

## ÖNNEREDSVÄGEN

## MOBILITETS- OCH PARKERINGSUTREDNING

[UPPRÄTTAT DATUM]	2020-01-09
[FÖRFATTARE]	Maryam Sepehr
[KONTAKTPERSON]	Elin Johansson
[BESTÄLLARE]	Månsson Fastigheter Stena Fastigheter

*Utredningen följer Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad version 1.1 (17 april 2019).*

## Dokumenthistorik

<i>Datum</i>	<i>Version</i>	<i>Beskrivning</i>	<i>Ändrat av</i>
2019-12-06	1.0	Första utkast	Maryam Sepehr
2019-12-20	1.1	Uppdatering enligt den nya versionen av anvisningar	Maryam Sepehr
2020-01-09	1.2	Rättelse och redaktionella revideringar av illustrationer	Maryam Sepehr

# 1 SAMMANFATTNING


Planområdet omfattas av två delar som ligger i olika zoner. Utöver flerbostadshus planeras det för en- och tvåbostadshus, BmSS, trygghetsboende samt verksamheter så som förskola, lokaler i bostadskvarter och idrottshall.


## 1.1 PARKERINGSTAL

Resultatet efter de fyra analysstegen är följande:



- 1) Startvärde väljs utifrån projektområdets läge i staden. I vissa fall saknas startvärde i riktlinjerna. Då räknas parkeringstalet utifrån antal anställda och besökare samt antal fordon dessa använder (enligt trafikstrategins vilja om framtida färdmedelsfördelning).
- 2) Lägesbedömning visar inte på närhet till stort stadsdelscentrum. Projektet uppfyller inte hellre alla kriterierna för god sammanvägd tillgänglighet. Parkeringstalet förblir oförändrat.
- 3) Projektanpassning ger avdrag enbart för cykelparkeringstal vid kategoribostäder. Parkeringstal för bil och cykel för övriga bostäder och verksamheter förändras inte.
- 4) Mobilitetslösningar bedöms inte vara aktuella för det här projektet.

Samlad bedömning av parkeringstal för bil och cykel:

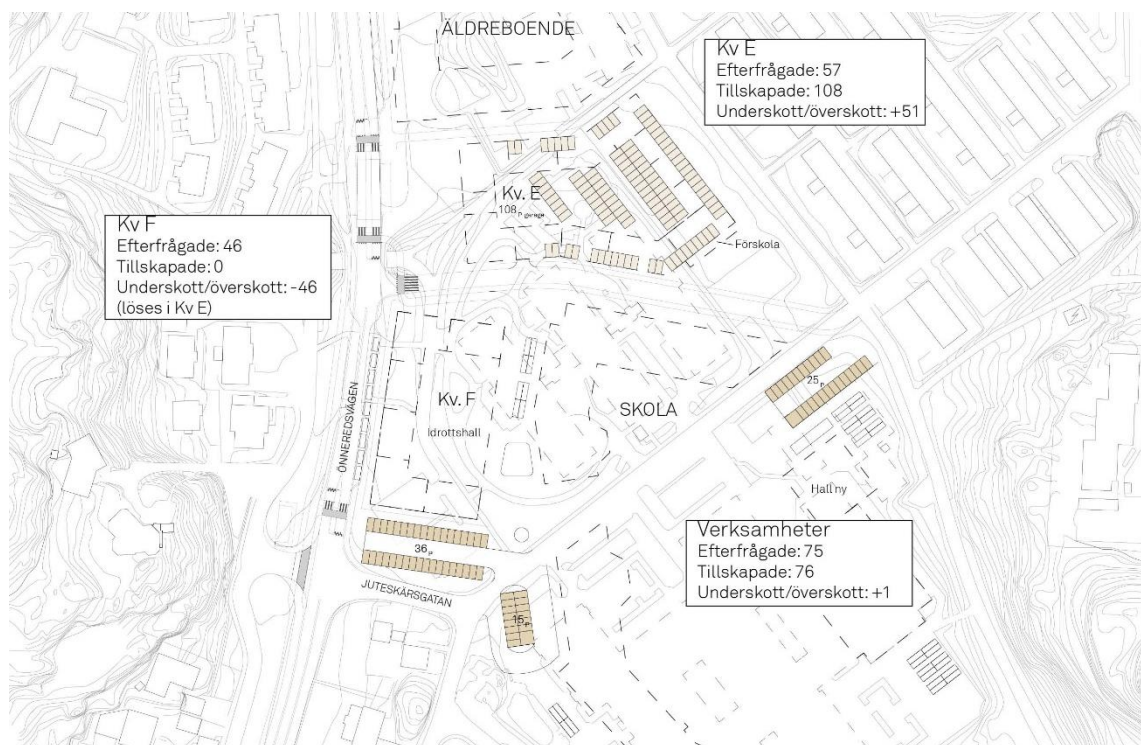
	Startvärdet	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
					
<b>BOSTÄDER</b>					
<i>Flerbostadshus</i>					
<i>Delområdet 1</i>	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>Delområdet 2</i>	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>En- och tvåbostadshus</i>					
<i>Boende</i>	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>Besökare</i>	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>Kategoriboenden</i>					
<i>Delområdet 2 (BMSS)</i>	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>Delområdet 1 (trygghetsbostäder)</i>	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<b>VERKSAMHETER</b>					
<i>Lokaler i bostadskvarter</i>					
<i>Anställda</i>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Besökare</i>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Idrottshall</i>					
<i>Anställda</i>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Besökare</i>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Förskola</i>					
<i>Sysselsatta</i>	1,4 P <sub>bil</sub> /avd	1,4 P <sub>bil</sub> /avd	1,4 P <sub>bil</sub> /avd	1,4 P <sub>bil</sub> /avd	<i>Ej aktuell</i>
<i>Korttidsparkering</i>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>

	Startvärdet	Stort Stadsdels- centrum	Läges- bedömning	Projekt- anpassning	Mobilitets- lösningar
					
<b>BOSTÄDER</b>					
<i>Flerbostadshus</i>					
<i>Delområdet 1</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>Delområdet 2</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>En- och tvåbostadshus</i>	<i>Ej aktuell</i>	-	<i>Ej aktuell</i>	<i>Ej aktuell</i>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Kategoriboenden</i>					
<i>Delområdet 2</i> <i>(BMSS)</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	1,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>Delområdet 1</i> <i>(trygghetsbostäder)</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	1,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<b>VERKSAMHETER</b>					
<i>Lokaler i bostadskvarter</i>					
<i>Anställda</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Besökare</i>	1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Idrottshall</i>					
<i>Anställda</i>	0,8 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	0,8 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	0,8 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Besökare</i>	2,1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	2,1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	2,1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Förskola</i>					
<i>Sysselsatta</i>	0,5 P <sub>Cykel</sub> /avd.	-	0,5 P <sub>Cykel</sub> /avd.	0,5 P <sub>Cykel</sub> /avd.	<i>Ej aktuell</i>
<i>Korttidsparkering</i>	0,2 P <sub>Cykel</sub> /avd.	-	0,2 P <sub>Cykel</sub> /avd.	0,2 P <sub>Cykel</sub> /avd.	<i>Ej aktuell</i>

