

RAPPORT
**PARKERINGSSTRATEGI FÖR
POTTHOLMEN**



VERSION 2
2014-04-17

Sammanfattning

Tyréns AB fick 2013-10-28 uppdrag att studera en strategi för att hantera olika parkeringslösningar för Pottholmen som går i harmoni med planerad utbyggnadstakt.

Studien innehåller en översiktlig analys av förutsättningarna för att fylla behovet av parkeringsplatser under utbyggnadsperioden.

Utredningen visar att det är möjligt att bygga enligt den utbyggnadstakt som kommunen föreslagit, som innebär att parkeringshuset i kv. 3 byggs i etapp 4. Genom att etablera parkeringshuset i ett inte alltför sent skede skapas en samlad parkering som är öppen och tillgänglig för alla, vilket ökar möjligheterna dels för samnyttjan, men ökar även möjligheten att etablera bilpool. Tillsammans innebär detta att ett hållbart parkeringskoncept etableras för området.

Huvudmannskapet och finansieringen av fastigheten med parkeringshuset föreslås att regleras i de kommande exploateringsavtalen mellan Kommunen och exploatörerna inom området.

I ett senare skede ges den avtalade huvudmannen möjlighet att avyttra delar av fastigheten genom att ha förberett byggnaden för 3-dimensionell fastighetsbildning.

En översyn av kommunens parkeringspolicy och taxor är även nödvändig för att ge parkeringslösningarna rätt ekonomiska förutsättningar.

Studien har utarbetats av

Uppdragsansvarig: Pernilla Sjögren

Trafikkonsult: Karin Caesar

Seniorkonsult: Sven-Åke Emanuelsson

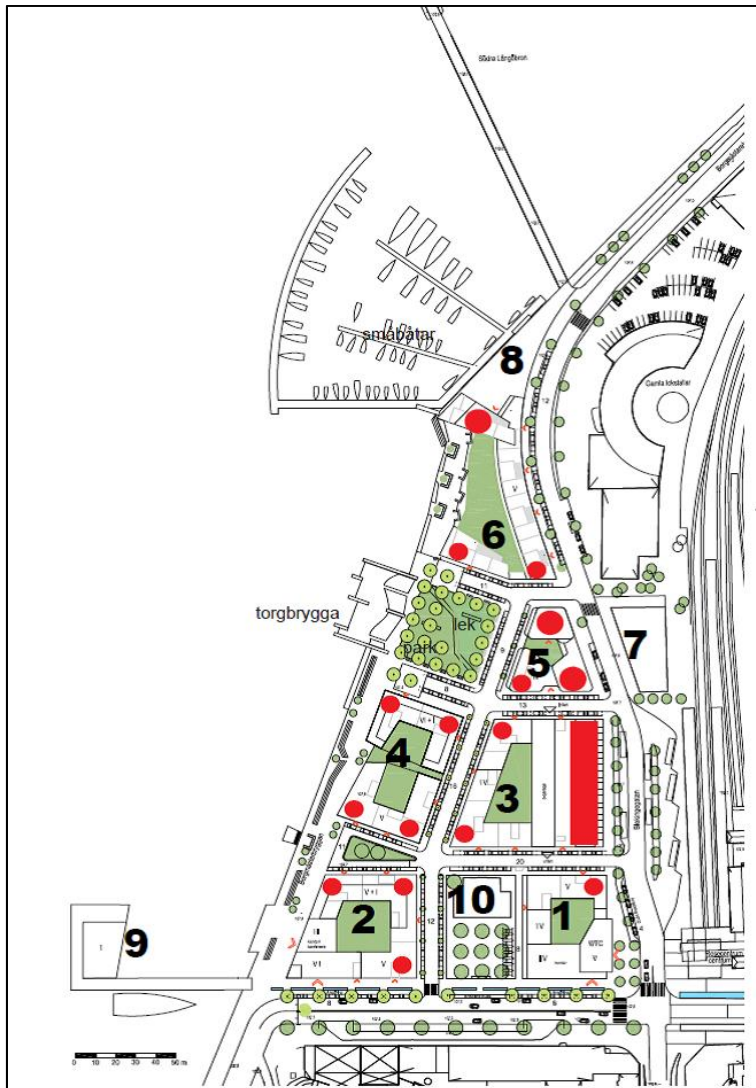
Dessutom har från Tyréns AB Heléne Nilsson medverkat i uppdraget som trafikonsult.

Innehåll

1	Bakgrund	4
2	Parkeringsbehov och utbyggnadsetapper	5
2.1	Bilparkeringsbehov	5
2.2	Bilparkeringstillgång.....	5
2.3	Cykelparkeringsbehov	6
2.4	Utbyggnadsetapper.....	6
2.4.1	Etapp 1.....	7
2.4.2	Etapp 2.....	8
2.4.3	Etapp 3.....	9
2.4.4	Etapp 4.....	11
2.5	Slutsatser kring parkeringsbehov och utbyggnadsetapper.....	14
3	Förutsättningar för parkeringshus i kvarter 3	15
3.1	Parkeringsmarknaden i Karlskrona.....	15
3.1.1	Strategier för parkeringsmarknaden	15
3.1.2	Förutsättningar för parkeringsmarknaden	15
3.1.3	Parkeringsmarknaden i Karlskrona.....	15
3.2	Alternativkostnaden garage i källarvåningen i respektive kvarter	17
3.3	Alternativt för huvudmannaskap för parkeringshuset	17
3.3.1	Privat fastighetsägare	17
3.3.2	Gemensamhetsanläggning.....	17
3.3.3	Kommunalt huvudmannaskap	17
3.4	Omvärldsanalys	17
3.4.1	Malmö, Västra Hamnen, huvudmannaskap för parkeringslösningar.....	17
3.4.2	Stockholms Stad, Djurgårdsstaden, huvudmannaskap för parkeringslösningar	18
3.4.3	Stockholms Stad, Starrbäcksängen, huvudmannaskap för parkeringslösningar ...	18
3.4.4	Göteborg, Älvstranden, huvudmannaskap för parkeringslösningar	18
3.4.5	Bil-Pool, erfarenheter	18
3.5	Förutsättningar för 3D-fastighetsbildning.....	19
4	Tyréns rekommendation för parkeringshuset	19

1 Bakgrund

Karlskrona kommun är i en planprocess för en omvandling av Pottholmen, med utbyggnad av bl.a. bostäder, kontor och handel. Utbyggnaden är tänkt att ske i etapper utifrån marknadens efterfrågan. Tillgången på parkeringsplatser under utbyggnadstiden har bedömts som en kritisk faktor för möjlig utbyggnadstakt, varför Tyréns AB fått i uppdrag att genomföra en strategisk studie avseende parkeringsbehovet.



Figur 1. Föreslagen utbyggnad av Pottholmen. Källa: Karlskrona kommun/White.

2 Parkeringsbehov och utbyggnadsetapper

2.1 Bilparkeringsbehov

Parkeringsbehovet för föreslagen utbyggnad av Pottholmen redovisas i tabellen nedan.

Tabell 1. Parkeringsbehov för föreslagen utbyggnad av Pottholmen. I den undre delen av tabellen visas parkeringsbehov vid samnyttjande.

