

Mobilitets- och parkeringsutredning inför detaljplan avseende Åkereds Trädgårdar



GRANSKNINGSHANDLING

2021-11-12

Louise Lendas
Oskar Sköld
Malin Boberg

SWECO SVERIGE AB

Parkering- och mobilitetsutredning Åkereds Trädgårdar

Titel: Åkereds trädgårdar

Författare:

Louise Lendas louise.lendas@sweco.se

Oskar Sköld oskar.skold@sweco.se

Malin Boberg malin.boberg@sweco.se

Kontaktperson: Louise Lendas

Beställare: Tosito AB

Utredningen följer *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering version 1.1*

Dokumenthistorik:

Version	Datum
1.0	2021-11-12

Sammanfattning

Åkereds fastigheter AB planerar en detaljplan som möjliggör byggnation av 21 nya flerbostadshus med totalt 400 lägenheter vid Åkered i sydvästra Göteborg. I bottenplan planeras olika typer av handelsverksamheter. Inför detaljplanen önskar exploatören ta fram en mobilitets- och parkeringsutredning utifrån Göteborg Stads riktlinjer för mobilitet och parkering. Resultatet efter genomförda beräkningar enligt riktlinjernas fyra analyssteg är följande:

Normalspann:

Projektområdet ligger i riktlinjerna zon D. Inför arbetet med denna utredning togs dock en mobilitetsutredning fram med argument för att projektområdet ska kunna tillgodoräkna sig de parkeringstal som gäller i riktlinjernas zon C. Stadsbyggnadskontoret godkände våren 2021 begäran och därför används det övre värdet i normalspannet för zon C som startvärde i beräkningarna.

Lägesbedömning:

Den sammanvägda tillgängligheten till området bedöms som mycket god med kollektivtrafik och cykel. Parkeringstalet för bil reducerad därför både för bostäder och verksamheter i analyssteget. Parkeringstalet för cykel justeras inte.

Projektanpassning:

I analyssteget görs inga justeringar av parkeringstalet varken för bil eller cykel.

Mobilitetslösningar:

Exploatören avser att införa mobilitetsåtgärder enligt riktlinjernas mest omfattade nivå för bostäder. Därför minskas parkeringstalet för bostäder i analyssteget. Parkeringstalet för verksamheter justeras inte. För cykel justeras inte heller parkeringstalet.

Lämpligt parkeringstal för bil beräknas till 0,5 parkeringsplatser per lägenhet för bostäder. För handelsverksamheter beräknas lämpligt parkeringstal för bil till 21 platser per 1000 BTA. Detta resulterar i ett totalt parkeringsbehov på 213 platser. 13 platser utgör parkering för handelsverksamheterna och 10 av parkeringsplatserna anpassas till parkering för rörelsehindrade. Resterande parkeringsplatser avser parkering för bostäderna.

Lämpligt parkeringstal för cykel beräknas till 2,5 platser per lägenhet för bostäder. Detta resulterar i ett behov av 1000 cykelparkeringar. För handelsverksamheterna beräknas behovet av cykelparkering till 5 platser. Totalt ger detta en efterfrågan av 1005 platser.

	Parkeringsbehov
Bil	
- Bostäder	200 varav 10 PRH
- Verksamheter	13
Cykel	
- Bostäder	1000
- Verksamheter	5

Majoriteten av parkeringsplatserna anläggs i garage under projektområdet. XYZ platser anläggs i markplan, dessa platser avser främst att nyttjas av anställda och besökare till handelsverksamheterna samt parkering för rörelsehindrade.

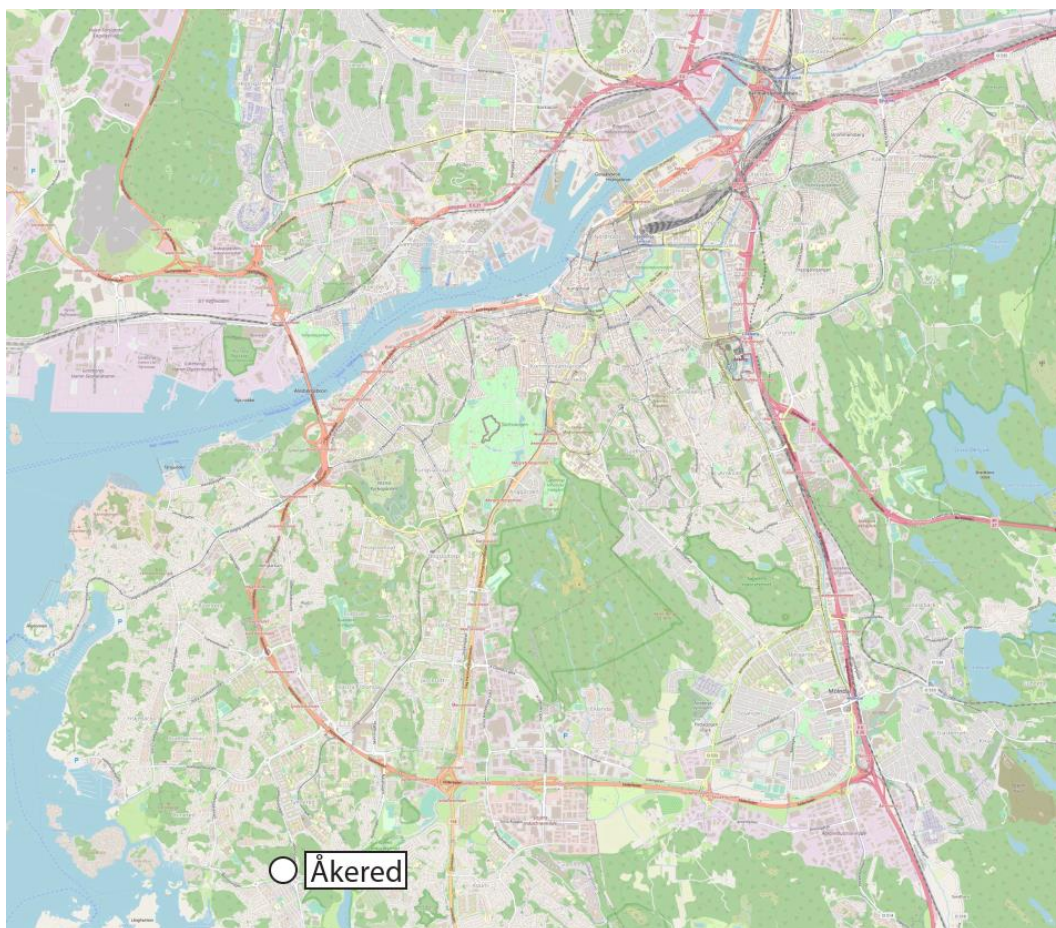
Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	1
2	Åkereds Trädgårdar	2
2.1	Projektförutsättningar	2
3	Normalspann - Analyssteg 1	3
3.1	Fastställd zon	3
3.2	Startvärde för bilparkering	5
3.3	Startvärde för cykelparkering	5
3.4	Resultat startvärde	6
4	Lägesbedömning - Analyssteg 2	6
4.1	Stort stadsdelscentrum	6
4.2	Sammanvägd tillgänglighet	6
4.3	Resultat av analyssteg 2	9
5	Projektanpassning - Analyssteg 3	10
5.1	Bilparkering	10
5.2	Cykelparkering	10
5.3	Resultat av analyssteg 3	11
6	Mobilitetslösningar - Analyssteg 4	12
6.1	Bostäder	12
6.2	Handelsverksamheter	14
7	Samlad bedömning av efterfrågan på parkering	15
7.1	Bilparkering	15
7.2	Cykelparkering	16
8	Parkeringslösning	17
8.1	Bil	17
8.2	Cykel	18