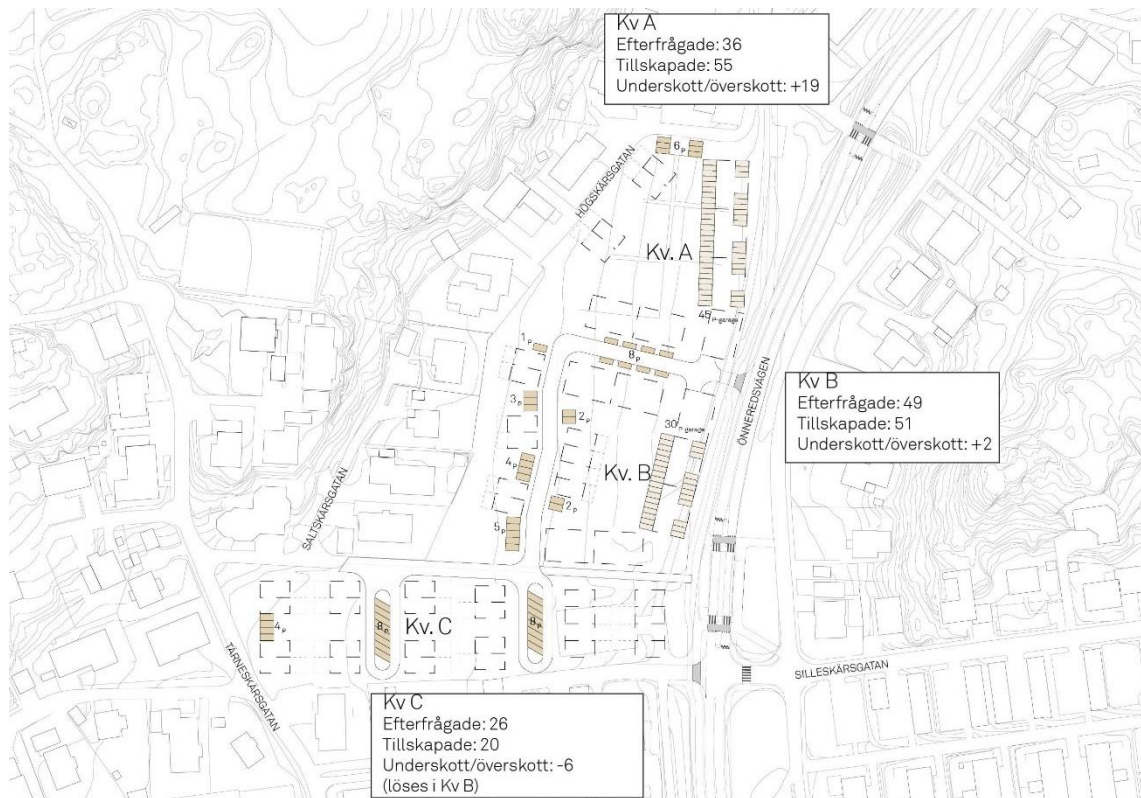
## 1.2 PARKERINGSPLATSER

	Antal/Yta		
<b>BOSTÄDER</b>			
<b>Delområdet 2</b>	<b>134 lgh</b>		
Kv A	48 lgh	36	102
Kv B	62 lgh	49	122
Kv C	24 lgh	26	<i>Ej aktuell</i>
<b>Delområdet 1</b>	<b>121 lgh</b>		
Kv E	75 lgh	57	158
Kv F	46 lgh	46	115
<b>VERKSAMHETER*</b>			
Förskola	350 m <sup>2</sup> /2 avd	5	2
Idrottshall	2880 m <sup>2</sup>	33	8
Lokaler i bostadskvarter	1428 m <sup>2</sup>	14	6

\*Antal efterfrågade parkeringsplatser för verksamheter kan sänkas till sammanlagt 75 platser för skola, idrottshall, lokaler och förskola. Detta har beräknats utifrån modellen för samutnyttjande i de nya anvisningarna.



Parkeringslösning delområdet 1



Parkeringslösning delområdet 2

### 1.3 REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSCKEDE

Risken bedöms vara hög för att parkeringsplatserna som byggs inte kommer nyttjas till följd av att parkeringen på gatan är mer attraktiv.

Ambitionen är att kostnader för parkering belastar den som nyttjar parkeringsplatsen.

Befintliga parkeringsytor kommer inte att tas i anspråk under byggtiden och påverkas därför inte av projektet.

Dessa frågor kommer undersökas närmare inför planens granskning.

## 2 INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING.....	3
1.1	Parkeringstal .....	3
1.2	Parkeringsplatser.....	5
1.3	Reglering, kostnadstäckning och byggskede.....	6
2	INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	7
3	INLEDNING .....	8
3.1	Bakgrund och syfte .....	8
3.2	Projektet Önneredsvägen.....	9
4	PARKERINGSTAL .....	12
4.1	Startvärde .....	12
4.1.1	Fastställ zon.....	12
4.1.2	Startvärde för bilparkering.....	12
4.1.3	Startvärde för cykelparkering .....	13
4.1.4	Resultat startvärde .....	15
4.2	Lägesbedömning.....	16
4.2.1	Utredningsområdet.....	16
4.2.2	Bilparkering bostäder .....	18
4.2.3	Bilparkering verksamheter .....	24
4.2.4	Cykelparkering bostäder.....	25
4.2.5	Cykelparkering verksamheter .....	25
4.2.6	Resultat lägesbedömning.....	26
4.3	Projektanpassning.....	27
4.3.1	Bilparkering bostäder .....	27
4.3.2	Bilparkering verksamheter .....	27
4.3.3	Cykelparkering bostäder.....	27
4.3.4	Cykelparkering verksamheter .....	27
4.3.5	Resultat projektanpassning.....	28
4.4	Mobilitetslösningar .....	29
4.5	Resultat P-tal .....	30
5	PARKERINGSPLATSER.....	31
5.1	Bilparkering .....	31
5.1.1	Antal platser från P-tal .....	31
5.1.2	Parkeringslösning.....	32
5.2	Cykelparkering.....	35
5.2.1	Parkering för ny bebyggelse .....	35
5.2.2	Lokalisering och utformning av parkeringen .....	35
5.2.3	Samnyttjande .....	36
6	REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSCHEDE .....	36
6.1	Parkering på gatumark.....	36
6.2	Förutsättningar för kostnadstäckning.....	36
6.3	Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet.....	36



## 3 INLEDNING

### 3.1 Bakgrund och syfte

Göteborgs Stad har påbörjat ett planarbete med syfte att möjliggöra utveckling av området utmed Önneredsvägen med bostäder, äldreboende och skola.

Planområdet är beläget i stadsdelen Önnered ca 10 km sydväst om Göteborg centrum och 2,5 km sydväst om Frölunda torg. Det omfattar cirka 70 000 m<sup>2</sup> och ägs av Göteborgs stad.

Planförslaget innebär:

- Nytt och större äldreboende
- Nya utbildningslokaler (skola)
- Fler bostäder med blandade upplåtelseformer
- Fler verksamheter så som lokaler i bostadskvarter, idrottshall och förskola
- Bättre tillgänglighet för gående och cyklister



*Planområdets placering i staden*

Markanvisning för bostäderna har skett till Månsson Fastigheter och Stena Fastigheter. I samband med framtagande av detaljplanen har Semrén och Månsson Arkitekter fått i uppdrag av exploatörerna att ta fram bland annat en mobilitets- och parkeringsutredning. Utredningen syftar till att belysa platsens förutsättningar för en hållbar tillgänglighet i linje med stadens mål, samt hur detta påverkar det förväntade behovet av parkeringsplatser för bil och cykel.

Den följer Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad (2018) med tillhörande anvisningar (version 1.1, 17 april 2019). Arbetsprocessen i riktlinjerna innefattar fyra analyssteg för att beräkna förväntad efterfrågan på parkering: Startvärde, Lägesbedömning, Projektanpassning och Mobilitetslösningar.

Denna utredning omfattar enbart de delar som har markanvisats dvs bostäder med tillhörande verksamhetslokaler samt idrottshall och förskola.



## 3.2 Projektet Önneredsvägen

Projektområdet omfattas av två delar. Inom delområdet 1 planeras bostäder i kvartersstruktur i två till fem våningar samt verksamhetslokaler i bottenvåningar längs Önneredsvägen. En idrotts hall och en förskola på två avdelningar integreras i bostadskvarteren. Delar av bostäderna planeras som trygghetsboende. I detta delområdet planeras även en äldreboende och en skola av Göteborgs stad men dessa ingår inte i den här utredningen.

Inom delområdet 2 planeras flerbostadshus i tre till fyra våningar samt ett antal rad- och parhus. Det planeras också för två BmSS-boende (bostäder med särskild service).



*Delområdenas läge och avgränsning*



Illustrationsritning för delområdet 1





Illustrationsritning för delområdet 2

Tabellen nedan visar en uppskattning på BTA och antal lägenheter för de olika ändamålen i respektive delområde.

	Antal/Yta
<b>BOSTÄDER</b>	
<b>Delområdet 2</b>	<b>134 lgh</b>
Kv A	48 lgh
Kv B	62 lgh
Kv C	24 lgh
<b>Delområdet 1</b>	<b>121 lgh</b>
Kv E	75 lgh
Kv F	46 lgh
<b>VERKSAMHETER</b>	
Förskola	350 m <sup>2</sup> /2 avd
Idrottshall	2880 m <sup>2</sup>
Lokaler i bostadskvarter	1428 m <sup>2</sup>

## 4 PARKERINGSTAL

### 4.1 STARTVÄRDE

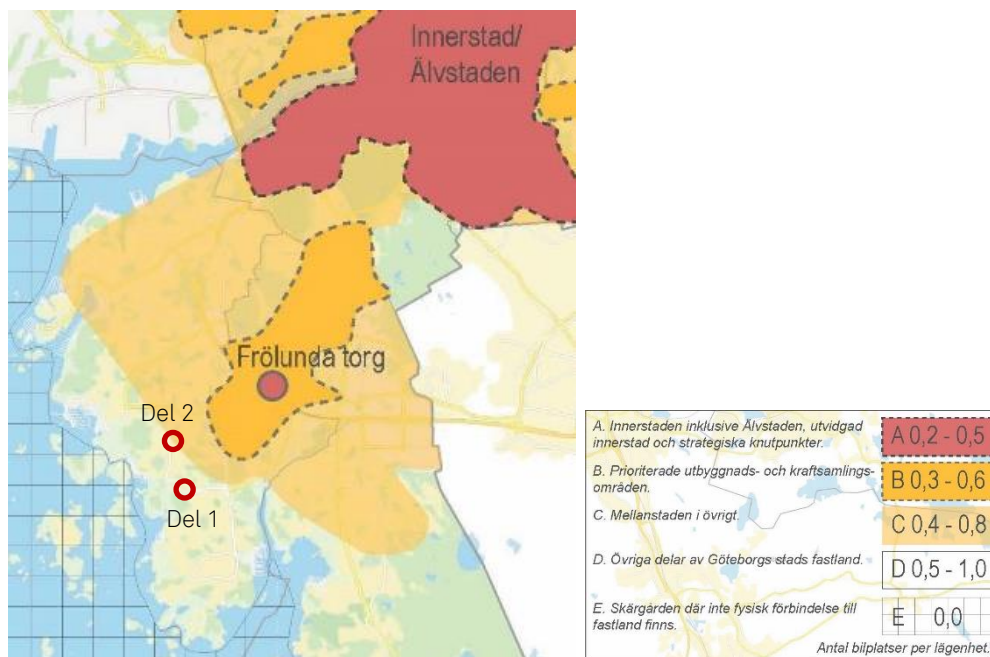
#### 4.1.1 Fastställ zon

I detta kapitel väljs normalspann och startvärdet utifrån projektets läge i staden.