Ytor (BTA)					Bilplatsbehov				varav besöksparkering					
Kvarter	Bostäder	Kontor	Handel	Parkering	Bostäder	Kontor	Handel	Summa	Bostäder	Kontor	Handel	Summa		
					0,5 bpl/lgh	9 bpl/1000 BTA	18 bpl/1000 BTA	bpl	0,1 bpl/lgh	2 bpl/1000 BTA	15 bpl/1000 BTA	bpl		
1	3550	3780	100		18	34	2	54	4	8		2		
2	9200	1100	150		46	10	3	59	9	2		2		
3	6650		700	8420	33		13	46	7			11		
4	10400		200		52		4	56	10			3		
5 14 vån	6400		600		32		11	43	6			9		
6	8300		300		42		5	47	8			5		
7 Markparkering								0						
8								0						
9 Brygga			550				10	10				8		
10 Strandgården		1500				14		14		3				
Summa	44500	6380	2600	8420										
Total utan samnyttjande				61900	223	58	48	329	44	13	40	97		
Samnyttjande														
			Vardagar (10-16)	75%	167	100%	58	50%	24	249	33	13	20	66
			Fre (16-19)	55%	123	20%	12	90%	43	178	24	3	36	63
			Lör (10-13)	50%	112	10%	6	100%	48	166	22	1	40	63
			Natt	90%	201	10%	6	0%	0	207	40	1	0	41
Total med samnyttjande									249				66	
								-80	-24%				-31	-32%

Fullt utbyggt beräknas området ha ett parkeringsbehov för bil på totalt 329 parkeringsplatser.

Bilplatser i öppna anläggningar kan samnyttjas av olika kategorier av bilister som har behov av bilplats vid olika tider på dygnet. Med utgångspunkt i ovanstående beläggningstal för olika tidpunkter beräknas nettobehovet av bilplatser till följande:

Det kan konstateras att vardagar kl. 10-16 är dimensionerande för nettobehovet av bilplatser. Det totala bilplatsbehovet skulle därmed i teorin kunna minskas med 80 bilplatser om alla bilplatser är tillgängliga för alla användare.

I praktiken kanske möjligheten till samnyttjande är mer begränsad, man bör t.ex. väga in att det bör finnas möjlighet att äga bil utan att använda den dagligen. Det kan också vara så att alla bilplatser inte är tillgängliga för samnyttjande, t.ex. att en del platser är reserverade eller låsta. I området planeras de flesta parkeringsplatserna i parkeringshus, vilket om det hålls öppet talar för möjligheten till samnyttjande. Det totala behovet för planområdet bedöms ligga någonstans i intervallet mellan 249 och 329 bilplatser.

2.2 Bilparkeringsstillgång

I området planeras för parkeringshus, ett som beräknas rymma totalt 280 bilparkeringsplatser. Därutöver bedöms det rymmas ca 80 kantstensparkeringar och angöringsplatser, vilket totalt ger ca 360 parkeringsplatser i området.

Idag rymmer byggnaderna i området olika föreningar och intresseorganisationer. Inom området finns ca 100 befintliga parkeringsplatser som mer än väl tillgodoser behovet för dessa verksamheter. Sannolikt sker idag parkering inom området från angränsande delar av staden på grund av att området inte är belagt med parkeringsavgift.

Redovisningen nedan om etappindelningar utgår ifrån att de befintliga byggnader som inte ska bevaras avvecklas och rivs i första etappen.

Vidare har antagits att tillgängliga ytor för parkering i respektive etapp effektiviseras och disponeras för att så många parkeringsplatser som möjligt ska skapas. Etableringsytor för entreprenadarbeten antas i viss utsträckning kunna lösas inom gatemark alternativt inom de kvarter som byggs ut.

2.3 Cykelparkeringsbehov

Karlskrona har i dagsläget ingen antagen parkeringsnorm när det gäller cykelparkering. I samråd med kommunens trafikingenjör har behovstalen för utbyggnaden av Pottholmen därför antagits utifrån jämförelser med andra städers behovstal för cykelparkering. Som jämförelse har Malmö, Lund, Eslöv och Karlstad använts.

I tabellen nedan redovisas beräknat cykelparkeringsbehov för föreslagen utbyggnad av Pottholmen. Av parkeringsplatserna till bostäder bör ungefär hälften vara lättillgängliga.

Tabell 2. Cykelparkeringsbehov för föreslagen utbyggnad av Pottholmen.

Ytor	Cykelplatsbehov							
	Bostäder	Kontor	Handel	Parkering	Bostäder	Kontor	Handel	Summa
Kvarter					30	20	20	
	Bostäder	Kontor	Handel	Parkering	cpl/1000 BTA	cpl/1000 BTA	cpl/1000 BTA	cpl
1	3550	3780	100		107	76	2	184
2	9200	1100	150		276	22	3	301
3	6650		700	8420	200		14	214
4	10400		200		312		4	316
5 14 vån	6400		600		192		12	204
6	8300		300		249		6	255
7 Markparkering								0
8								0
9 Brygga			550				11	11
10 Strandgården		1500				30		30
Summa	44500	6380	2600	8420				
Total				61900	1335	128	52	1515

Fullt utbyggt beräknas området ha ett parkeringsbehov för cykel på totalt 1 515 parkeringsplatser. Kommunens utgångspunkt är att cykelparkering för bostäder och kontor ska anordnas på tomtmark, medan cykelparkering för handel kan tillgodoses på allmän plats.

2.4 Utbyggnadsetapper

Redovisningen av de olika etapperna 1-5 nedan bygger på uppgifter om utbyggnadstakt som erhöles från kommunen 2014-04-03.

Tabell 3. Tidplan för utbyggnadsetapperna. För respektive etapp anges när inflyttning planeras.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Etapp 1A Kv. 2										
Etapp 1B			Kv 2							
Etapp 2A Kv. 1										
Etapp 2B					Kv 1					
Etapp 3A Kv. 4										
Etapp 3B							Kv 4			
Etapp 4A Kv. 3, P-hus								P-hus		
Etapp 4B								Kv 3		
Etapp 5 Kv. 5, 6									Kv 5	Kv 6

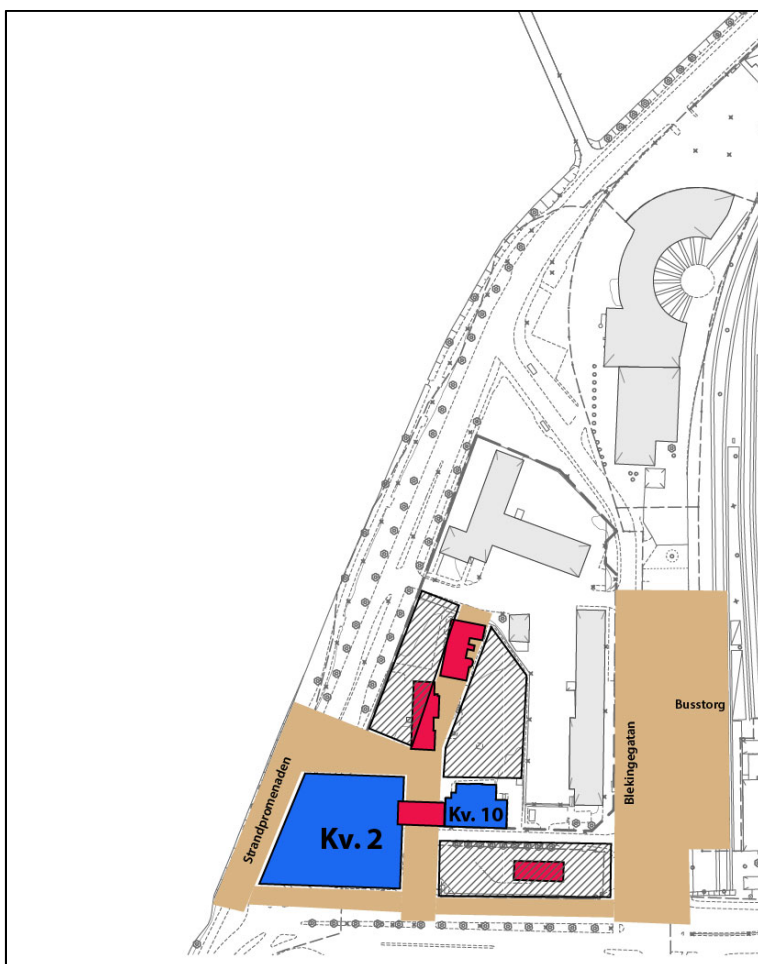
2.4.1 Etapp 1

Etapp 1 omfattar kvarter 2 och delas upp i två deletapper, 1a respektive 1b.

