



Mobilitets- och parkeringsutredning

Sankt Jörgens Park, Backa 210:7

Revision 2020-11-27





Handläggare
Styrbjörn Bergdahl
E-post
styrbjorn.bergdahl@afconsult.com

Datum
2020-11-27
Kund
Skanska AB

INNEHÅLL

Inledning	4
P-tal 5	
Startvärde (analyssteg 1)	5
Fastställ zon	5
Startvärde för bilparkering, bostäder	5
Startvärde för bilparkering, äldreboende	5
Startvärde för cykelparkering, bostäder	6
Startvärde för cykelparkering, äldreboende	6
Resultat, startvärde	7
Lägesbedömning (analyssteg 2)	8
Stort stadsdelscentrum	8
Sammanvägd tillgänglighet	8
Bilparkering, bostäder	9
Bilparkering, äldreboende	9
Cykelparkering, bostäder	9
Cykelparkering, äldreboende	9
Resultat, lägesbedömning	10
Projektanpassning (analyssteg 3)	11
Lägenhetssammansättning (för bostäder)	11
Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)	11
Bilparkering, bostäder	11
Bilparkering, äldreboende	11
Cykelparkering, bostäder	11
Cykelparkering, äldreboende	12
Resultat analyssteg 3	12
Mobilitetslösningar (analyssteg 4)	13
Resultat analyssteg 4	15
Resultat P-tal	16
P-tal bil	16
P-tal cykel	16
Parkeringsplatser	17
Bilparkering	17
Cykelparkering	20
Reglering, kostnadstäckning och byggskede	21



Parkering på gatumark.....	21
Förutsättningar för kostnadstäckning.....	21
Parkering inom projektområdet under byggskedet	21



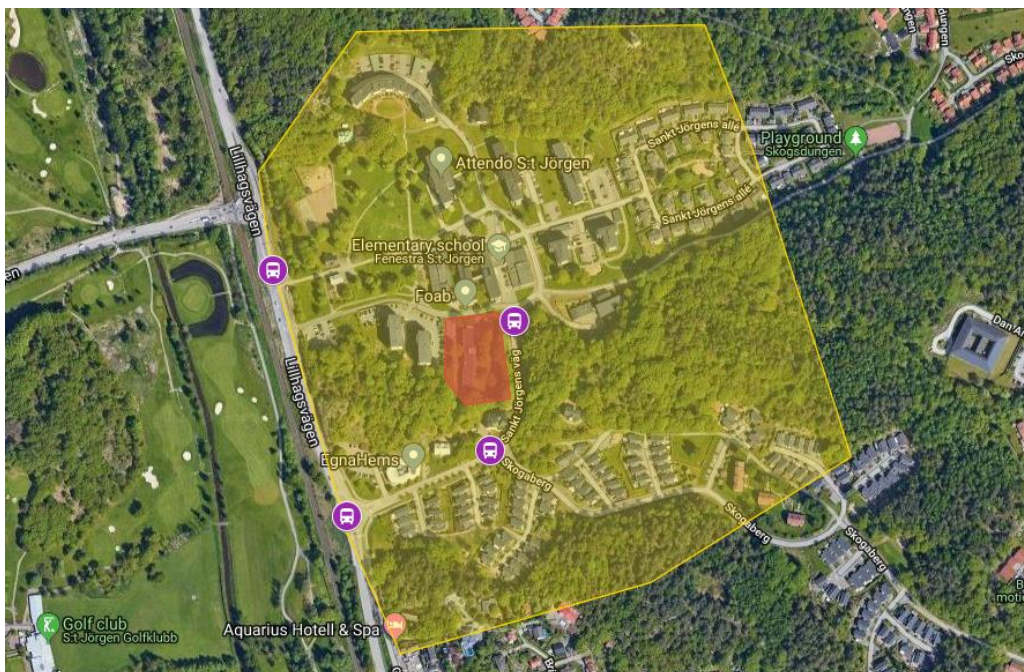
Inledning

Syftet med den här utredningen är att analysera behovet av bil- och cykelparkeringsplatser för fastigheten Backa 210:7 vid Sankt Jörgens väg.

Underlaget utreder de specifika förutsättningarna för projektet och området och med utgångspunkt i det uppskattar projektets kommande parkeringsbehov. Utredningen föreslår också mobilitetsåtgärder för att minska efterfrågan på bilparkeringsplatser och styra mot hållbara färd sätt.

Utredningen utgår från "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad"¹ samt anvisningar till riktlinjerna.² Utredningen utgör underlag för detaljplanen för Backa 210:7.

Projektets börjar med att riva befintligt kontorshus från 1960-talet på tomten. På den östra delen av planområdet byggs ett hus innehållande 83 lägenheter med varierad planlösning (cirka 6 500 m² BTA) och på den västra delen av fastigheten ett äldreboende/vårdboende innehållande 80 lägenheter (cirka 6 700 m² BTA). Målet är att skapa en boendestruktur med tillhörande trädgård, odling, gångstigar, cykel- och bilparkering, grillplatser, platser för lek och vila samt spontana möten.