#### 4.1.2 Startvärde för bilparkering

##### Bostäder

Planområdet omfattas av två delar som ligger i olika zoner vad gäller flerbostadshus. Delområde 1 ligger inom zon D och delområde 2 ligger inom zon C.



Utdrag ur normalspannskarta för flerbostadshus enligt riktlinjerna. Röda cirklar visar ungefärlig lokalisering av aktuella delområden.

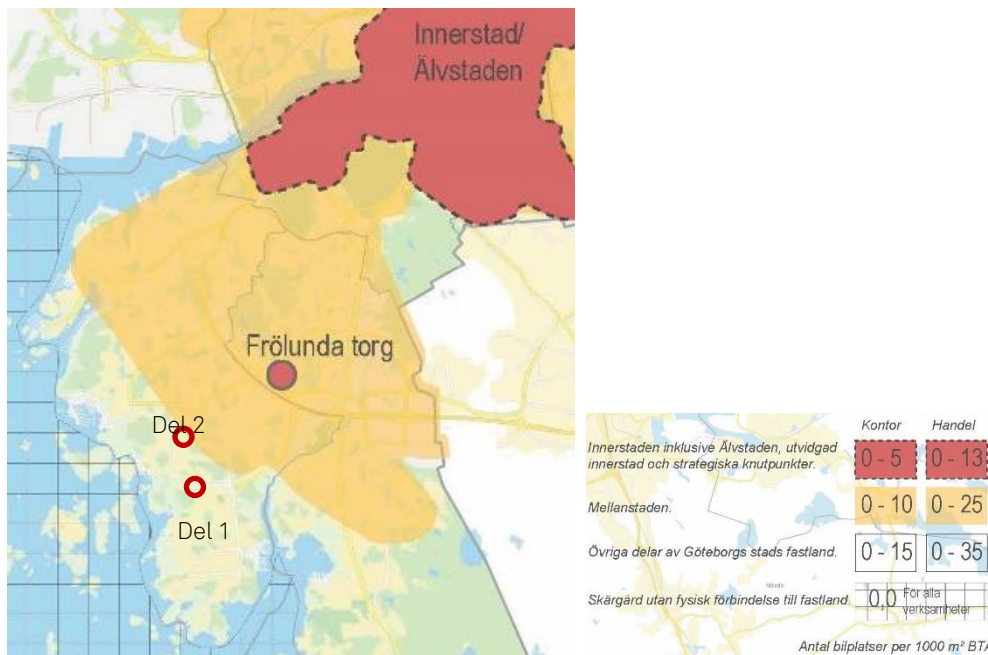
Vid en- och tvåbostadshus ska enligt riktlinjerna utrymme för minst en (1) boendeparkering och 0,1 besöksparkering per bostad anordnas inom eller i närheten av fastigheten.

Kategoriboende kan enligt riktlinjerna ha parkeringstal som är lägre än normalspannet för flerbostadshus (0,1 under den lägsta delen av normalspannet).

##### Verksamheter

De planerade verksamheterna består av mindre lokaler i bostadskvarteren E och F på bottenvåning längs Önneredsvägen, en mindre förskola inom kv. E och en idrottshall inom kv. F.

För sysselsatta i förskola väljs startvärde för utifrån projektområdets läge i staden. För korttidsparkering (för hämtning och lämning av barn) tillämpas tillfälligtvis 2011 års parkeringstal.



Utdrag ur normalspannskarta för verksamheter enligt riktlinjerna. Röda cirklar visar ungefärlig lokalisering av aktuella områden.

För idrottshall och de mindre lokalerna i bostadskvarteren saknas startvärde i riktlinjerna. I sådana fall räknas parkeringstalet utifrån antal anställda och besökare samt antal fordon dessa använder (enligt trafikstrategins vilja om framtida färdmedelsfördelning).

Verksamhet	Antal anställda	Antal samtida besökare/utövare	Andel framtida bilresor Tynnered	Startvärde för bilparkering
Idrottshall	5 Pers./1000 m <sup>2</sup> BTA	30 Pers./1000 m <sup>2</sup> BTA	33%	1,7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup> BTA (anställda) 9,9 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup> BTA (besökare)
Lokaler i bostadskvarter	15 Pers./1000 m <sup>2</sup> BTA	15 Pers./1000 m <sup>2</sup> BTA	33%	5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup> BTA (anställda) 5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup> BTA (besökare)

Tätheten på anställda och besökare är hämtad från vedertagna värden som används för ändamålet och i de fall där vedertaget värde saknas har en kvalificerad bedömning gjorts.

## 4.1.3 Startvärde för cykelparkering

### Bostäder

För flerbostadshus med genomsnittlig lägenhetsfördelning krävs enligt riktlinjerna minst två cykelplatser i cykelrum eller förråd per lägenhet samt ytterligare minst 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende.

För en- och tvåbostadshus anges inga parkeringstal för cykel, då det inte anses nödvändigt att reglera frågan.

För kategoriöbände är utgångspunkten det samma som vanliga flerbostadshus. Talet kommer anpassas sedan i projektanpassning.



## Verksamheter

För verksamheter av olika slag ska parkering för cykel anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning. För att beräkna veckomaxtimmen har andelen anställda respektive besökare som cyklar till verksamheten beräknats utifrån trafikstrategins färdmedelsfördelning.

<i>Verksamhet</i>	<i>Antal anställda</i>	<i>Antal samtida besökare/utövare</i>	<i>Andel cykelresor i Tynnered anställda</i>	<i>Andel cykelresor i Tynnered besökare</i>	<i>Startvärde för cykelparkering</i>
<i>Idrottshall</i>	5 Pers./1000 m <sup>2</sup> BTA	30 Pers./1000 m <sup>2</sup> BTA	17%	7%	0,8 P <sub>Cykel</sub> /1000 m <sup>2</sup> BTA (anställda) 2,1 P <sub>Cykel</sub> /1000 m <sup>2</sup> BTA (besökare)
<i>Lokaler i bostadskvarter</i>	15 Pers./1000 m <sup>2</sup> BTA	15 Pers./1000 m <sup>2</sup> BTA	17%	7%	2,5 P <sub>Cykel</sub> /1000 m <sup>2</sup> BTA (anställda) 1 P <sub>Cykel</sub> /1000 m <sup>2</sup> BTA (besökare)
<i>Förskola</i>	3 Pers./avd.	3 Pers./avd.	17%	7%	0,5 P <sub>Cykel</sub> /avd. (anställda) 0,2 P <sub>Cykel</sub> /avd. (besökare)

Tätheten på anställda och besökare är hämtad från vedertagna värden som används för ändamålet och i de fall där vedertaget värde saknas har en kvalificerad bedömning gjorts.

## 4.1.4 Resultat startvärde

	Startvärdet	Stort Stadsdels- centrum	Läges- bedömning	Projekt- anpassning	Mobilitets- lösningar
					
<b>BOSTÄDER</b>					
<i>Flerbostadshus</i>					
<i>Delområdet 1</i>	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh				
<i>Delområdet 2</i>	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh				
<i>En- och tvåbostadshus</i>					
<i>Boende</i>	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh				
<i>Besökare</i>	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh				
<i>Kategoriboenden</i>					
<i>Delområdet 2 (BMSS)</i>	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh				
<i>Delområdet 1 (trygghetsbostäder)</i>	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh				
<b>VERKSAMHETER</b>					
<i>Lokaler i bostadskvarter</i>					
<i>Anställda</i>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>				
<i>Besökare</i>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>				
<i>Idrottshall</i>					
<i>Anställda</i>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>				
<i>Besökare</i>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>				
<i>Förskola</i>					
<i>Sysselsatta</i>	1,4 P <sub>bil</sub> /avd				
<i>Korttidsparkering</i>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>				
					
<b>BOSTÄDER</b>					
<i>Flerbostadshus</i>					
<i>Delområdet 1</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh				
<i>Delområdet 2</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh				
<i>En- och tvåbostadshus</i>	<i>Ej aktuell</i>				
<i>Kategoriboenden</i>					
<i>Delområdet 2 (BMSS)</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh				
<i>Delområdet 1 (trygghetsbostäder)</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh				
<b>VERKSAMHETER</b>					
<i>Lokaler i bostadskvarter</i>					
<i>Anställda</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>				
<i>Besökare</i>	1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>				
<i>Idrottshall</i>					
<i>Anställda</i>	0,8 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>				
<i>Besökare</i>	2,1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>				
<i>Förskola</i>					
<i>Sysselsatta</i>	0,5 P <sub>Cykel</sub> /avd.				
<i>Korttidsparkering</i>	0,2 P <sub>Cykel</sub> /avd.				