Genomförande av etapp 1a planeras till 2015. Arbetena omfattar rivning av byggnader, sanering, förberedande arbeten för gator och ledningar samt renovering av kv. 10 (befintlig Byggnad 34). Etableringsyta för entreprenaden planeras söder om kv. 10, parkering löses inom befintlig tomt Strandgården. Borgmästarekajen är helt öppen för trafik.

Genomförande av etapp 1b planeras till 2016-2017. Arbetena omfattar del av strandpromenad, busstorg och perrong. Borgmästarekajens trafik leds in norr och öster om kv. 2.

Inflyttning i kv. 2 planeras till Q3 2017.



Figur 2. Utbyggnad enligt etapp 1. Blått markerar byggnader som byggs eller renoveras, rött befintliga byggnader som rivs och ljusbrun ny utformning av gator och busstorg. Skrafferad yta visar möjliga parkerings- och etableringsytor.

En befintlig byggnad renoveras och resterande befintliga byggnader rivs i denna etapp.

Tillkommande bilparkeringsbehov för kv. 2 beräknas till 59 bilplatser och för kv. 10 (renoverad befintlig Byggnad 34) till 14 bilplatser. Totalt innebär detta att etapp 1 beräknas ha ett tillkommande parkeringsbehov för bil på 73 parkeringsplatser.

Utbyggnaden i denna etapp innebär att befintlig parkeringsplats i områdets sydvästra hörn försvinner. Möjlighet att anordna tillfälliga parkeringsplatser finns norr om kv. 2 och norr om kv. 10. Här finns idag befintliga parkeringsplatser, men det antas att dessa ytor omdisponeras i samband med byggnationen för att effektivisera ytorna för att så många parkeringsplatser som möjligt ska få plats. Totalt kan ca 130 tillfälliga parkeringsplatser skapas på dessa båda ytor.

Även ytan söder om kv. 10 kan utnyttjas i denna etapp. I första hand förutsätts att den används som etableringsplats för entreprenadarbeten, men det finns även möjlighet att anordna tillfällig parkering här. Totalt kan ca 85 tillfälliga parkeringsplatser skapas på denna yta.

Detta innebär att det kan skapas mellan 130 och 215 tillfälliga parkeringsplatser under utbyggnaden av denna etapp. Då gatorna färdigställts finns också ca 20 kantstensparkeringar som kan användas vid behov då området exploateras.

Etapp 1	Tillkommande behov (bpl)	Totalt behov (bpl)	P-hus (bpl)	Kantstens-parkering (bpl)	Tillfälliga platser (bpl)	Möjlig tillgång (bpl)	Överskott/underskott
Under byggskede Etapp 1					130	130	
Färdigställt etapp 1	73	73		20	130	150	+ 77

Det bedöms finnas ett överskott av parkeringsplatser i området för att tillgodose behovet för denna etapputbyggnad.

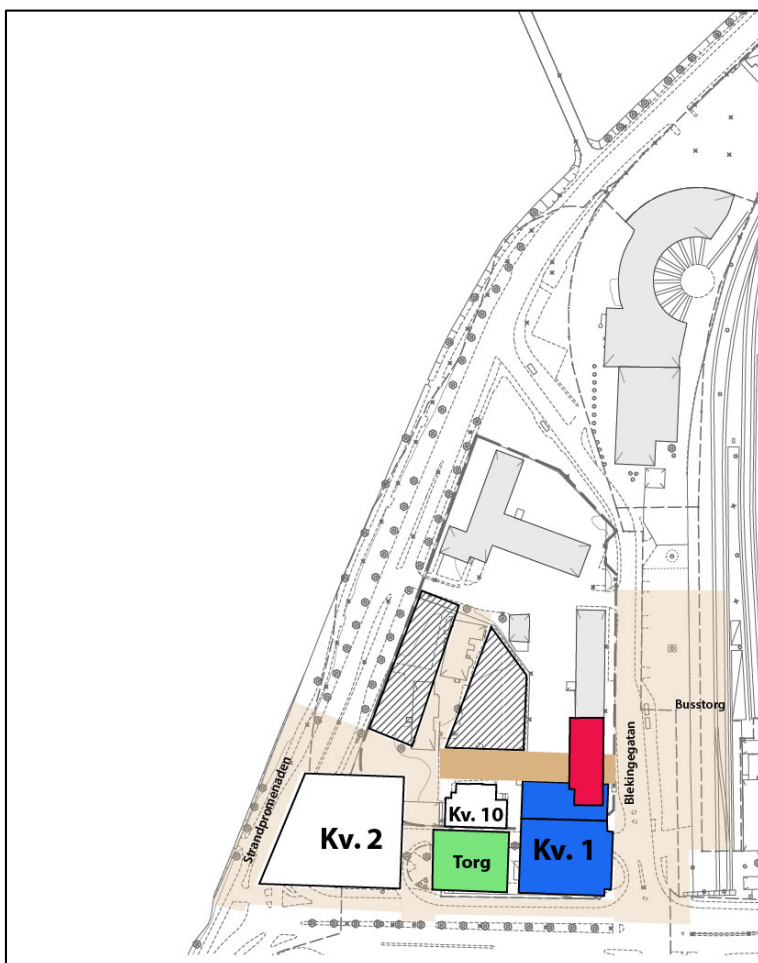
2.4.2 Etapp 2

Etapp 2 omfattar kvarter 1 och delas upp i två deletapper, etapp 2a respektive 2b.

Genomförande av etapp 2a planeras till 2017. Arbetena omfattar rivning av gymnastikhall, sanering av mark samt anläggning av gator och flyttning av ledningar.

Genomförande av etapp 2b planeras till 2018. Arbetena omfattar torg och angöring.

Inflyttning i kv. 1 planeras till Q1 2019.



Figur 3. Utbyggnad enligt etapp 2. Blått markerar byggnader som byggs, rött befintliga byggnader som rivs, grönt torg och ljusbrun ny utformning av gator. Skrafferad yta visar möjliga parkerings- och etableringsytor.

Tillkommande bilparkeringsbehov för kv. 1 beräknas till 54 bilplatser. Totalt innebär detta att parkeringsbehovet för etapp 1-2 beräknas till 127 bilplatser.

I denna etapp finns det möjlighet att anordna tillfälliga parkeringsplatser norr om kv. 2 och norr om kv. 10. I och med att gatan norr om kv. 10 ingår i denna etapp minskar parkeringsytan norr om denna något jämfört med föregående etapp. På dessa båda ytor finns idag befintliga parkeringsplatser, men det antas att dessa ytor omdisponeras i samband med byggnationen för att effektivisera ytorna för att så många parkeringsplatser som möjligt ska få plats. Totalt kan ca 110 tillfälliga parkeringsplatser skapas på dessa båda ytor.

