Risken att bygga för många parkeringsplatser på ny hårdgjord yta är större än att alla inte ska få plats på den befintligt hårdgjorda ytan runt fabriksbyggnaden. Osäkerheten kring vilka verksamheter som ska flytta in i fabriksbyggnaden är stor och det är inte rimligt att planera efter ett "worst case"-scenario när osäkerheten är stor.