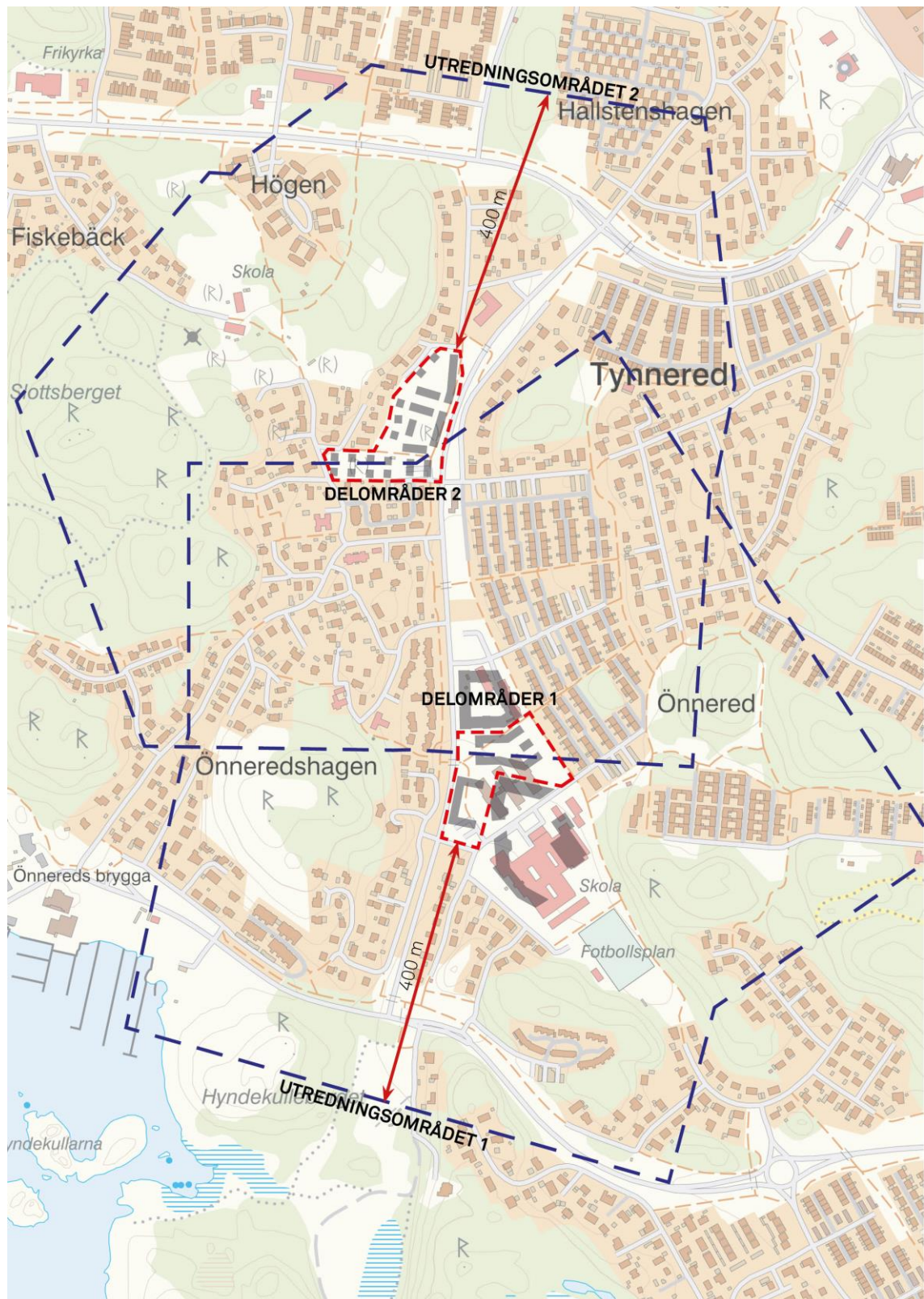


## 4.2 LÄGESBEDÖMNING

I det här kapitlet bedöms projektets läge mer i detalj. Lägesbedömningen kan ge avdrag på parkeringstalet för bil samt både påslag och avdrag på parkeringstalet för cykel.

### 4.2.1 Utredningsområdet

Utredningsområde omfattar enligt riktlinjerna ett större geografiskt område än enbart projektet. Det utgörs generellt av en radie på 400 meter från projektområdets gräns. Eftersom planområdet är stort räknas utredningsområde separat för respektive delområde. Lägesbedömningen görs därefter utifrån de två delområdena.



*Delområdena (röd streckad linje) med tillhörande utredningsområde (blå streckad linje)*

## 4.2.2 Bilparkering bostäder

### Stort stadsdelscentrum

Enligt riktlinjerna ger närhet till ett befintligt eller planerat stort stadsdelscentrum inom zon C och D avdrag för bostäder. Centrumet ska tillföra ett större innehåll än vad som ingår i "god service och urbana verksamheter", såsom stor dagligvaruhandel, många etableringar av sällanköpshandel, restauranger och kultur. Dessutom ska det stora stadsdelscentrumet ligga i direkt närhet till en hållplats med god kollektivtrafik.

Det planeras ett lokalt torg inom delområdet 1 men det uppfyller inte alla kriterier enligt definitionen ovan. Parkeringstal för bil kvarstår därför oförändrat.

### Sammanvägd tillgänglighet

God sammanvägd tillgänglighet innebär direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter eller andra förutsättningar som underlättar en god mobilitet.

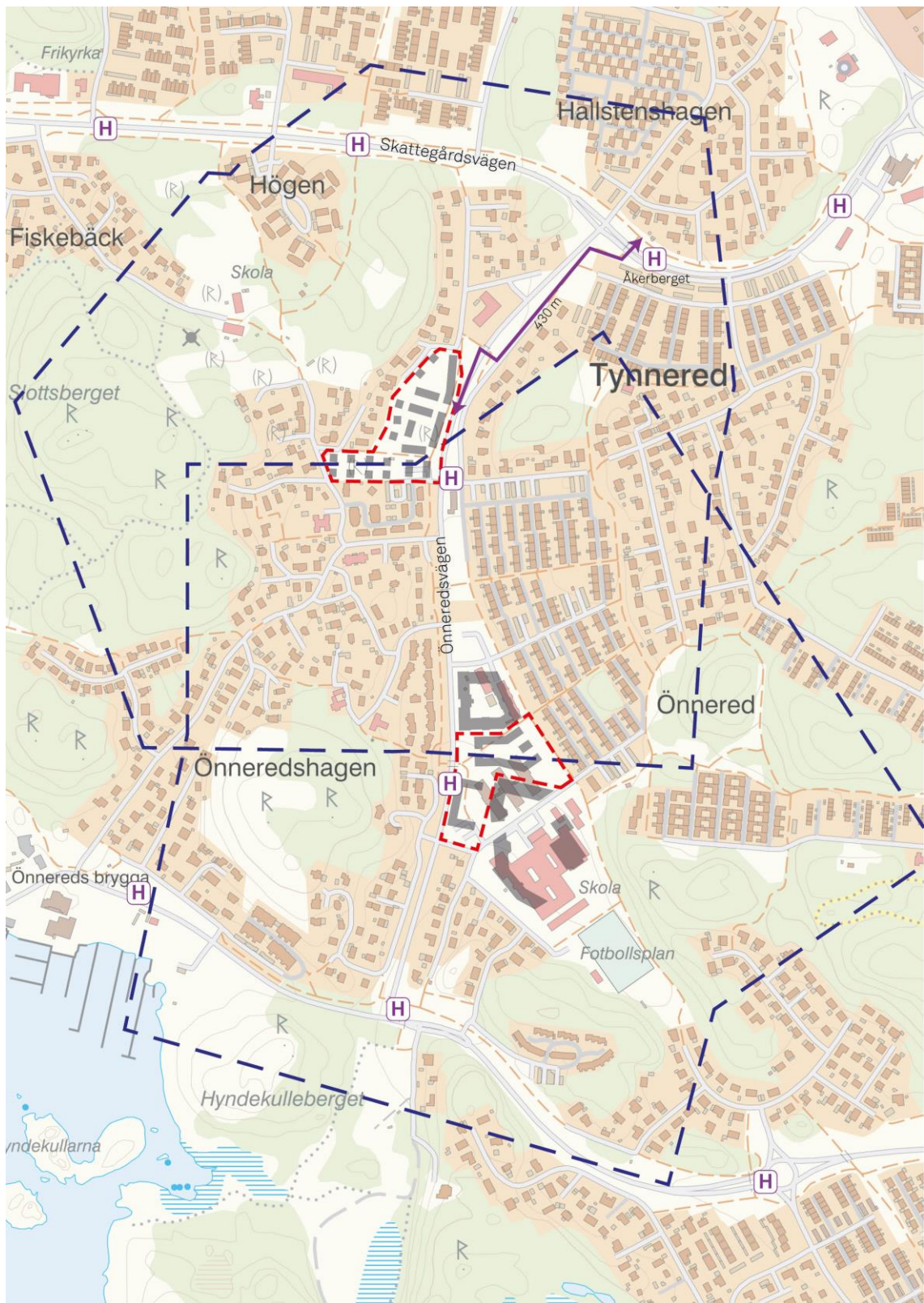
När lägesbedömningen visar god sammanvägd tillgänglighet ges projektområden i zon C och D 0,1 i avdrag mot startvärdet.