Efterhand som gatorna i respektive etapp färdigställs finns också kantstensparkeringar som kan användas vid behov då området exploateras. Vid färdigställandet av denna etapp tillkommer ca 20 kantstensparkeringar, vilket innebär att det totalt finns ca 40 kantstensparkeringar att tillgå.

Etapp 2	Tillkommande behov (bpl)	Totalt behov (bpl)	P-hus (bpl)	Kantstens-parkering (bpl)	Tillfälliga platser (bpl)	Möjlig tillgång (bpl)	Överskott/underskott
Under byggskede Etapp 2		73		20	110	130	+ 57
Färdigställt etapp 1-2	54	127		40	110	150	+ 23

Det bedöms finnas ett överskott av parkeringsplatser i området för att tillgodose behovet för denna etapputbyggnad.

I nästa etapp planeras rivning av brandstationen. Tidmässigt är rivningen av brandstationen planerad till hösten 2018, d.v.s. innan inflyttning sker i kv. 1. Det antas därför att det frigörs ytterligare ytor för tillfällig parkering och etablering, parallellt med byggandet av denna etapp, som kan användas.

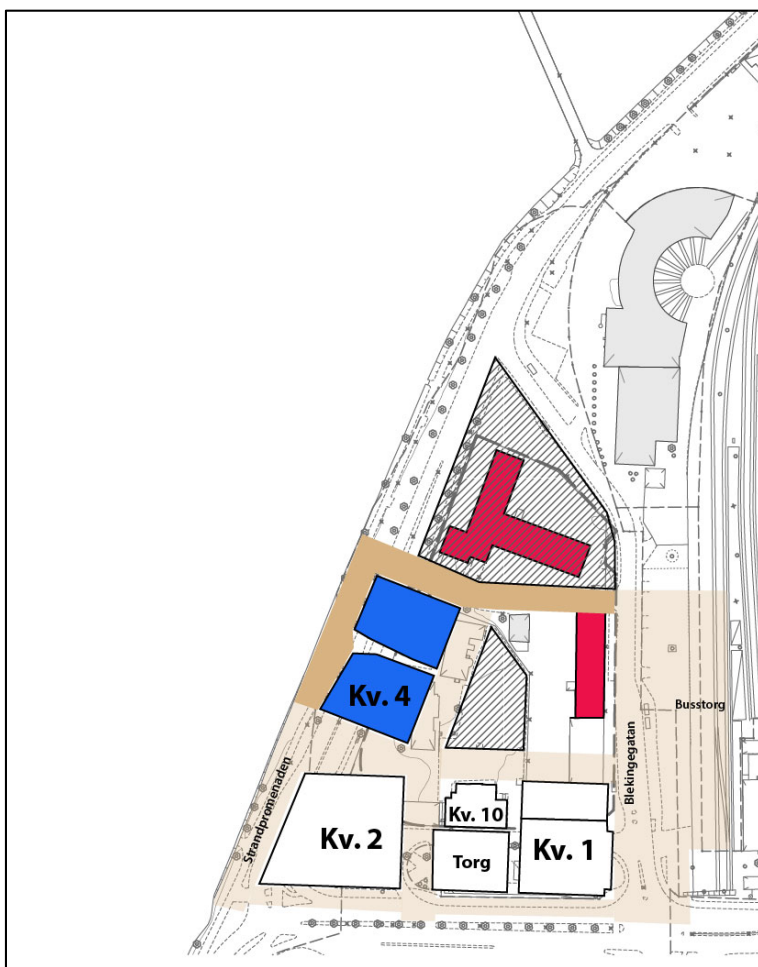
2.4.3 Etapp 3

Etapp 3 omfattar kvarter 4 och delas upp i två deletapper, 3a respektive 3b.

Genomförande av etapp 3a planeras till hösten 2018, parallellt med byggnationen av kv. 1. Arbetena omfattar rivning av brandstation, sanering av mark samt anläggning av gator och omläggning av ledningar.

Genomförande av etapp 3b planeras till 2019-2020. Arbetena omfattar del av strandpromenaden.

Inflyttning i kv. 4 planeras till Q3 2020.



Figur 4. Utbyggnad enligt etapp 3. Blått markerar byggnader som byggs, rött befintliga byggnader som rivs och ljusbrun ny utformning av gator. Skrafferad yta visar möjliga parkerings- och etableringsytor.

Tillkommande bilparkeringsbehov för kv. 4 beräknas till 56 bilplatser. Totalt innebär detta att parkeringsbehovet för etapp 1-3 beräknas till 183 bilplatser.

Rivningen av brandstationen genomförs parallellt med byggnation av kv. 1 i föregående etapp. Det antas därför att etablering och tillfällig parkering kan anordnas på denna tomt då kv. 4 byggs.

I denna etapp finns det då möjlighet att anordna tillfälliga parkeringsplatser norr om kv. 10 samt på tomten för brandstationen då denna är riven. På delar av dessa ytor finns idag befintliga parkeringsplatser, men det antas att dessa ytor omdisponeras i samband med byggnationen för att effektivisera ytorna för att så många parkeringsplatser som möjligt ska få plats. Totalt kan ca 275 tillfälliga parkeringsplatser skapas på dessa båda ytor.

Efter hand som gatorna i respektive etapp färdigställs finns också kantstensparkeringar som kan användas vid behov då området exploateras. Vid färdigställandet av denna etapp tillkommer ca 20 kantstensparkeringar, vilket innebär att det totalt finns ca 60 kantstensparkeringar att tillgå.

Etapp 3	Tillkommande behov (bpl)	Totalt behov (bpl)	P-hus (bpl)	Kantstensparkering (bpl)	Tillfälliga platser (bpl)	Möjlig tillgång (bpl)	Överskott/underskott
Under byggskede Etapp 3		127		40	275	315	+ 188
Färdigställt etapp 1-3	56	183		60	275	335	+ 152

Det bedöms finnas ett stort överskott av parkeringsplatser i området för att tillgodose behovet för denna etapputbyggnad.

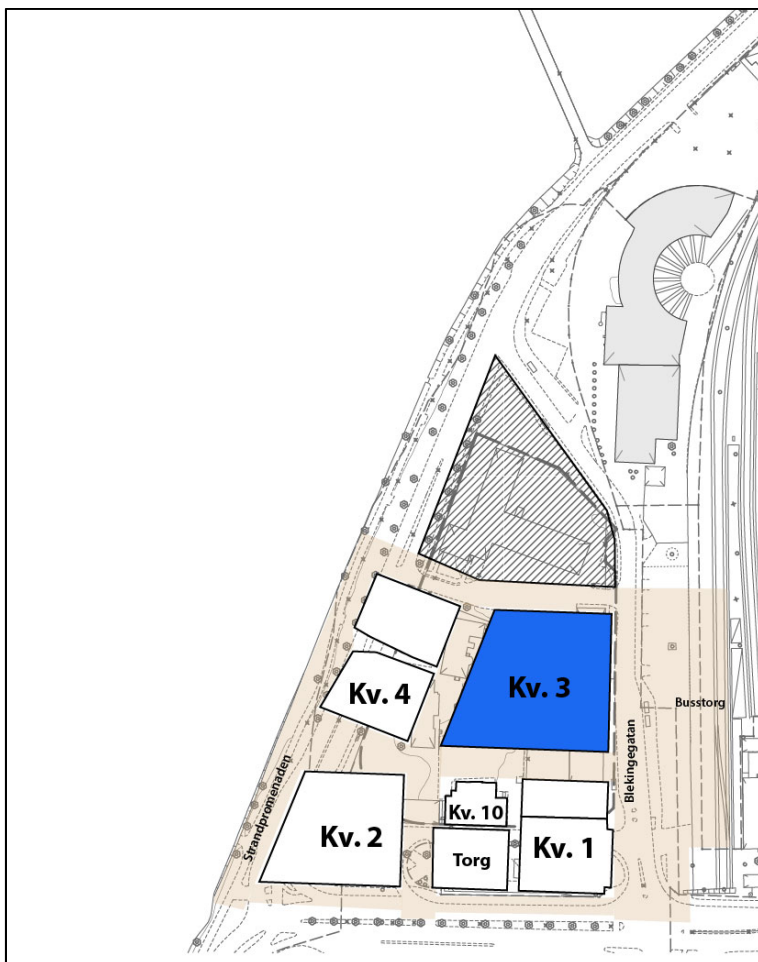
2.4.4 Etapp 4

Etapp 4 omfattar kvarter 3 och delas upp i två deletapper, etapp 4a respektive 4b.