9	Reglering, kostnadstäckning och byggskede	18
9.1	Parkering på gatumark	18
9.2	Förutsättningar för kostnadstäckning	19
9.3	Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet	19

1 Bakgrund och syfte

Åkereds fastigheter AB arbetar med att ta fram en detaljplan för flerbostadsprojektet Åkereds Trädgårdar norr om Åkeredsvägen i Önnered. Projektet omfattar 400 lägenheter med handelsverksamheter i bottenplan. Handelsverksamheterna väntas få en BTA på totalt 625 m² med ett kundunderlag som främst väntas utgöras av människor i närområdet. I samband med startmötet, och mobilitetsmötet, för detaljplanen har exploatören tillsammans med Göteborgs Stad kommit fram till att en mobilitets- och parkeringsutredning behöver tas fram. Utredningen utgår ifrån Göteborgs Stads *Riktlinjer för mobilitet och parkering* version 1.1. Utredningen skall redovisa parkeringsbehovet för bil och cykel inom projektet samt hur det tillgodoses. I Figur 1 presenteras detaljplaneområdets läge i Göteborg.



Figur 1. Projektets läge i Göteborg. Kartkälla: OpenSteetMap.

2 Åkereds Trädgårdar

I kapitlet presenteras det underlag som använts för att beräkna parkeringsbehovet för bil och cykel vid detaljplaneområdet.

2.1 Projektförutsättningar

Detaljplanen omfattar byggnation av 21 flerbostadshus med totalt 400 lägenheter med normal lägenhetsfördelning. I en del av byggnadernas bottenplan planeras handelsverksamhet i form av sushirestaurang, frisörsalong, pizzarestaurang, blomsterbutik, glasskiosk och en massagesalong. Handelsverksamheterna finns redan i området idag men väntas i samband med byggnationen ges nya lokaler. Totalt väntas verksamheterna utgöra 625 m² BTA. Antalet anställda vid verksamheterna uppskattas till 2 per verksamhet. Antalet besökare vid veckomaxtimmen bedöms vara 45 per 1000 m² BTA vilket innebär 28 samtida besökare. Bedömningen baseras på Göteborgs Stads tidigare *Vägledning till parkeringstal* från 2011 där normalt spann för verksamhetskategori handel är 30–60 besökare per 1000 m² BTA. I Tabell 1 presenteras den ingångsdata som ligger till grund för beräkningarna av parkeringsbehovet.

Tabell 1. Ingångsdata för beräkningen av parkeringsbehovet vid Åkered.

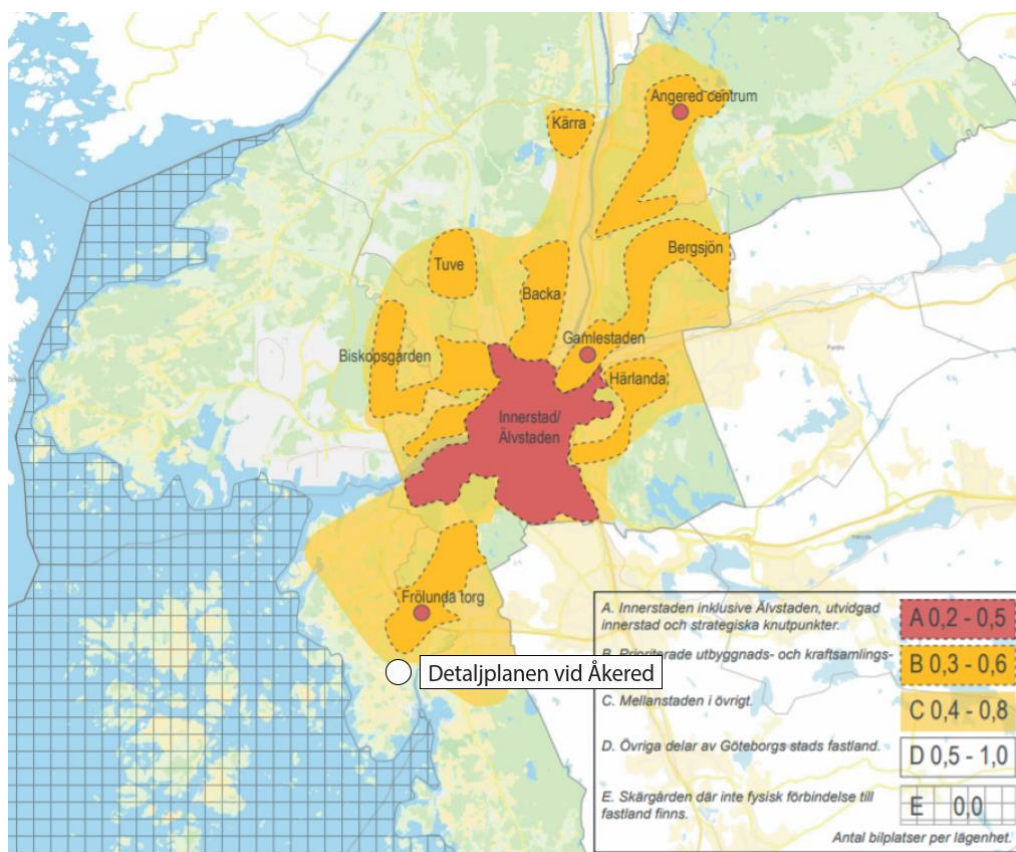
	Mängd	Anställda	Besökare vid samma tillfälle
Bostäder	400 lägenheter	-	-
Handel	625 m ²	20	28