### Kollektivtrafik

Med direkt närhet avses här ett verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns och med god kollektivtrafik avses 10 minuters trafik under högtrafik (vardagar 06:00-08:30 samt 15:00-18:00). Utöver detta bör annan kollektivtrafik finnas som komplement.

Det finns flera busshållplatser i direkt närhet av båda projektområdena. Turtätheten längs Skattegårdsvägen är ca 10 minuter vid högtrafik och något glesare längs Önneredsvägen. Delområdet 1 bedöms därför ha direkt närhet till god kollektivtrafik. Detta gäller inte delområdet 2.





Karta över kollektivtrafikshållplatser inom utredningsområdena

## Cykel

Med direkt närhet avses här att avståndet från projektområdets gräns till det övergripande cykelvägnätet eller pendelcykelnätet inte överskrider

- 500 meter verkligt cykelavstånd via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata alternativt
- 100 meter verkligt cykelavstånd via andra gator

Enligt definitionen har båda projektområden direkt närhet till stadens övergripande cykelvägnätet.



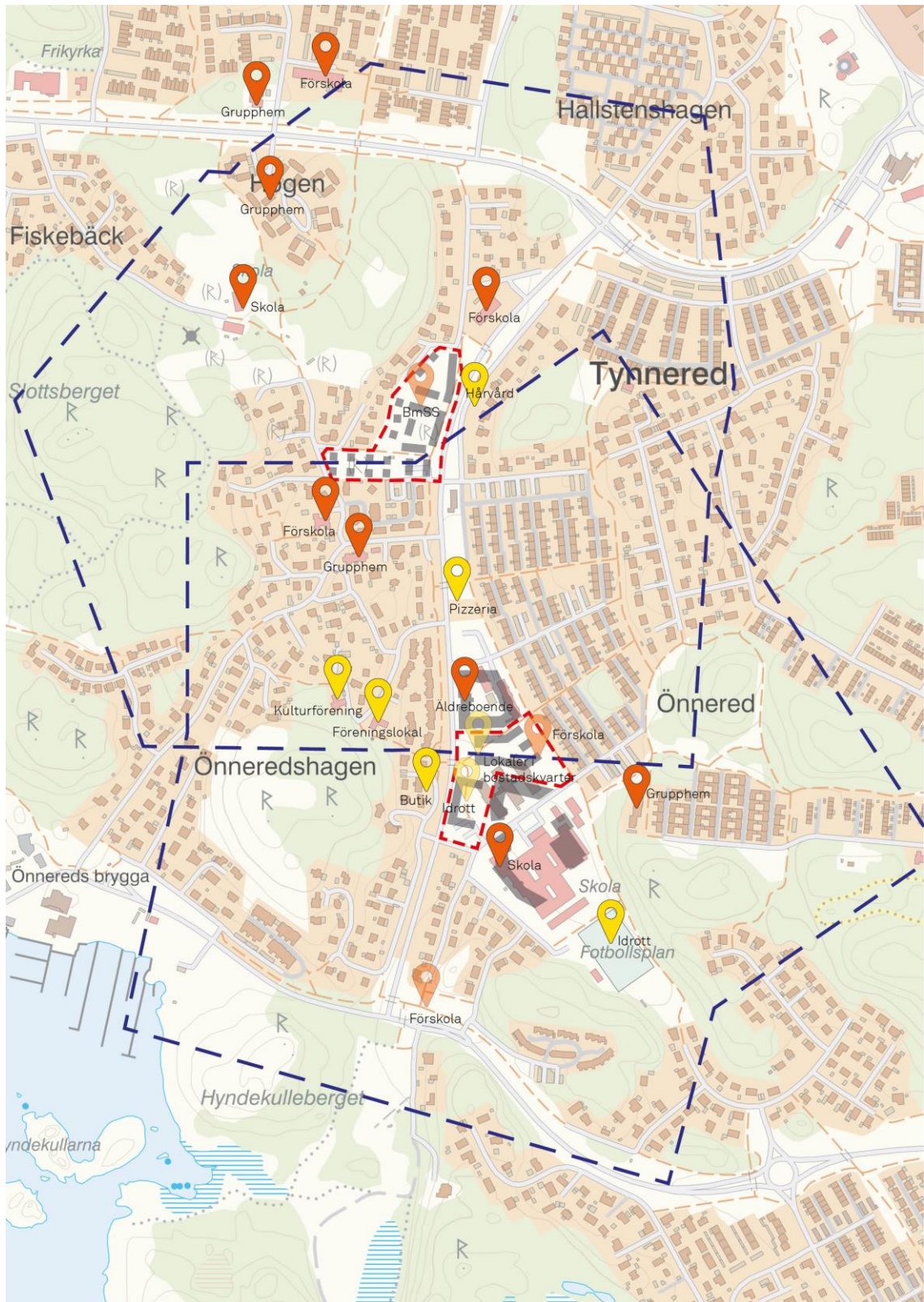


## Service och andra urbana verksamheter

Med direkt närhet avses här ett verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns.

Service som områdena har direkt närhet till består av förskolor, grundskolor, äldre och omsorg samt idrott. Tillgång till dagligvaruhandel, öppen hälso-/sjukvård och tandvård samt butiker, restauranger och andra urbana verksamheter är mindre bra i dagsläget. Detta bedöms förbättras i samband med utveckling av området.





Karta över befintliga och planerade service (orange) samt befintliga och planerade urbana verksamheter (gul) inom utredningsområdena

## Övrigt

Det finns inga bilpooler inom eller i närheten av projektområdena.

## Sammanfattning

### Delområdet 1

- Direkt närhet till god kollektivtrafik: Ja
- Bra cykelinfrastruktur: Ja
- Service och andra urbana verksamheter: Nej
- Bilpool i närheten: Nej

### Delområdet 2

- Direkt närhet till god kollektivtrafik: Nej
- Bra cykelinfrastruktur: Ja
- Service och andra urbana verksamheter: Nej
- Bilpool i närheten: Nej

Projektet uppfyller inte alla kriterierna för god sammanvägd tillgänglighet eller närhet till stort stadsdelscentrum. Parkeringstalet för bostäder förblir oförändrat.

## 4.2.3 Bilparkering verksamheter

### Sammanvägd tillgänglighet

Avdrag kan göras om det är god sammanvägd tillgänglighet, dvs. direkt närhet till god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur.

### Kollektivtrafik

Delområdet 1 bedöms ha direkt närhet till god kollektivtrafik. Detta gäller dock inte delområdet 2.

### Cykel

Enligt definitionen har båda projektområden direkt närhet till stadens övergripande cykelvägnätet.

## Övrigt

Det finns inga bilpooler inom eller i närheten av projektområdena.

## Sammanfattning

### Delområdet 1

- Direkt närhet till god kollektivtrafik: Ja
- Bra cykelinfrastruktur: Ja
- Bilpool i närheten: Nej

### Delområdet 2

- Direkt närhet till god kollektivtrafik: Nej
- Bra cykelinfrastruktur: Ja
- Bilpool i närheten: Nej

Projektet uppfyller inte alla kriterierna för god sammanvägd tillgänglighet.  
Parkeringsstalet för verksamheter förblir oförändrat.



#### 4.2.4 Cykelparkering bostäder

Projektområdets läge ger ingen höjning eller sänkning av cykelparkeringstalen för bostäder.

#### 4.2.5 Cykelparkering verksamheter

Projektområdets läge ger ingen höjning eller sänkning av cykelparkeringstalen för verksamheter.

## 4.2.6 Resultat lägesbedömning

	Startvärdet	Stort Stadsdels- centrum	Läges- bedömning	Projekt- anpassning	Mobilitets- lösningar
					
<b>BOSTÄDER</b>					
<i>Flerbostadshus</i>					
<i>Delområdet 1</i>	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh		
<i>Delområdet 2</i>	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh		
<i>En- och tvåbostadshus</i>					
<i>Boende</i>	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh		
<i>Besökare</i>	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh		
<i>Kategoriboenden</i>					
<i>Delområdet 2 (BMSS)</i>	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh		
<i>Delområdet 1 (trygghetsbostäder)</i>	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh		
<b>VERKSAMHETER</b>					
<i>Lokaler i bostadskvarter</i>					
<i>Anställda</i>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>		
<i>Besökare</i>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>		
<i>Idrottshall</i>					
<i>Anställda</i>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>		
<i>Besökare</i>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>		
<i>Förskola</i>					
<i>Sysselsatta</i>	1,4 P <sub>bil</sub> /avd	1,4 P <sub>bil</sub> /avd	1,4 P <sub>bil</sub> /avd		
<i>Korttidsparkering</i>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>		
					
<b>BOSTÄDER</b>					
<i>Flerbostadshus</i>					
<i>Delområdet 1</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh		
<i>Delområdet 2</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh		
<i>En- och tvåbostadshus</i>	<i>Ej aktuell</i>	-	<i>Ej aktuell</i>		
<i>Kategoriboenden</i>					
<i>Delområdet 2 (BMSS)</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh		
<i>Delområdet 1 (trygghetsbostäder)</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh		
<b>VERKSAMHETER</b>					
<i>Lokaler i bostadskvarter</i>					
<i>Anställda</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>		
<i>Besökare</i>	1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>		
<i>Idrottshall</i>					
<i>Anställda</i>	0,8 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	0,8 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>		
<i>Besökare</i>	2,1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	2,1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>		
<i>Förskola</i>					
<i>Sysselsatta</i>	0,5 P <sub>Cykel</sub> /avd.	-	0,5 P <sub>Cykel</sub> /avd.		
<i>Korttidsparkering</i>	0,2 P <sub>Cykel</sub> /avd.	-	0,2 P <sub>Cykel</sub> /avd.		