Genomförande av etapp 4a planeras till 2019. Arbetena omfattar förberedande arbeten och sanering.

Genomförande av etapp 4b planeras till 2020-2021. Arbetena omfattar parkeringsgarage och bostäder.

Inflyttning i kv. 3 och idrifttagande av parkeringsgaraget planeras till Q2 2021.



Figur 5. Utbyggnad enligt etapp 4. Blått markerar byggnader som byggs. Skrafferad yta visar möjliga parkerings- och etableringsytor.

Tillkommande bilparkeringsbehov för kv. 3 beräknas till 46 bilplatser. Totalt innebär detta att parkeringsbehovet för etapp 1-4 beräknas till 229 bilplatser.

I denna etapp finns det möjlighet att anordna tillfälliga parkeringsplatser norr om kv. 3, på del av tomten för gamla brandstationen. Det antas att ytan disponeras så att så många parkeringsplatser som möjligt ska få plats. Totalt kan ca 220 tillfälliga parkeringsplatser skapas på denna yta.

Efter hand som gatorna i respektive etapp färdigställs finns också kantstensparkeringar som kan användas vid behov då området exploateras. Inga kantstensparkeringar tillkommer i denna etapp, vilket innebär att det totalt finns ca 60 kantstensparkeringar att tillgå.

Etapp 4	Tillkommande behov (bpl)	Totalt behov (bpl)	P-hus (bpl)	Kantstens-parkering (bpl)	Tillfälliga platser (bpl)	Möjlig tillgång (bpl)	Överskott/underskott
Under byggskede Etapp 4		183		60	220	280	+ 97
Färdigställt etapp 1-4	46	229	280	60	220	560	+ 331

Det bedöms finnas ett överskott av parkeringsplatser i området för att tillgodose behovet för denna etapputbyggnad. När etappen är färdigställd och parkeringshuset tas i bruk bedöms det finnas ett stort överskott av parkeringsplatser i området.

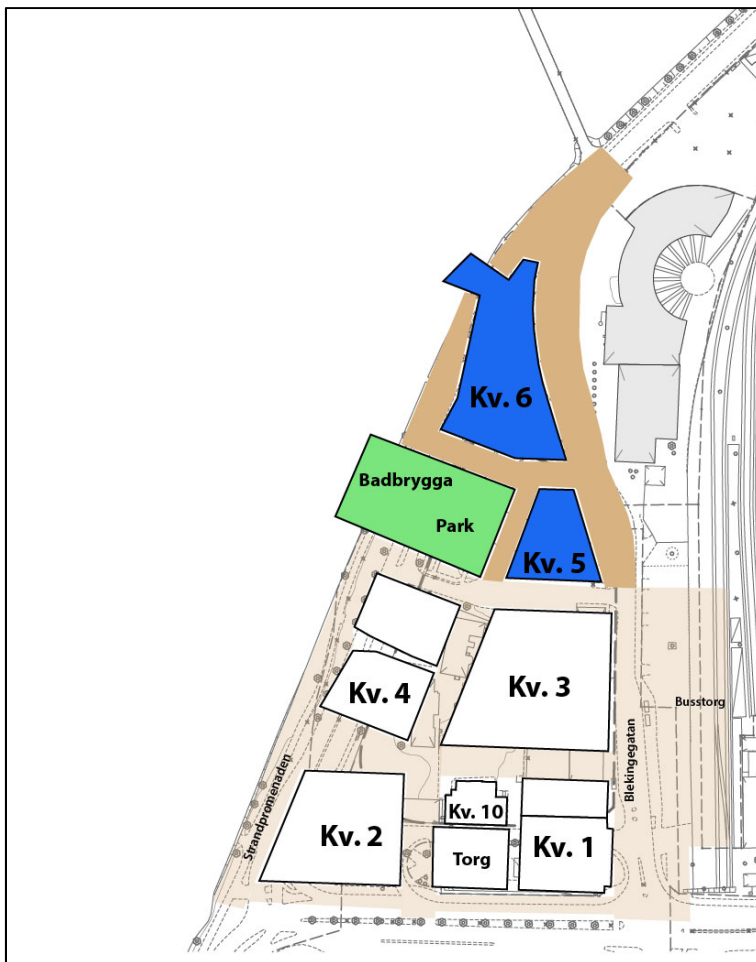
Etapp 5

Etapp 5 omfattar kvarter 5 och kvarter 6 med planerat genomförande 2021-2024.

Arbetena omfattar sanering av mark, anläggning av gator och omläggning av ledningar, ombyggnad av Blekingegatan samt anläggning av park och brygga.

Inflyttning i kvarter 5 planeras till Q3 2022. Inflyttning av kvarter 6 planeras till Q3 2024.

Etableringsytor för denna etapp löses på gatumark väster om kv. 5 och söder om kv. 6.



Figur 6. Utbyggnad enligt etapp 5. Blått markerar byggnader som byggs och ljusbrun ny utformning av gator, grönt park och brygga

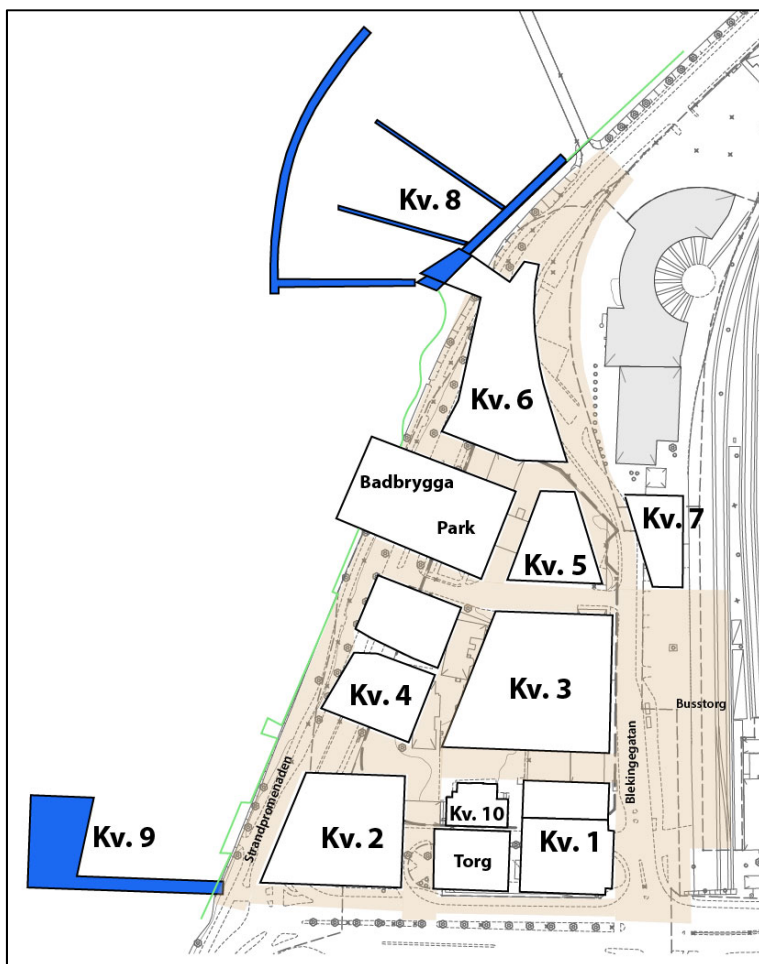
Tillkommande bilparkeringsbehov för kv. 5 beräknas till 43 bilplatser och för kv. 6 till 47 bilplatser. Totalt innebär detta att etapp 5 beräknas ha ett tillkommande parkeringsbehov för bil på 90 parkeringsplatser. Totalt parkeringsbehov för etapp 1-5 beräknas till 319 bilplatser.