3 Normalspann - Analyssteg 1

I analyssteg 1 fastställs vilken zon i Göteborg som detaljplanen ligger i. Därefter väljs startvärden av parkeringstal för de verksamheter som riktlinjerna anger värden för utifrån zonindelningen. För de verksamheter som saknas i riktlinjerna beskrivs istället hur många samtidigt närvarande som väntas vid verksamheten. Utifrån detta bestäms sedan lämpliga startvärden för parkeringstal med hänsyn till Stadens trafikstrategi.

3.1 Fastställd zon

Detaljplaneområdet ligger i Önnared i sydvästra Göteborg. Hela detaljplaneområdet ligger i det området som i riktlinjerna benämns som zon D. I Figur 2 presenteras lokaliseringen av detaljplanen i förhållande till Göteborg.



Figur 2. Projektets läge i Göteborg.

Under 2020 genomförde exploatören en mobilitetsutredning för området. I utredningen togs en argumentation fram för att projektet ska kunna räknas till riktlinjernas zon C och att zonens lägre startvärde för bilparkeringstal ska kunna användas för detaljplanen.

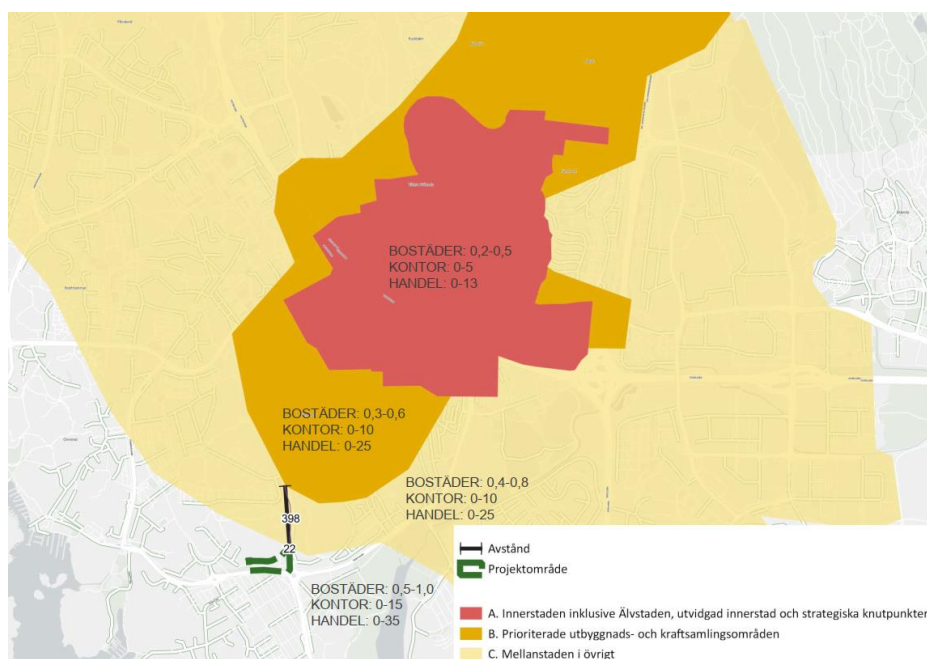
ANALYSSTEG 2

Utifrån följande motiveringar menade utredningen att detaljplaneområdet kan räknas till zon C:

- Detaljplanen ligger på gränsen till zon C.
- Bilinnehavet i detaljplanens närområde är mycket lägre än för övriga zon D.
- Förtätningen av området i kombination med närservice kommer ge området en ändrad stadskaraktär.
- Tillgängligheten till arbetsplatser och service är god med el-cykel och konventionell cykel.
- Exploatören avser att arbeta med mobilitetsåtgärder, varav minst två är stjärnmärkta, för att uppmuntra alternativa färdmedel till privatägd bil.

Våren 2021 godkände Stadsbyggnadskontoret exploatörens motivering till att använda de parkeringstal som gäller i riktlinjernas zon C i detaljplanearbetet. Beräkningarna av parkeringsbehovet i denna utredning utgår därför från detta.

I Figur 3 presenteras en förstorad bild över detaljplanens närområde där det visas att det är 22 meter från detaljplanens gräns till riktlinjernas zon C. Genomförd mobilitetsutredning presenteras i sin helhet i Bilaga 1 – Mobilitetsunderlag Åkered 2021-02-15.



Figur 3. Illustration över projektets läge i förhållande till riktlinjernas zonindelning. Källa: Trivector.

3.2 Startvärde för bilparkering

Utifrån fastställd zon anges startvärde för bilparkering till 0,8 parkeringsplatser per bostad vilket är det övre värdet i spannet för zon C.

Parkeringstal för handel beräknas utifrån att det finns 10 handelsverksamheter med 2 anställda per verksamhet och totalt cirka 625 m² BTA. Handelsverksamheterna innehåller ingen dagligvaruhandel och kan antas ha varierade besökstider. Projektområdet ligger inom riktlinjernas zon *Mellanstaden* vilket ger ett normalspann för antal parkeringsplatser per 1000 m² BTA på 0–25, som startvärde väljs 25 platser på 1000 m² BTA.