## 4.3 PROJEKTANPASSNING

I detta kapitel redovisas projektets karaktär/verksamhetstyp och utifrån de egenskaper som är kopplade till dessa kan avdrag och påslag göras på P-talen.

### 4.3.1 Bilparkering bostäder

Lägenhetsfördelningen för flerbostadshusen är inte känd i det här skedet. Parkeringstalet för bil kvarstår därför oförändrat jämfört med resultatet av lägesbedömning.

### 4.3.2 Bilparkering verksamheter

#### Verksamhetskaraktär

Inom delområde 1 planeras en mindre förskola inom kv. E och en idrottshall inom kv. F samt lokaler på bottenvåningar längs Önneredsvägen både i kv E och kv F. Idag är verksamhetstypen inte fastställd, men ytan lämpar sig t.ex. för frisör, pizzeria, livs- och godisbutik eller liknande där antal besökare till verksamheten är begränsat och är av huvudsakligen lokal karaktär. Enligt riktlinjerna bör i sådana fall parkeringstal för bil vara låga eller noll. I beräkningen av startvärdet har hänsyn tagits till detta. Det blir därför inga förändringar i detta steg.

Det planeras inte några verksamheter inom delområdet 2.

### 4.3.3 Cykelparkering bostäder



Vid kategoribostäder kan det enligt riktlinjerna övervägas lägre parkeringstal för cykel eftersom de boende sannolikt inte cyklar i så hög grad. Talet sänks därför till 1,5 p/lgh.

Parkeringstal för cykel för övriga bostäder förändras inte.

### 4.3.4 Cykelparkering verksamheter

Projektets karaktär/verksamhetstyp ger ingen höjning eller sänkning av cykelparkeringstalen för verksamheter.

## 4.3.5 Resultat projekthanpassning

	Startvärdet	Stort Stadsdels- centrum	Läges- bedömning	Projekt- anpassning	Mobilitets- lösningar
					
<b>BOSTÄDER</b>					
<i>Flerbostadshus</i>					
<i>Delområdet 1</i>	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	
<i>Delområdet 2</i>	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	
<i>En- och tvåbostadshus</i>					
<i>Boende</i>	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	
<i>Besökare</i>	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh	
<i>Kategoriboenden</i>					
<i>Delområdet 2 (BMSS)</i>	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	
<i>Delområdet 1 (trygghetsbostäder)</i>	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh	
<b>VERKSAMHETER</b>					
<i>Lokaler i bostadskvarter</i>					
<i>Anställda</i>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	
<i>Besökare</i>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	
<i>Idrottshall</i>					
<i>Anställda</i>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	
<i>Besökare</i>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	
<i>Förskola</i>					
<i>Sysselsatta</i>	1,4 P <sub>bil</sub> /avd	1,4 P <sub>bil</sub> /avd	1,4 P <sub>bil</sub> /avd	1,4 P <sub>bil</sub> /avd	
<i>Korttidsparkering</i>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	
					
<b>BOSTÄDER</b>					
<i>Flerbostadshus</i>					
<i>Delområdet 1</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	
<i>Delområdet 2</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	
<i>En- och tvåbostadshus</i>	<i>Ej aktuell</i>	-	<i>Ej aktuell</i>	<i>Ej aktuell</i>	
<i>Kategoriboenden</i>					
<i>Delområdet 2 (BMSS)</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	1,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	
<i>Delområdet 1 (trygghetsbostäder)</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	1,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	
<b>VERKSAMHETER</b>					
<i>Lokaler i bostadskvarter</i>					
<i>Anställda</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	
<i>Besökare</i>	1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	
<i>Idrottshall</i>					
<i>Anställda</i>	0,8 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	0,8 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	0,8 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	
<i>Besökare</i>	2,1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	2,1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	2,1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	
<i>Förskola</i>					
<i>Sysselsatta</i>	0,5 P <sub>Cykel</sub> /avd.	-	0,5 P <sub>Cykel</sub> /avd.	0,5 P <sub>Cykel</sub> /avd.	
<i>Korttidsparkering</i>	0,2 P <sub>Cykel</sub> /avd.	-	0,2 P <sub>Cykel</sub> /avd.	0,2 P <sub>Cykel</sub> /avd.	



#### 4.4 MOBILITETSLÖSNINGAR

Utifrån beskrivna förutsättningar ser inte byggherrarna något behov av att teckna mobilitetsavtal för att ytterligare sänka bilparkeringstalet i projektet.



## 4.5 Resultat P-tal

I detta avsnitt presenteras de slutgiltiga parkeringstalen som erhållits efter analysstegen.

	Startvärdet	Stort Stadsdels- centrum	Läges- bedömning	Projekt- anpassning	Mobilitets- lösningar
					
<b>BOSTÄDER</b>					
<i>Flerbostadshus</i>					
<i>Delområdet 1</i>	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>Delområdet 2</i>	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>En- och tvåbostadshus</i>					
<i>Boende</i>	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	1,0 P <sub>bil</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>Besökare</i>	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh	0,1 P <sub>bil</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>Kategoriboenden</i>					
<i>Delområdet 2 (BMSS)</i>	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>Delområdet 1 (trygghetsbostäder)</i>	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<b>VERKSAMHETER</b>					
<i>Lokaler i bostadskvarter</i>					
<i>Anställda</i>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Besökare</i>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	5 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Idrottshall</i>					
<i>Anställda</i>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	1,7 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Besökare</i>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	9,9 P <sub>bil</sub> /1000m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Förskola</i>					
<i>Sysselsatta</i>	1,4 P <sub>bil</sub> /avd	1,4 P <sub>bil</sub> /avd	1,4 P <sub>bil</sub> /avd	1,4 P <sub>bil</sub> /avd	<i>Ej aktuell</i>
<i>Korttidsparkering</i>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	7 P <sub>bil</sub> /1000 m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
					
<b>BOSTÄDER</b>					
<i>Flerbostadshus</i>					
<i>Delområdet 1</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>Delområdet 2</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>En- och tvåbostadshus</i>	<i>Ej aktuell</i>	-	<i>Ej aktuell</i>	<i>Ej aktuell</i>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Kategoriboenden</i>					
<i>Delområdet 2 (BMSS)</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	1,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<i>Delområdet 1 (trygghetsbostäder)</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	1,5 P <sub>Cykel</sub> /lgh	<i>Ej aktuell</i>
<b>VERKSAMHETER</b>					
<i>Lokaler i bostadskvarter</i>					
<i>Anställda</i>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	2,5 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	2,5 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Besökare</i>	1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Idrottshall</i>					
<i>Anställda</i>	0,8 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	0,8 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	0,8 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Besökare</i>	2,1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	-	2,1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	2,1 P <sub>Cykel</sub> /1000m <sup>2</sup>	<i>Ej aktuell</i>
<i>Förskola</i>					
<i>Sysselsatta</i>	0,5 P <sub>Cykel</sub> /avd.	-	0,5 P <sub>Cykel</sub> /avd.	0,5 P <sub>Cykel</sub> /avd.	<i>Ej aktuell</i>
<i>Korttidsparkering</i>	0,2 P <sub>Cykel</sub> /avd.	-	0,2 P <sub>Cykel</sub> /avd.	0,2 P <sub>Cykel</sub> /avd.	<i>Ej aktuell</i>

## 5 PARKERINGSPLATSER

### 5.1 BILPARKERING

#### 5.1.1 Antal platser från P-tal

##### Platser för ny bebyggelse

I tabellen nedan redovisas den totala efterfrågan på bilparkering för ny bebyggelse givet de parkeringstal som tagits fram enligt beskrivningarna i riktlinjerna och ytor för respektive användning.