I denna etapp finns det inte längre möjlighet att anordna tillfälliga parkeringsplatser, utan parkeringshuset i kv. 3 med ca 280 bilplatser och kantstensparkeringar ska täcka behovet. Vid färdigställandet av denna etapp är alla gator i området utbyggda, vilket innebär att ca 20 kantstensparkeringar tillkommer. Totalt finns det ca 80 kantstensparkeringar att tillgå. Tillsammans med parkeringshuset innebär detta totalt ca 360 bilplatser.

Etapp 5	Tillkommande behov (bpl)	Totalt behov (bpl)	P-hus (bpl)	Kantstensparkering (bpl)	Tillfälliga platser (bpl)	Möjlig tillgång (bpl)	Överskott/underskott
Under byggskede Etapp 5		229	280	60		340	+ 111
Färdigställt etapp 1-5	90	319	280	80		360	+ 41
Komplettering resterande kvarter	10	329	280	80		360	+ 31

Det bedöms finnas ett överskott av parkeringsplatser i området för att tillgodose behovet för denna etapputbyggnad.

Utbyggnad av resterande kvarter omfattar kvarståande utbyggnad vid kv. 8 och kv. 9.



Figur 7. Utbyggnad enligt etapp 6. Blått markerar ny byggnation.

Tillkommande parkeringsbehov för kvarter 8 och 9 är 10 bilplatser. Det innebär att det totala parkeringsbehovet för området beräknas till 329 platser.

Kvarter 7 utgörs av markparkeringsplatser som tillhör Jernhusen och framförallt tillgodose parkeringsbehov för resecentrum. Kvarter 7 omfattar ca 35 parkeringsplatser.

2.5 Slutsatser kring parkeringsbehov och utbyggnadsetapper

Utredningen visar att det är möjligt att bygga enligt den utbyggnadstakt som kommunen föreslagit, som innebär att parkeringshuset i kv. 3 byggs i etapp 4.

Genom att etablera parkeringshuset i ett inte alltför sent skede skapas en samlad parkering som är öppen och tillgänglig för alla, vilket ökar möjligheterna dels för samnyttjan, men ökar även möjligheten att etablera bilpool. Tillsammans innebär detta att ett hållbart parkeringskoncept kan etableras för området.

Antagandena om parkeringstillgången bygger på grova uppskattningar om tillgängliga ytors storlek. Det förutsätts även att etableringsytor för entreprenadarbeten inte anordnas på de ytor som avsatts för tillfällig parkering, utan att etableringen kan lösas inom gatumark alternativt inom de kvarter som byggs ut. Med resonemang om möjlighet att tillgodoräkna kantstensparkerings så finns det tillräckligt med parkeringsmöjligheter för att täcka behovet i alla etapputbyggnader.

Föreslagen utbyggnadstakt ger goda förutsättningar att färdigställa området efterhand, där även de gröna värdena kan prioriteras och anläggas i form av torg och plantering för att skapa en trevlig närmiljö för boende och besökare.

Det kan konstateras att parkeringsplatserna i parkeringshuset täcker behovet då området är fullt utbyggt. Förutsatt att parkeringshuset till viss del är öppet för besöksparkering, kan behovet av antalet kantstensparkeringsplatser på sikt ses över. Kantstensparkeringsplatser kan ge upphov till viss söktrafik i området, vilket påverkar närmiljön negativt. Förslagsvis skulle en del av ytorna kunna användas för att öka andra värden i området.

3 Förutsättningar för parkeringshus i kvarter 3

3.1 Parkeringsmarknaden i Karlskrona

3.1.1 Strategier för parkeringsmarknaden

Kundernas rörlighet och betalningsvilja är de stora faktorer som reglerar parkeringsmarknaden. Närhet till billigare eller gratis parkering på rimligt avstånd gör att betalningsviljan för parkering minskar kraftigt. För parkeringar med hög servicegrad (närhet till attraktiv angoringspunkt) ökar betalningsviljan för korttidsparkering. En för "låg" timtaxa påverkar tillgången på attraktiva korttidsplatser negativt, det blir en för låg omsättning av de parkerande bilarna och korttidsparkeringen har en tendens att övergå till att bli en långtidsparkering, vilket i sin tur gör det svårt att hitta en ledig plats. En mix av tidreglering tillsammans med rätt prissättning skapar rätt förutsättningar för att parkeringsnyttjandet ska bli optimalt.

3.1.2 Förutsättningar för parkeringsmarknaden

Göteborgs stad Parkeringsaktiebolag genomförde under 2013 en studie över sambandet mellan prisnivån för timtaxa och månadsdebitering som ett underlag för stadens parkeringspolicy.

Sammanfattningsvis kan man säga att studien visar att för att få en balans mellan kort och långtidsparkering så motsvarar en timtaxa på 10 kr/timme mellan 07-17, ett pris på 700 kr i månaden på utomhusparkering och 1100 kr månaden på parkeringshus. Motsvarande för en timtaxa på 5 kr/timme mellan 7-17 är ett pris på 350 kr per månad på utomhusparkering och 550 kr per månad på parkeringshus.

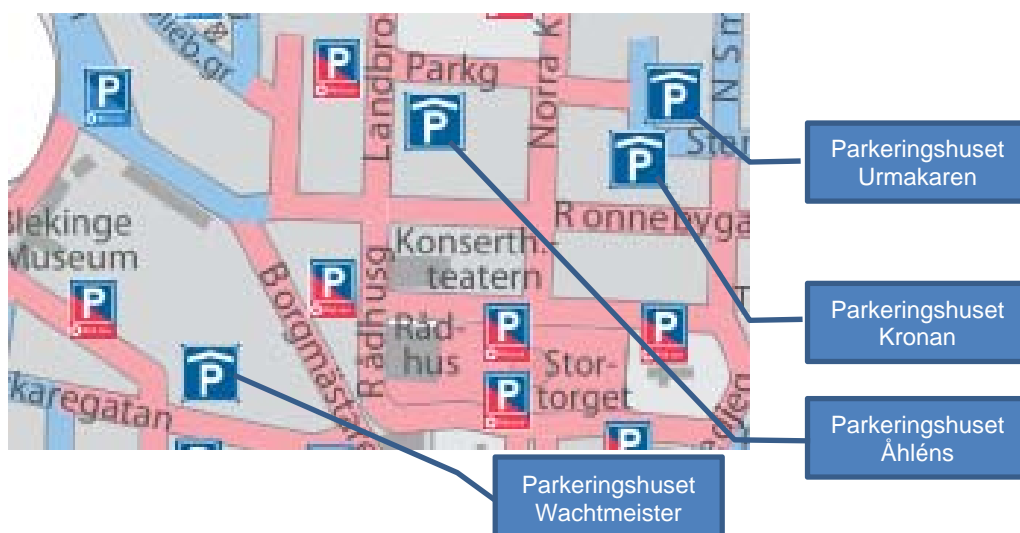
Detta kan jämföras med produktionskostnaden för parkeringshusplats som för att nå kostnadsneutralitet behöver en hyresintäkt på mellan 700-3000kr per plats beroende på utförandet (fristående parkeringshus-garageplats i källarvåning).