3.2.1 PRH

Bilparkering för funktionsvarierade (PRH) ska utgöra 3 procent av parkeringsbehovet efter analyssteg 1. Totalt antal platser presenteras i sammanställningen över det totala parkeringsbehovet.

3.3 Startvärde för cykelparkering

Åkereds Trädgårdar utgörs av flerbostadshus med genomsnittlig lägenhetsfördelning. Enligt Göteborgs Stads riktlinjer skall parkeringstal för cykel anges med ett startvärde på 2,5 parkeringsplatser per bostad varav 0,5 utgör besöksparkering.

Behovet av cykelparkering för handelsverksamheterna beräknas genom ett antagande om 45 besökare per 1000 m² BTA under veckomaxtimmen vilket ger 28 besökare för projektet. Antalet samtidigt närvarande anställda sätts till 2 per verksamhet vilket innebär totalt 20 samtidigt närvarande anställda. Enligt tabell för färdmedelsandel för cykel i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering* antas 17 procent av de anställda och 7 procent av besökarna cykla till handelsverksamheterna. Antagandet baseras på stadsdelen Tynnered vilken är den som ligger närmast Önnared. Detta ger ett behov för cykelparkering på 5 platser varav 3 för anställda och 2 för besökare.

ANALYSSTEG 2

3.4 Resultat startvärde

I Tabell 2 presenteras resultatet efter analyssteg 1.

Tabell 2. Resultat efter analyssteg 1.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder (per lägenhet)	0,8				
Handel (per 1000 m ² BTA)	25				
Cykel					
Bostäder (per lägenhet)	2,0 (boende) 0,5 (besökare)				
Handel (antal cykelplatser)	3 (anställda) 2 (besökare)				

4 Lägesbedömning - Analyssteg 2

Genom lägesbedömningen kan parkeringstalet för bil och cykel justeras beroende på vilka förutsättningar som finns för olika färdmedel i närområdet. Parkeringstalet kan även justeras om projektet ligger i närheten av ett stort stadsdelscentrum. I avsnittet beskrivs vilka förutsättningar som finns för resande med kollektivtrafik och cykel i detaljplanens närområde.

4.1 Stort stadsdelscentrum

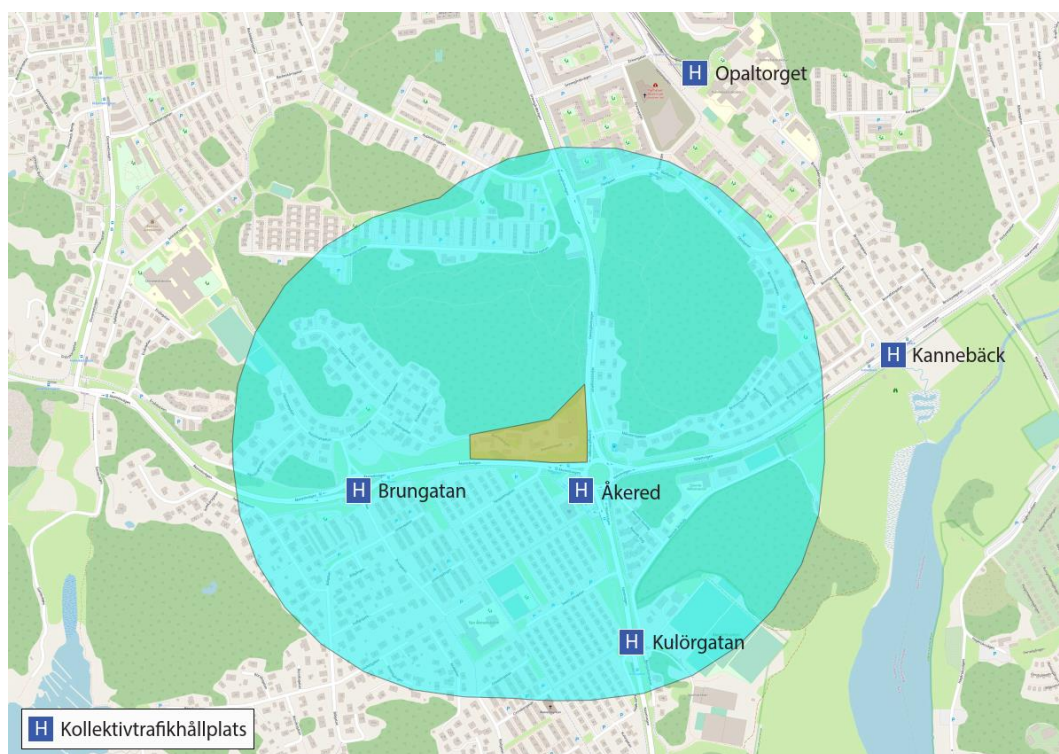
Projektet ligger inte i direkt närhet till stort stadsdelscentrum.

4.2 Sammanvägd tillgänglighet

I följande stycken beskrivs förutsättningarna för planområdets sammanvägda tillgänglighet beroende av närhet till god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur.