	Beräknat p-tal	Antal/Yta	Antal p-platser
<b>BOSTÄDER</b>			
<b>Delområdet 2</b>		<b>134 lgh</b>	<b>111</b>
<b>Kv A</b>		<b>48 lgh</b>	<b>36</b>
Flerbostadshus	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	36 lgh	29
Kategoriboenden (BMSS)	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	8 lgh	3
En- och tvåbostadshus	1,1 P <sub>bil</sub> /lgh	4 lgh	4
<i>Besökare</i>	<i>0,1 P<sub>bil</sub>/lgh</i>		<i>0</i>
<i>Boende</i>	<i>1 P<sub>bil</sub>/lgh</i>		<i>4</i>
<b>Kv B</b>		<b>62 lgh</b>	<b>49</b>
Flerbostadshus	0,8 P <sub>bil</sub> /lgh	44 lgh	35
Kategoriboenden (BMSS)	0,3 P <sub>bil</sub> /lgh	8 lgh	3
En- och tvåbostadshus	1,1 P <sub>bil</sub> /lgh	10 lgh	11
<i>Besökare</i>	<i>0,1 P<sub>bil</sub>/lgh</i>		<i>1</i>
<i>Boende</i>	<i>1 P<sub>bil</sub>/lgh</i>		<i>10</i>
<b>Kv C</b>		<b>24 lgh</b>	<b>26</b>
En- och tvåbostadshus		24 lgh	26
<i>Besökare</i>	<i>0,1 P<sub>bil</sub>/lgh</i>		<i>2</i>
<i>Boende</i>	<i>1 P<sub>bil</sub>/lgh</i>		<i>24</i>
<b>Delområdet 1</b>		<b>121 lgh</b>	<b>102</b>
<b>Kv E</b>		<b>75 lgh</b>	<b>57</b>
Flerbostadshus	1 P <sub>bil</sub> /lgh	45 lgh	45
Kategoriboenden (trygghetsboende)	0,4 P <sub>bil</sub> /lgh	30 lgh	12
<b>Kv F</b>		<b>46 lgh</b>	<b>46</b>
Flerbostadshus	1 P <sub>bil</sub> /lgh	46 lgh	46
<b>VERKSAMHETER</b>			
<b>Förskola</b>		<b>350 m<sup>2</sup></b>	<b>5</b>
<i>Sysselsatta</i>	<i>1,4 P<sub>bil</sub>/avd</i>	<i>350 m<sup>2</sup></i>	<i>3</i>
<i>Korttidsparkering</i>	<i>7 P<sub>bil</sub>/1000 m<sup>2</sup> BTA</i>	<i>2 avd</i>	<i>2</i>

	Beräknat p-tal	Antal/Yta	Antal p-platser
<b>Idrottshall</b>	<b>11,6 <math>P_{bil}/1000\text{ m}^2</math> BTA</b>	<b>2880 <math>\text{m}^2</math></b>	<b>33</b>
<i>Anställda</i>	<i>1,7 <math>P_{bil}/1000\text{ m}^2</math> BTA</i>		<i>5</i>
<i>Besökare</i>	<i>9,9 <math>P_{bil}/1000\text{ m}^2</math> BTA</i>		<i>29</i>
<b>Lokaler i bostadskvarter</b>	<b>10 <math>P_{bil}/1000\text{ m}^2</math> BTA</b>	<b>1428 <math>\text{m}^2</math></b>	<b>14</b>
<b>Kv E</b>	<b>10 <math>P_{bil}/1000\text{ m}^2</math> BTA</b>	<b>792 <math>\text{m}^2</math></b>	<b>8</b>
<i>Anställda</i>	<i>5 <math>P_{bil}/1000\text{ m}^2</math> BTA</i>		<i>4</i>
<i>Besökare</i>	<i>5 <math>P_{bil}/1000\text{ m}^2</math> BTA</i>		<i>4</i>
<b>Kv F</b>	<b>10 <math>P_{bil}/1000\text{ m}^2</math> BTA</b>	<b>636 <math>\text{m}^2</math></b>	<b>6</b>
<i>Anställda</i>	<i>5 <math>P_{bil}/1000\text{ m}^2</math> BTA</i>		<i>3</i>
<i>Besökare</i>	<i>5 <math>P_{bil}/1000\text{ m}^2</math> BTA</i>		<i>3</i>

## Påverkan på befintlig bebyggelse

Inom delområdet 1 kommer de parkeringsplatser som idag används av befintlig skola och äldreboende försvinna när kvarteren byggs om. Samtliga platser som ska finnas tillgängliga för verksamheterna tillskapas inom projektet.

Gällande delområdet 2 kommer inga befintliga platser att tas i anspråk och befintlig bebyggelse bedöms inte att påverkas.

## 5.1.2 Parkeringslösning

### Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Det finns inte några parkeringsanläggningar i närområdet som kan utnyttjas. Exploatörerna kommer att lösa sitt behov av bil- och cykelparkering inom det egna området.

### Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Det finns goda möjligheter för samverkan mellan exploatörerna inom planen. De har för avsikt att samlokalisera parkeringsplatser där möjlighet finns. Inför planens granskning kommer det redovisas närmare var och hur samlokalisering sker.

### Samnyttjande

I detta projekt bedöms det finnas särskilt goda möjligheter till samnyttjande mellan de planerade verksamheterna inom delområdet 1 eftersom de olika användningar har olika nyttjandetider. Detta innebär att antalet parkeringsplatser som behöver byggas kan reduceras då parkeringarna kan delas.

Dessutom kommer inte några förhyrda platser erbjudas för att främja samnyttjande av parkering.

För att beräkna antalet parkeringsplatser som behövs vid samnyttjande används tabellen nedan. Samnyttjande enligt denna modell räknas ut genom att först beräkna hur många parkeringsplatser som behövs för respektive kategori. antalet parkeringsplatser som behövs för respektive kategori multipliceras sedan med de definierade

samnyttjandetalen. Antalet parkeringsplatser som måste anläggas utgår ifrån den tidpunkt där parkeringsbehovet sett till kategori och beläggningsgrad är som högst.

Kategori	Högsta nyttjandegrad %			
	Mån-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
<i>Bostäder</i>	80	80	70	100
<i>Kontor</i>	100	20	10	10
<i>Dagligvaruhandel</i>	40	100	80	5
<i>Sällanköphandel</i>	40	80	100	5
<i>Skola/förskola</i>	100	20	5	0
<i>Industri, lager</i>	100	20	10	10
<i>Andra verksamheter</i>	Bestäms i varje enskilt fall			

#### Procentsatser vid samnyttjande

För andra verksamheter som finns i detta projekt nämligen idrottshall och småskalig verksamhet i bostadskvarter utgår vi från Borås stads beräkningsmodell.

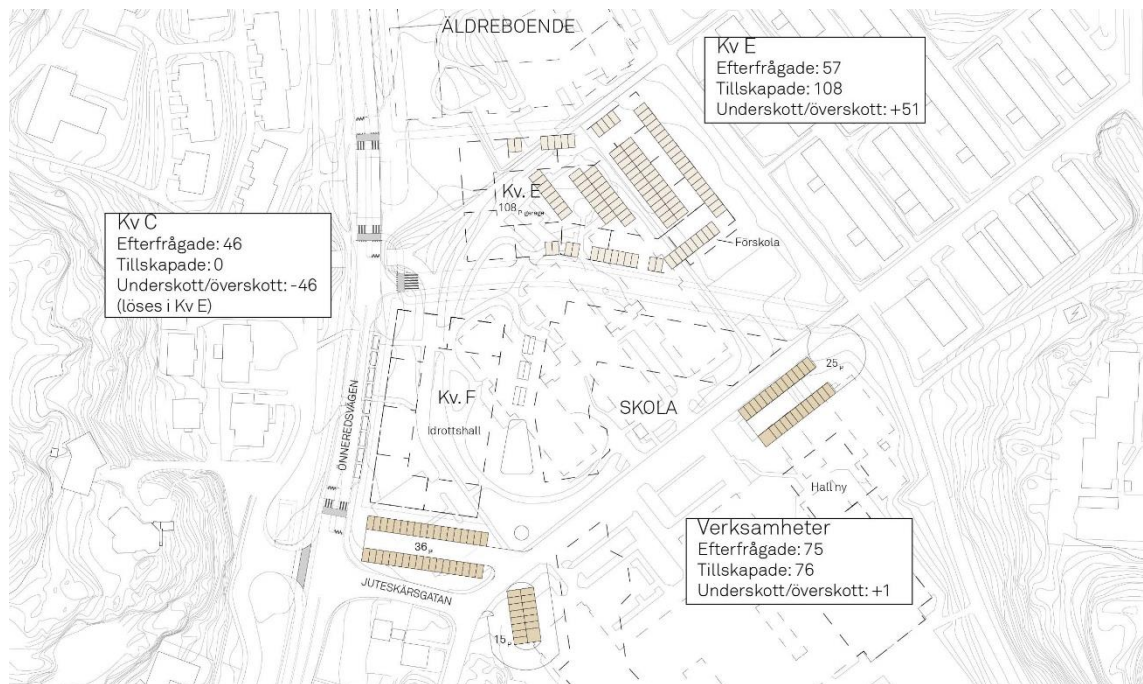
Kategori	Högsta nyttjandegrad %			
	Mån-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
<i>Småskalig verksamhet i bostadskvarter</i>	75	60	55	0
<i>Tränings-/aktivitetslokal</i>	20	80	80	0