3.1.3 Parkeringsmarknaden i Karlskrona

Idag är parkeringarna i Karlskrona centrum indelade i tre zoner (röd-blå-grön). Timtaxa (9-16) varierar mellan 13 kr/tim(röd), 9 kr/tim(blå) till 5 kr/tim(grön). Utöver detta finns ett månadskort (Trossökortet) för 100kr som gäller 31 i dagar inom blå och grön zon¹.

För parkeringshuset Urmakaren som ligger inom blå zon är månadskostnaden 400 kr för en plats².

Parkeringsverksamheten inom kommunen bedrivs inom den tekniska förvaltningen. Idag finns 4 st parkeringshus, alla med egna fastighetsägare, samtliga anläggningar övervakas idag av Q-Park.

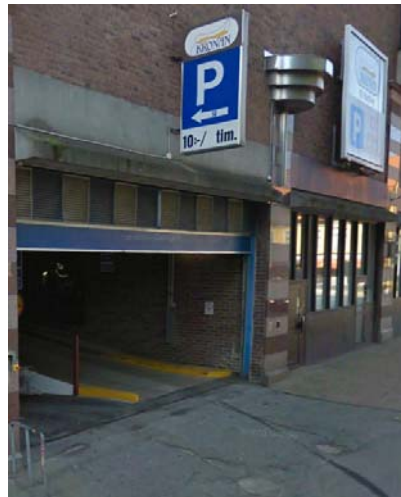


¹ www.karlskrona.se/parkering

² tfn Q-Parks kundtjänst 2014-03-31



Urmakaren, Hermanssonbolagen (440 platser),



Kronan, Eurocommercial property (100 platser)



Wachtmeister, Classon&Anderzen (160 platser),



Åhléns (60 platser)

Parkeringsverksamhet bedrivs även av det kommunala bostadsbolaget AB Karlskronahem med totalt 2 326 platser.

Utöver enskilda fastighetsägare, Brf motsvarande med parkering i anslutning till bostäder eller lokaler finns ingen annan större aktör i kommunen som kan vara aktuell som fastighetsägare.

När parkeringshuset i kvarter 3 ska/kan byggas påverkas även av hur parkeringstaxesättningen sker i kommunen. Parkeringshuset och hela Pottholmen bör för att få ekonomi i projektet hamna inom röd zon. En timtaxa på 13 kr och en månadshyra på 700 kr/plats skulle innebära att projektet har förutsättningar för att bära sig ekonomiskt.

Förutsättningen för parkeringshuset är att det bör innehålla cirka 280 platser, lokaler för affärer och verksamheter mot Blekingegatan, samt radhusbebyggelse med ett 10-tal 2-vånings radhus på "taket".

3.2 Alternativkostnaden garage i källarvåningen i respektive kvarter

Att anlägga parkeringsplatser i källarvåningen till planerad bebyggelse kostar i storleksordningen 17000–20000 kr per kvm, eller ca 400-450 tkr per plats. Detta i sin tur innebär en månadshyra på ca 2500 kr per månad för att få ekonomin att gå ihop.

Motsvarande kostnad för parkeringsplatser i fristående parkeringshus är ca 5000-6000 kr per kvm, eller ca 120-140 tkr per plats, vilket innebär en månadshyra på ca 700 kr per månad för att få ekonomin att gå ihop.³

3.3 Alternativt för huvudmannaskap för parkeringshuset

Inför val av strategi för fördelning av huvudmannaskapet för allmän plats och gemensamma ytor inom Pottholmen behöver kommunen besluta hur delaktig kommunen ska vara i förverkligandet och förvaltandet av parkeringsmöjligheter inom området. Genom att lägga huvudmannaskapet på kommunen styr kommunen själv över hur och när planerna förverkligas. Vid ett överlämnande av huvudmannaskapet till exploatörerna krävs en stark detaljerad styrning i detaljplanerna och i de exploateringsavtal som kan komma att skrivas. Förändringar av den styrningen över tiden kan komma att innebära krav på ersättningar från exploatörerna.

3.3.1 Privat fastighetsägare

Möjligheten finns att låta en privat exploatör uppföra parkeringshuset. För att få en privat exploatör att ta den typen av risk och att få låna kapital för byggandet kommer säkerligen krävas att kommunen i ett mycket långsiktigt avtal (minst 10 år) arrenderar större delen av parkeringshuset. Detta innebär de facto att hela ekonomiska risken landar hos kommunen.

3.3.2 Gemensamhetsanläggning

Möjligheten finns att bilda en gemensamhetsanläggning av parkeringshuset och låta till exempel en samfällighetsförening svara för byggande och drift. Förvaltningen av gemensamhetsanläggningen kan ske genom/med samfällighetsförening eller delägarförvaltning.

Initialt måste då en anläggningsförrättning genomföras för fördelning av andelstalen när föreningen skapas, så att respektive fastighet klart får en uppfattning om vilka belastningar (andelar) som de förväntas bekosta i samband med sin exploatering. Det innebär att samfälligheten bör bildas med förrättning i samband med att den första andelsägaren genomför sin exploatering. Sker sedan förändringar under den relativt långa utbyggnadstiden måste en eventuell förändring av andelstalen ske med en ny förrättning. Andelstalen i denna typ av anläggningar bygger ofta på antalet p-platser varje andelsägare disponerar. Kommunen bör ta ett stort ansvar i samfällighetsföreningen för att säkerställa att kompetens finns i föreningen för själva bygg- och förvaltningsfaserna.

3.3.3 Kommunalt huvudmannaskap

Möjligheten finns att låta kommunalt bolag eller kommunal förvaltning uppföra parkeringshuset. Övriga exploatörer i området får efter hand köpa in sig i parkeringshuset. Detta alternativ innebär att parkeringshuset utgör en tillgång för området för samtliga exploatörer.