4.2.1 Kollektivtrafik

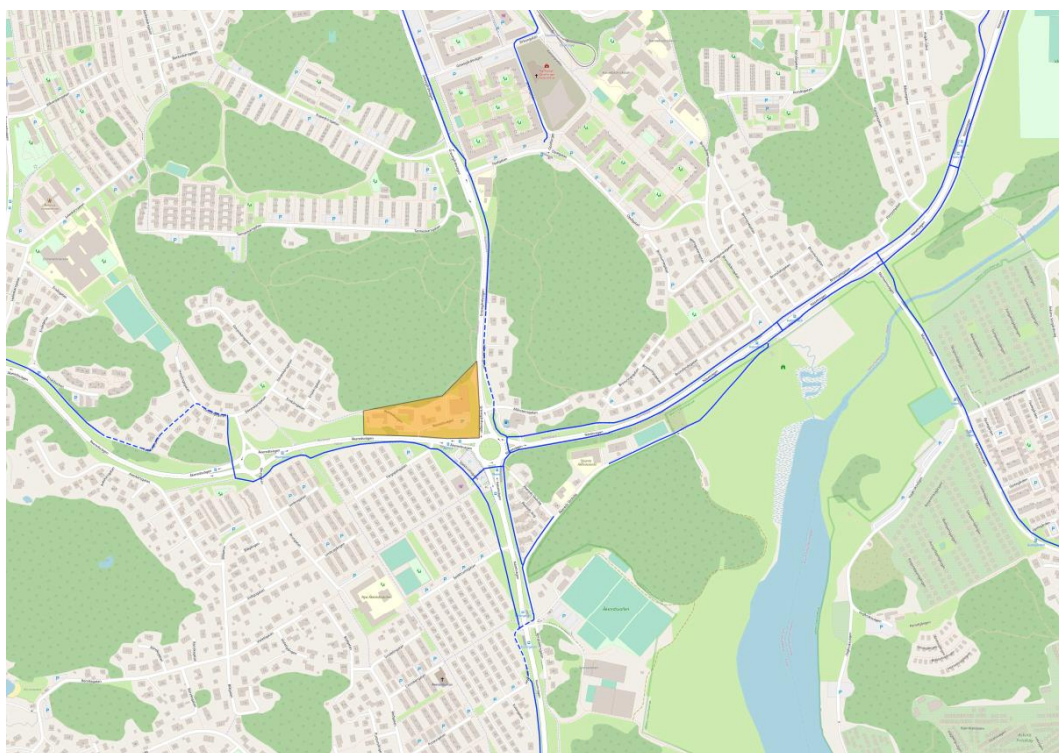
Enligt riktlinjerna kan avdrag i parkeringstalet göras om direkt närhet till hållplats som trafikeras av god kollektivtrafik finns. *God kollektivtrafik* innebär 10-minuterstrafik under högtrafik (06:00-08:30 samt 15:00-18:00). *Direkt närhet* innebär att avståndet till hållplats inte får överstiga 500 meter verklig gångväg, se Figur 4. Inom 100 meter från projektområdet nås hållplatsen Åkered som trafikeras av linje 92, 93, 94, 193 och 196. Busslinjerna 92, 93 och 94 trafikerar mellan Frölunda Torg och Näset varav Frölunda Torg är en stor knutpunkt som möjliggör vidare resande till stora delar av Göteborg. Linje 193 och 196 trafikerar mellan Åkered och Operan med stopp vid bland annat Järntorget och Stenpiren. Samtliga linjer avgår i halvtimmemstrafik under högtrafik med undantag från några tillfällen där det går 20 minuter mellan två turer. Om linjernas avgångar vid Åkered vägs samman uppnår de dock kraven för god kollektivtrafik vilket beaktats i lägesbedömningen.



Figur 4. Avstånd till kollektivtrafikhållplatser, ljusblå zon visar ett avstånd på 500 meter. Kartkälla: OpenStreetMap.

4.2.2 Cykel

Området ligger i direkt närhet till bra cykelinfrastruktur som definieras i *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*. Från projektområdet finns cykelvägar i samtliga väderstreck, se Figur 5. Samtliga av cykelbanorna utgör delar av stadens övergripande cykelnät. Österut kopplar cykelbanan på ett av stadens pendelcykelnät, längs Dag Hammarskiöldleden, som leder in till centrala Göteborg. Söderut och västerut kopplar cykelnätet ihop detaljplanen med stadens rekreativa kustmiljöer. I närområdet finns också goda möjligheter för cykling längs det lokala cykelnätet då många av gatorna har låga trafikflöden. I bostadsområdet söder om detaljplanen är flera av gatorna reglerade till att enbart trafikeras av behörig trafik.



Figur 5. Övergripande cykelnät i närområdet. Kartkälla: OpenStreetMap.

ANALYSSTEG 2

4.2.3 Bilparkering

Med utgångspunkt i lägesbeskrivningen ovan bedöms detaljplanen uppfylla kraven på god sammanvägd tillgänglighet. För områden inom zon C kan avdrag ges på 0,1 platser per lägenhet då förutsättningarna för god sammanvägd tillgänglighet uppfylls. Detta ger ett parkeringstal på 0,7 parkeringsplatser per lägenhet efter lägesbedömningen.

Enligt interimanvisningarna till *Riktlinjer för mobilitet och parkering* som kom hösten 2021 kan avdrag på 15 procent göras på parkeringstalet för handelsverksamheter om *direkt närhet till god kollektivtrafik* och *bra cykelinfrastruktur* uppfylls. Detaljplanen uppfyller kravet och därför sätts handelsverksamheternas parkeringsbehov till 21 parkeringsplatser per 1000 m² BTA efter analyssteg 2.

4.2.4 Cykelparkering

Parkeringstalet för cykel justeras inte i lägesbedömningen.

4.3 Resultat av analyssteg 2

Tabell 3. Resultat efter lägesbedömning.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder (per lägenhet)	0,8	-	0,7		
Handel (per 1000 m ² BTA)	25	-	21		
Cykel					
Bostäder (per lägenhet)	2,0 (boende) 0,5 (besökare)	-	2,0 (boende) 0,5 (besökare)		
Handel (antal cykelplatser)	3 (anställda) 2 (besökare)	-	3 (anställda) 2 (besökare)		

5 Projektanpassning - Analyssteg 3

I analyssteg 3 kan parkeringstalen justeras om det finns särskilda förutsättningar för projektet som motiverar ett lägre eller högre parkeringstal. Parkeringstalet kan justeras utifrån ett projekts lägenhetsfördelning eller om det finns möjligheter att göra parkeringsköp i intilliggande anläggningar.

5.1 Bilparkering

Då projektet omfattar byggnation av lägenheter med genomsnittlig lägenhetsfördelning justeras inte parkeringstalet för bil i analyssteget.

Parkeringstalet för handelsverksamheter justeras inte eftersom det inte finns särskilda förutsättningar eller möjligt samnyttjande av parkeringsplatser som motiverar ett lägre parkeringstal.