#### Resultat

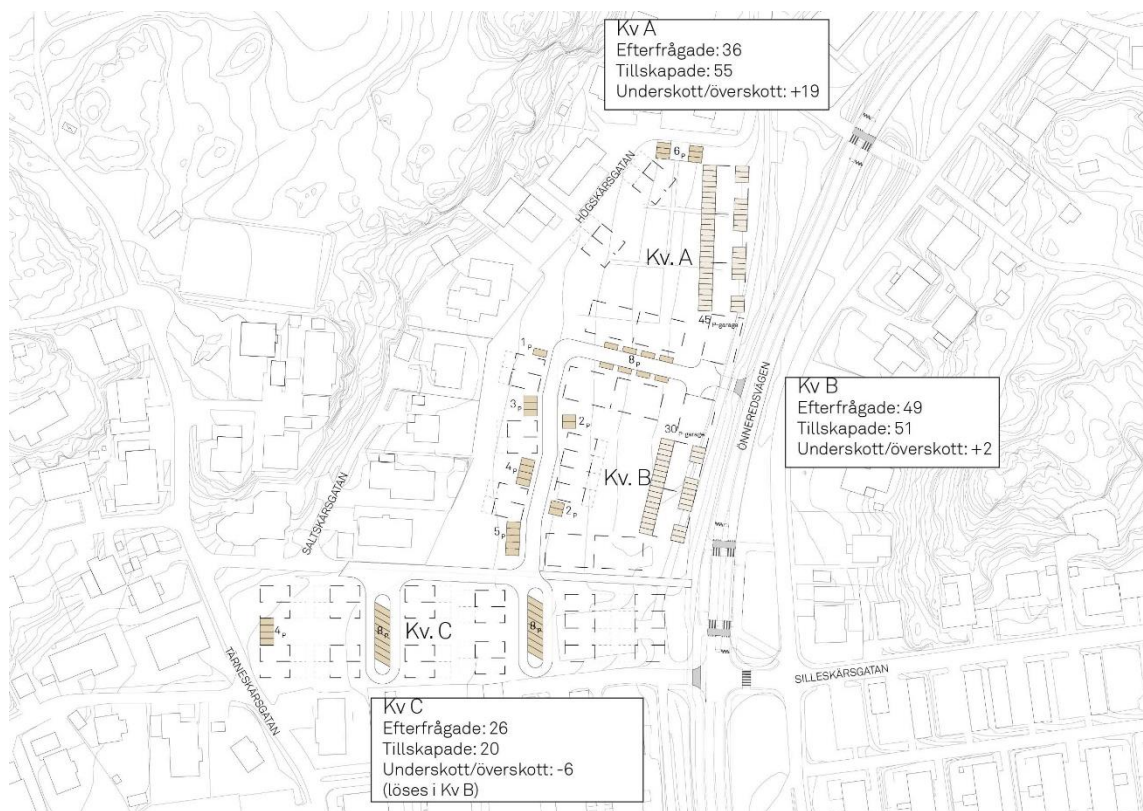
	<i>P-platser projekt-anpassning</i>	<i>Mån-fredag dag</i>	<i>Fredag kväll</i>	<i>Lördag dag</i>	<i>Natt</i>
<i>Förskola</i>	5	5	1	0	0
<i>Idrottshall</i>	33	7	27	27	0
<i>Lokal - KvE</i>	8	6	5	4	0
<i>Lokal - KvF</i>	6	5	4	3	0
<i>Skola</i>	52	52	10	3	0
<i>Summa</i>	<i>105</i>	<i>75</i>	<i>47</i>	<i>37</i>	<i>0</i>

## Lokalisering och utformning av parkering

Följande illustrationer redovisar hur bilparkeringsbehov per kvarter föreslås lösas.



Parkeringslösning delområdet 1



Parkeringslösning delområdet 2

## 5.2 CYKELPARKERING

### 5.2.1 Parkering för ny bebyggelse

	Beräknat p-tal	Antal/Yta	Antal p-platser
<b>BOSTÄDER</b>			
<b>Delområdet 2</b>		<b>134 lgh</b>	
<b>Kv A</b>		<b>48 lgh</b>	<b>102</b>
Flerbostadshus	2,5 P <sub>cykel</sub> /lgh	36 lgh	90
Kategoriboenden (BMSS)	1,5 P <sub>cykel</sub> /lgh	8 lgh	12
En- och tvåbostadshus	<i>Ej aktuell</i>	4 lgh	<i>Ej aktuell</i>
<b>Kv B</b>		<b>62 lgh</b>	<b>122</b>
Flerbostadshus	2,5 P <sub>cykel</sub> /lgh	44 lgh	110
Kategoriboenden (BMSS)	1,5 P <sub>cykel</sub> /lgh	8 lgh	12
En- och tvåbostadshus	<i>Ej aktuell</i>	10 lgh	<i>Ej aktuell</i>
<b>Kv C</b>		<b>24 lgh</b>	<b><i>Ej aktuell</i></b>
En- och tvåbostadshus	<i>Ej aktuell</i>	24 lgh	<i>Ej aktuell</i>
<b>Delområdet 1</b>		<b>121 lgh</b>	
<b>Kv E</b>		<b>75 lgh</b>	<b>158</b>
Flerbostadshus	2,5 P <sub>cykel</sub> /lgh	45 lgh	113
Kategoriboenden (trygghetsboende)	1,5 P <sub>cykel</sub> /lgh	30 lgh	45
<b>Kv F</b>		<b>46 lgh</b>	<b>115</b>
Flerbostadshus	2,5 P <sub>cykel</sub> /lgh	46 lgh	115
<b>VERKSAMHETER</b>			
<b>Förskola</b>	<b>0,7 P<sub>cykel</sub>/avd</b>	<b>2 avd</b>	<b>2</b>
<i>Sysselsatta</i>	<i>0,5 P<sub>cykel</sub>/avd</i>	<i>2 avd</i>	<i>1</i>
<i>Korttidsparkering</i>	<i>0,2 P<sub>cykel</sub>/avd</i>	<i>2 avd</i>	<i>0,4</i>
<b>Idrottshall</b>	<b>2,9 P<sub>cykel</sub> /1000 m<sup>2</sup> BTA</b>	<b>2880 m<sup>2</sup></b>	<b>8</b>
<i>Anställda</i>	<i>0,8 P<sub>cykel</sub>/1000 m<sup>2</sup> BTA</i>	<i>2880 m<sup>2</sup></i>	<i>2</i>
<i>Besökare</i>	<i>2,1 P<sub>cykel</sub>/1000 m<sup>2</sup> BTA</i>	<i>2880 m<sup>2</sup></i>	<i>6</i>
<b>Lokaler i bostadskvarter</b>	<b>3 P<sub>cykel</sub> /1000 m<sup>2</sup> BTA</b>	<b>1428 m<sup>2</sup></b>	<b>6</b>
<b>Kv E</b>	<b>3 P<sub>cykel</sub> /1000 m<sup>2</sup> BTA</b>	<b>792 m<sup>2</sup></b>	<b>3</b>
<i>Anställda</i>	<i>2,5 P<sub>cykel</sub>/1000 m<sup>2</sup> BTA</i>	<i>792 m<sup>2</sup></i>	<i>2</i>
<i>Besökare</i>	<i>1 P<sub>cykel</sub>/1000 m<sup>2</sup> BTA</i>	<i>792 m<sup>2</sup></i>	<i>1</i>
<b>Kv F</b>	<b>3 P<sub>cykel</sub> /1000 m<sup>2</sup> BTA</b>	<b>636 m<sup>2</sup></b>	<b>3</b>
<i>Anställda</i>	<i>2,5 P<sub>cykel</sub>/1000 m<sup>2</sup> BTA</i>	<i>636 m<sup>2</sup></i>	<i>2</i>
<i>Besökare</i>	<i>1 P<sub>cykel</sub>/1000 m<sup>2</sup> BTA</i>	<i>636 m<sup>2</sup></i>	<i>1</i>

### 5.2.2 Lokalisering och utformning av parkeringen

Parkeringsplatser för cykel kommer anordnas inom kvartersmark. Exakt placering och utformning redovisas närmare inför planens granskning.

### 5.2.3 Samnyttjande

Det bedöms finnas goda möjligheter till samnyttjande mellan de planerade verksamheterna eftersom de olika användningar har olika nyttjandetider. Detta kommer beskrivas närmare inför planens granskning.

## 6 REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSCHEDE

### 6.1 PARKERING PÅ GATUMARK

Flera av gatorna närmast den befintliga skolan är reglerade med parkeringsförbud. Övrig parkering på gatumark är avgiftsfri och utan tidsbegränsning. Risker bedöms vara höga för att parkeringsplatserna som byggs inte kommer nyttjas till följd av att parkeringen på gatan är mer attraktiv. Detta kommer undersökas närmare inför planens granskning.

### 6.2 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOSTNADSTÄCKNING

Ambitionen är att kostnader för parkering belastar den som nyttjar parkeringsplatsen. Förutsättningar för att få hög kostnadstäckning kommer undersökas närmare inför planens granskning.

### 6.3 HANTERING AV PARKERING INOM PROJEKTOMRÅDET UNDER BYGGSCHEDET

Befintliga parkeringsytor kommer inte att tas i anspråk under byggtiden och påverkas därför inte av projektet.