3.4 Omvärldsanalys

3.4.1 Malmö, Västra Hamnen, huvudmannaskap för parkeringslösningar

Inom området har flera olika lösningar valts, förutom enskilda fastigheters parkeringar i främst källarplan finns både P-Malmö (kommunalt parkeringsbolag) och Q-park etablerade med stora Parkeringshus (mer än 300 platser) på flera ställen inom området. P-Malmö med fokus på korttidsuthyrning och öppet för alla och Q-park med fokus på långtidsparkering/uthyrda platser.⁴

³ Stockholms stad, Markkontoret analys av parkeringsnormen samt Svensk Byggtjänst debattskrift om parkeringsnormen (uppräknade till prisläge 2014)

⁴ Malmö stad program för parkering i Västra hamnen, www.malmo.se

3.4.2 Stockholms Stad, Djurgårdsstaden, huvudmannaskap för parkeringslösningar

För området har en parkeringsstrategi utarbetats, denna bygger på att trafikslagets prioritering inom området är

1. Gång och cykeltrafik
2. Kollektivtrafik
3. Bil pool
4. Privatbilar

Kostnaden för garageplatserna i fastigheterna ska betalas fullt ut av dem som nyttjar platserna och inte "sponsras" av alla boende i huset. Tillgängligheten av platser bygger på innerstadens nyckeltal med 0,5 platser per lägenhet. Gatuparkeringarna ska vara destinerade till besökare och inte till boende. Boendeparkeringstillstånd kommer inte att utfärdas för området.⁵

3.4.3 Stockholms Stad, Starrbäcksängen, huvudmannaskap för parkeringslösningar

Områdets första etapp byggdes ut vid 1990-talets början (ca 600 lgh), i samband med detta byggdes två garageanläggningar med 360 platser ut för områdets parkeringsbehov. Anläggningen uppfördes och förvaltades av Stockholms hem, det kommunala bolag som stod för utbyggnaden av hyresrätter i området. Övriga Fastighetsägare hyrde in sig med ett antal parkeringsplatser i dessa anläggningar.

År 2001 ombildade Stockholms hem samtliga sina lägenheter i området till bostadsrätter (det nybildades ett antal bostadsrättsföreningar utöver de som redan fanns i området). I samband med detta gjordes en lantmäteriförrättning och en samfällighetsförening bildades för garageanläggningarna. Andelstalen i föreningen byggde på hur många p-platser respektive "ny" fastighetsägare disponerade i de befintliga anläggningarna. Den administrativa förvaltningen övertogs från Stockholms hem av Stiftelsen MHS Eleven som är en av andelsägarna i föreningen. Den tekniska förvaltningen upphandlades externt.

År 2003-2005 genomfördes utbyggnad av etapp 2 (ca 350 lgh), i samband med detta byggdes två ytterligare garageanläggningar med 440 platser för områdets parkeringsbehov. Dessa anläggningar är en egen ny samfällighetsförening, med samma grund av fördelning av andelstal som den tidigare föreningen (antalet disponerade p-platser) men med samma administrativa förvaltare (Stiftelsen MHS Eleven). De två olika samfällighetsföreningarna är därutöver andelsägare i ytterligare en samhällighetsförening som reglerar nyttjandet avseende en gemensamhetsanläggning för en gemensam garagedfart.⁶

3.4.4 Göteborg, Älvstranden, huvudmannaskap för parkeringslösningar

Inom området finns enskilda fastigheters parkeringar främst i källarplan. För att säkerställa att det fanns en trovärdig parkeringslösning initialt i utvecklingsprojektet färdigställdes ett parkeringshus med 465 platser och 600 kvm kommersiella lokaler i början på utvecklingsprojektet. Detta hus ägs och förvaltas av Älvstranden Utveckling. Detta gjorde parkeringsfrågan till en "ickefråga". På sikt planeras anläggningen säljas troligen till P-bolaget. Samma princip har gällt kollektivtrafikförsörjningen till området. Först ta fram kollektivtrafiken med nya förbindelser, sedan utbyggnad.⁷

3.4.5 Bil-Pool, erfarenheter

Moderna bilpooler passar stadsbon utmärkt och gör dessutom att det blir färre bilar som måste ha parkeringsplats. Erfarenheten visar att införandet av bilpooler kan minska bilinnehavet och innebär att parkeringsnormen kan sänkas med upp till 30 %. För att uppnå detta krävs dock en rad åtgärder. En av de viktigaste förutsättningarna är att fastighetsägaren förbinder sig genom kontrakt att bekosta månadsavgiften i bilpoolen för varje lägenhet under minst fem år. Malmö stad har t.ex. nyligen satt som krav att byggherren ska låta medlemskapet för att vara med i en bilpool vara en del av månadsavgiften för lägenheten.

⁵ Stockholms stad, parkering i norra Djurgårdstaden, www.stockholm/norradjurgardsstaden

⁶ Starrbäcksängens gemensamhetsanläggning, intervju med Olov Etefalk, MHS Bostäder

⁷ Älvstranden Utveckling, intervju med Johan Ekman Älvstrandens Utvecklings AB

Bilpooler kan därmed bidra till att minska byggkostnader, bilanvändning och på sikt även bilinnehavet. För att minska markanvändningen i centrum för parkering bör det gemensamma nyttjandet premieras. Kommunen bör därför ordna platser i attraktiva lägen för bilpooler.

3.5 Förutsättningar för 3D-fastighetsbildning

Det parkeringshus som planeras inom kvarteret 3 är en förutsättning för att tillgodose parkeringsbehovet vid full exploatering enligt förslag till utbyggnad av Pottholmen. Genom tredimensionell fastighetsbildning kan ett sådant parkeringshus kompletteras med utrymmen för andra verksamheter och ändamål och ansvarsfördelningen och huvudmannaskapet för de olika delarna blir tydligt. Därigenom skulle planerna på att inrymma lokaler för verksamheter i bottenplanet och bostäder ovanpå parkeringsutrymmena kunna förverkligas och fördelning ske av investeringskostnaden.

En tredimensionell fastighet avgränsas både horisontellt och vertikalt och omfattar en viss bestämd volym. Därigenom kan olika våningsplan och t.o.m. delar av våningsplan inom samma byggnad utgöra egna fastigheter med skilda ändamål och därmed ha olika ägare eller huvudmän. En tredimensionell fastighet kan se ut hur som helst i rymden, så länge som den innebär att en sluten volym bildas.

Genom att bilda sådana tredimensionella fastighetsutrymmen skulle delar av byggnaden i ett kvarter kunna vara en del av en fastighet som ägs av kommunen alternativt någon av områdets exploatörer.

Sammanfattningsvis kan alltså sägas att i fallet Pottholmen finns det möjligheter att genom fastighetsbildning i tre dimensioner skapa förutsättningar för delad förvaltning av byggnaden som ska innehålla parkeringsytor. Därmed skulle bottenplanet i byggnaden kunna innehålla en fastighet med lokaler för kommersiell verksamhet. Våningsplanen där ovanför kan innehålla parkeringsutrymmen dels för allmänheten, dels som gemensamhetsanläggning för fastigheter i området. Översta våningen kan omfatta en fastighet för bostadsändamål alternativt ägarlägenheter.

En förutsättning för att tredimensionell fastighetbildning ska kunna genomföras är att de kommande detaljplanerna medger detta.

4 Tyréns rekommendation för parkeringshuset

Utredningen visar att det är möjligt att bygga enligt den utbyggnadstakt som kommunen föreslagit, som innebär att parkeringshuset i kv. 3 byggs i etapp 4. Genom att etablera parkeringshuset i ett inte alltför sent skede skapas en samlad parkering som är öppen och tillgänglig för alla, vilket ökar möjligheterna dels för samnyttjan, men även möjligheten att etablera bilpool ökar. Tillsammans innebär detta att ett hållbart parkeringskoncept etableras för området.

När parkeringshuset i kvarter 3 ska/kan byggas påverkas av hur parkeringsavgifterna sätts inom Pottholmsområdet. Parkeringshuset och hela Pottholmen bör för att få ekonomi i projektet hamna inom nuvarande röd zon. En timtaxa på 13 kr och en månadshyra på 700 kr/plats skulle innebära att projektet har förutsättningar för att bära sig ekonomiskt.

Tyréns AB

Kungsgatan 6
252 21 Helsingborg
Besök: Kungsgatan 6
Kungsgatan 6
252 21 Helsingborg

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se: Stockholm