5.2 Cykelparkering

Då projektet omfattar byggnation av lägenheter med genomsnittlig lägenhetsfördelning justeras inte parkeringstalet inte för cykel i analyssteget.

Parkeringstalet för handelsverksamheter justeras inte eftersom det inte finns särskilda förutsättningar eller möjligt samnyttjande av parkeringsplatser som motiverar ett lägre parkeringstal.

ANALYSSTEG 4

5.3 Resultat av analyssteg 3

Tabell 4. Resultat efter analyssteg 3.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder (per lägenhet)	0,8	-	0,7	0,7	
Handel (per 1000 m ² BTA)	25	-	21	21	
Cykel					
Bostäder (per lägenhet)	2,0 (boende) 0,5 (besökare)	-	2,0 (boende) 0,5 (besökare)	2,0 (boende) 0,5 (besökare)	
Handel (antal cykelplatser)	3 (anställda) 2 (besökare)	-	3 (anställda) 2 (besökare)	3 (anställda) 2 (besökare)	

6 Mobilitetslösningar - Analyssteg 4

I analyssteg 4 kan avdrag på parkeringstalet för bil göras om exploatören förbinder sig till att införa mobilitetsåtgärder. I riktlinjernas tidigare version (1.1) var det enbart möjligt att göra avdrag för bostäder genom att införa mobilitetsåtgärder. I interimanvisningarna som kom hösten 2021 finns det även möjlighet att införa mobilitetsåtgärder för handel. Mobilitetsåtgärder kan införas i fyra olika nivåer där avdraget på parkeringstalet blir större ju fler åtgärder som införs. Parkeringstalet för cykel justeras inte i analyssteget.

6.1 Bostäder

Fastighetsutvecklaren vill profilera projektområdet som hållbart och har som avsikt att implementera mobilitetsåtgärder för bostäder som ger högsta möjliga avdrag i parkeringstalet för bil. Detta genom att tillgodose mobilitetsåtgärder enligt riktlinjernas baspaket samt ytterligare 6 åtgärder från riktlinjernas stjärnpaket varav 3 är stjärnmärkta. Då området har bra cykelinfrastruktur är cykelåtgärder prioriterade. Genom åtgärder minskas parkeringstalet för bil per lägenhet med 0,2 platser.

6.1.1 Mobilitetsåtgärder Baspaket

Exploatören avser att genomföra samtliga mobilitetsåtgärder i riktlinjernas baspaket. Åtgärderna presenteras i Figur 6.

Information	Kollektivtrafik	Cykel	Bil
Startpaket till nyinflyttade Ett mobilitetspaket ska ordnas till alla boende vid inflyttning under hela avtalstiden. Paketet kan t.ex. innehålla information om lokala målpunkter, om hållbart resande, m.m. Paketet ska också innehålla någon fysisk present som underlättar resor utan bil. Syftet är att uppmuntra boende att göra sina resor utan egen bil. Löpande information om mobilitet Boende ska hållas löpande informerade om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på parkeringar inte ökar över tid.	Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 30 dagar för nyinflyttade Kostnadsfritt månadskort på kollektivtrafiken i Göteborg erbjuds nya boende. Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Syftet är att uppmuntra till nya resvanor och prova på att resa kollektivt.	Erbjuda extra god cykelparkering* Kvalitetshöjande åtgärder utöver grundkrav för cykelparkering: Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och ytor ska hållas rena och snygga. En årlig sanering av gamla cyklar ska ske. Syftet är att så många som möjligt ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel. Lastcykelparkeringar Plats för minst fyra lastcyklar per 100 lägenheter. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses. Syftet är att boende ska kunna förvara även sina mer skrymmande cyklar.	Begränsning av fasta parkeringsplatser Max 50 % av platserna får vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivare. Parkeringshyran särredovisas Parkering får inte ingå i lägenhetskontraktet. Kostnad för bilparkering ska särredovisas på avtal och avier. Syftet är att tydliggöra verklig kostnad för bilinnehav, samt att ta ett steg mot bättre kostnadstäckning. Bilpoolsplatser En utpekad plats för poolbil ska redovisas per 100 lägenheter. Bilpoolsplatserna ska vara utöver parkeringstalet för bostäder. Årlig uppföljning ska ske och ökad efterfrågan ska tillgodoses. Sådan utökning får ske på befintliga parkeringar. Syftet är att ge utrymme för att kunna etablera en bilpool i området.

Figur 6. Baspaket för mobilitetsåtgärder.

6.1.2 Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket

Exploatören avser att genomföra 6 åtgärder ur riktlinjernas stjärnpaket varav 3 är stjärnmärkta. De åtgärder som avses genomföras presenteras i Figur 7. En beskrivning av exploatörens egna förslag, *mobilitetsmäklare*, ges efter figuren.

Information	Kollektivtrafik	Cykel	Bil	Övrigt
Arlig mobilitets-aktivitet Fastighetsägaren genomför en arlig mobilitetsaktivitet, företrädesvis på våren. Aktiviteten kan ha olika upplägg, minst fri cykelservice ska erbjudas. Syftet är att på ett återkommande och positivt sätt hålla mobilitetsfrågan levande.	Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 90 dagar för nyinflyttade Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Denna åtgärd ersätter 30 dagars kort i baspaketet. Syftet med kort 90 dagar är att etablera en vana bland de boende att resa kollektivt.	Cykelservice Rummen ska ha automatiska dörrar och lämplig utrustning. De ska hållas i god drift och möjliggöra tvätt och underhåll av egen cykel. Minst ett servicecenter per 100 lägenheter. Syftet är att underlätta för boende att hålla sin cykel i trim och uppmuntra fler att förlänga cykelsäsongen.	Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå Max 10 % av platserna får vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivt.	Åtgärder för att minska resbehovet Fastighetsägaren genomför åtgärder som underlättar hemkörningstjänster, erbjuder kontorsfaciliteter, ordnar godsskåp i fastigheten och dylikt. Syftet är att boende ska kunna klara en del vardagsbehov utan resor.
Realtidstavlor för kollektivtrafiken Realtidstavlor monteras väl synliga för boende. Tavlorna ska kontinuerligt hållas i god drift. Syftet är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande.	Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 365 dagar för nyinflyttade Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Denna åtgärd ersätter både 30- och 90-dagarskort. Syftet är att privat bilägande ska kännas närmast överflödigt genom att de boende har sin kollektiva resa betald.	Cykelpool* med specialcyklar Cykelpool med specialcyklar såsom exempelvis lastcyklar ska ordnas i ett lättillgängligt läge inom området. Cykelpoolen ska vara kostnadsfri för de boende och omfatta minst tre fordon per 100 lägenheter. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses. Syftet är att möjliggöra fler typer av ärenden med cykel.	Bilpoolsfordon Minst ett fordon per 100 lägenheter ska finnas i ett attraktivt läge inom eller i direkt anslutning till området. Efterfrågan på fordon ska årligen följas upp och tillgodoses. Syftet är att ge boende tillgång till bil utan krav på egen bil eller egen parkering.	Extra åtgärder för gående Fastighetsägaren bekostar åtgärder som gör att fler väljer att gå till närläggna målpunkter under hela året. T.ex. bredda eller rusta upp befintliga gångvägar, skapa nya genåtgångsvägar, sittplatser, extra gestaltning och underhåll m.m. Syftet är bl.a. att locka boende och andra att gå till fots och vistas i närmiljön hela året.
	Tillköp av kollektivtrafik Fastighetsägaren gör tillköp av kollektivtrafik. Syftet är att premiera åtgärder som bidrar till att erhålla god kollektivtrafik och som kanske ändå skulle ha genomförts av andra skäl.		Samlade parkeringsanläggningar Minst 50 procent av parkeringarna ska lokaliseras i samlade parkeringsanläggningar utanför bostadshusen. Syftet är att skapa förutsättningar för hög samnyttjandegrad och minskad bilanvändning.	Fastighetsägarens egna förslag Fastighetsägaren beskriver ett eller flera egna förslag på åtgärder. Åtgärderna ska syfta till att ge de boende incitament till minskad bilanvändning. Staden bedömer om den kan räknas som en stjärnåtgärd eller ej.
			Medlemskap i bilpool Ett medlemskap som ingår i hyran under avtalets löptid erbjuds alla boende. Syftet är att medlemskapet ska göra poolbil så fördelaktigt att boende väljer bort ägande av egen bil.	

Figur 7. Planerade mobilitetsåtgärder ur stjärnpaketet.

6.1.3 Fastighetsägarens egna förslag – mobilitetsmäklare

En mobilitetsmäklare är en plattform för att hjälpa de boende att välja hållbara färdmedel genom att tillhandahålla alternativa mobilitetstjänster till egen bil. Genom plattformen skall boende kunna hantera bokning, betalning, upplåsning och information kring de olika mobilitetstjänsterna som finns vid fastigheten. Plattformen skall även möjliggöra tillägg av fler moduler som exempelvis tävlingar och utökning med elsparkcyklar.

6.2 Handelsverksamheter

Mobilitetsåtgärder för handelsverksamhet, utifrån interimmanvisningarna som kom hösten 2021, är inte aktuellt för projektet i detta skede, detaljplaneskedet.

Resultat analyssteg **Fel! Hittar inte referenskölla.**

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGGSKEDE

7 Samlad bedömning av efterfrågan på parkering

I detta kapitel presenteras resultatet över hur stort parkeringsbehovet för bil och cykel väntas bli vid detaljplanen.

7.1 Bilparkering

7.1.1 Antal platser för ny bebyggelse

I Tabell 5 presenteras resultatet efter genomförd beräkning av parkeringsbehovet för bil.

Tabell 5. Totalt behov av bilparkering.

	Beräknat parkeringstal	Antal/Yta	Antal parkeringsplatser
Bil			
Bostäder	0,5 bpl per lägenhet	400 lägenheter	200
Handel	21 bpl per 1000 m ² BTA	625 m ² BTA	13
Totalt			213

7.1.2 Antal platser för ersättning

Alla befintliga verksamheter som finns i detaljplaneområdet idag kommer att ges nya lokaler i bottenplan i de nya flerbostadshusen. Verksamheternas parkeringsbehov har tagits med i beräkningarna ovan som kategori *handel* och tillräckligt med parkering kommer att tillskapas för att tillgodose deras parkeringsbehov. Detta gäller samtliga verksamheter utan en butik som säljer dykutrustning. Butiken kommer att flytta i samband med byggnationen. Till butiken hör cirka 38 parkeringsplatser för bil.

7.1.3 Samnyttjande

Samnyttjande av bilparkering mellan bostäder och handelsverksamheter anses inte aktuellt eftersom merparten av boendeparkeringen kommer att lokaliseras i en stängd anläggning under mark.

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGGSKEDE

7.2 Cykelparkering

7.2.1 Antal platser för ny bebyggelse

I Tabell 6 presenteras resultatet efter genomförd beräkning av parkeringsbehovet för cykel.

Tabell 6. Totalt behov av cykelparkering.

	Beräknat parkeringstal/Totalt antal närvarande	Antal	Antal parkeringsplatser
Cykel			
Bostäder	2,0 cpl per lägenhet (boende) 0,5 cpl per lägenhet (besökare)	400 lägenheter	800 (boende) 200 (besökare)
Handel	20 (anställda) 28 (besökare)	17% (anställda) 7% (besökare)	3 (anställda) 2 (besökare)
Totalt			1005

7.2.2 Samnyttjande

Samnyttjande av cykelparkering mellan bostäder och handelsverksamheter anses inte aktuellt då de inte delar entrélägen.

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGGSKEDE

8 Parkeringslösning

8.1 Bil

8.1.1 Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Inom riktlinjernas definition av acceptabelt gångavstånd från detaljplanen finns ingen ledig kapacitet i någon befintlig parkeringsanläggning.

8.1.2 Samverkan mellan flera exploatörer inom projektet

Åkereds fastigheter AB är den enda exploatören inom detaljplanen och samverkan med andra exploatörer är därför inte aktuellt.

8.1.3 Lokalisering, utrymme och utformning

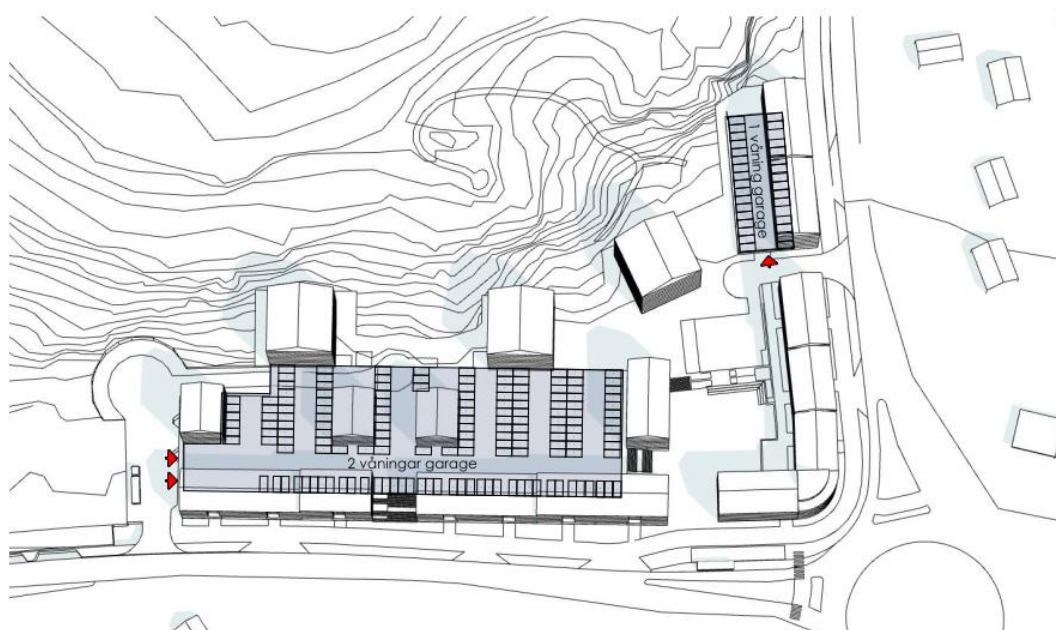
Det totala behovet av bilparkering planeras att anläggas i gatuplan och under mark. Planerad parkering i gatuplan uppgår till 25 platser enligt Figur 8. Under mark kommer 188 parkeringsplatser anläggas i garage enligt Figur 9.

Det beräknade parkeringsbehovet för bil uppskattas till 213 platser varav 10 utgör PRH-platser. För handelsverksamheternas anställda och kunder reserveras 13 parkeringsplatser för bil på en innergård i områdets östra del.



Figur 8. Planerad parkering i gatuplan.

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGGSKEDE



Figur 9. Planerad parkering under mark.

8.2 Cykel

8.2.1 Lokalisering, utrymme och utformning

Det totala beräknade behovet av cykelparkering uppskattas till 800 platser för boende och 200 för besökare. För handelsverksamheterna avses 3 cykelplatser för anställda och 2 för kunder.

Cykelparkeringen planeras tillgodoses genom uppställning utomhus i anslutning till entréer och under väderskydd samt inomhus och i låsta utrymmen enligt Göteborgs Stads *Cykelparkeringsguide*. Parkering för besökare och kunder anläggs utomhus inom 20 meter till målpunkterna i projektområdet. För anställda kan något längre avstånd godtas, dock finns högre krav på stöldsäkerhet och väderskydd. Cykelparkeringarna för boende planeras utformas så att minst hälften av platserna anpassas för dagligt bruk och därigenom ger god tillgänglighet med få höjdskillnader, avståndet till målpunkt skall finnas inom max 50 meter från parkeringen. Cyklar som tillhör boende som inte används dagligen skall erbjudas förvaring med hög stöldsäkerhet inomhus. Enligt mobilitetsåtgärdernas baspaket behöver också förvaring möjliggöras för minst 16 lådcyklar.

9 Reglering, kostnadstäckning och byggskede

9.1 Parkering på gatumark

I närheten av detaljplaneområdet finns 2 avgiftsparkeringar samt en parkering i anslutning till ICA Supermarket Åkered. Avgiftsparkering finns vid Åkeredsvallen och Nya

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSKEDE

Åkeredsskolan med cirka 400 meters avstånd till detaljplaneområdet. Parkeringen vid ICA är placerad på andra sidan Åkeredsvägen, cirka 50 meter från området.

Vid Åkeredsvallen finns 92 platser som kostar 7 kr/tim alla dagar 08–22 och övrig tid 2 kr/tim. Vid Nya Åkeredsskolan finns 29 platser där tillstånd erfordras helgfria vardagar 07–17 men som är tillgängliga mot avgift på 6 kr/tim 17–22 samt helgdagar 08–22, övrig tid är kostnad 2 kr/tim. Parkeringen framför ICA bedöms vara avsedd för butikens kunder. Parkeringen inrymmer 63 platser och tillåter uppställning i max 2 timmar. Om parkeringsavgiften i garaget anses för hög finns eventuell risk att boende och besökare till Åkereds Trädgårdar parkerar utanför ICA. Bedömningen är dock att det kan upplevas som opraktiskt och därmed tolkas risken som liten.

9.2 Föresättningar för kostnadstäckning

Nästan all parkering sker i parkeringsgarage med en avgift för den som använder en parkeringsplats. Parkeringsavgiften kommer att särredovisas mot boendekostnaderna och lokalkostnaderna. Parkeringsavgiften väntas spegla investeringskostnaden för en parkeringsplats. Eftersom projektet är i detaljplaneskedet har inte investeringskostnaden för parkeringsplatserna uppskattats än.

9.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Projektet befinner sig i detaljplaneskedet och det finns ingen klar utbyggnadsordning av projektområdet än. En beskrivning om hur parkering hanteras under byggskedet kan därför inte ges i denna utredning.

Beställare Tosito AB
Uppdrag Mobilitets- och parkeringsutredning för Åkereds Trädgårdar
Konsult Sweco
Upprättad av Oskar Sköld, Malin Boberg
Granskad av Louise Lendas