Figur 1. Karta där utredningsområdet är markerat med gult, planområdet med rött och närliggande busshållplatser med lila.

¹ "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad – Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov", Stadsbyggnadskontoret 2018, URL: <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/71cb268c-0391-4964-bb7b-e0f2a56fe073/Riktlinjer+mobilitet+och+parkering+SLUTVERSION.pdf?MOD=AJPERES>, (uppslagsdatum 2019-01-30)

² "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad – Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov", version 1.1, Stadsbyggnadskontoret 2019, URL: <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/fbf6ef6f-fc85-4b65-a6a2-832e72232afb/Anvisningar+till+riktlinjer+f%C3%B6r+mobilitet+och+parkering+v1.1.pdf?MOD=AJPERES>, (uppslagsdatum 2020-02-24)



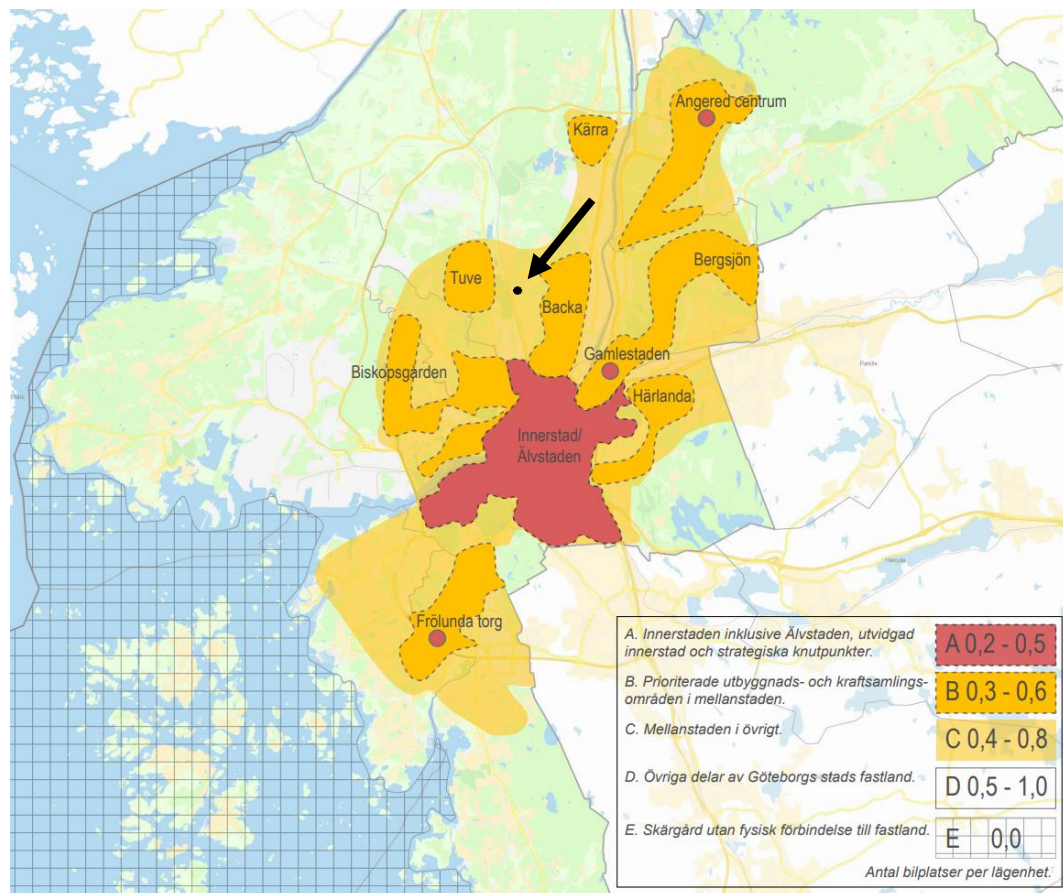
P-tal

Startvärde (analyssteg 1)

I detta avsnitt bestäms startvärden för bil och cykel.

Fastställ zon

Planområdets placering är markerad i Figur 2nedan.



Figur 2. Karta som visar zonindelning och normalspann för bostäder i de olika zonerna enligt riktlinjerna (antal bilplatser per lägenhet). Planområdets läge är markerad i karten och visar att projektet ligger i zon C, "mellanstaden i övrigt".³

Detaljplanen ligger i zonen som heter "mellanstaden i övrigt" i riktlinjerna.

Startvärde för bilparkering, bostäder

Planområdet har ett normalspann för bostäder på 0,4–0,8 bilparkeringsplatser per lägenhet. Startvärdet är det övre värdet i presenterat spann, 0,8 bilparkeringsplatser per lägenhet.

Startvärde för bilparkering, äldreboende

För äldreboende finns det inte något specifikt spann för bilparkeringsplatser i riktlinjerna att utgå från när det gäller mellanstadszonen. Utredningen har därför beräknat lämpligt

³ "Riktlinjer för mobilitet och parkering Göteborgs Stad – Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov", *op. cit.*, sid 15



startvärde med hjälp av vägledning från stadens "Mall för särskild utredning", version 1.0.⁴ Mallen utgår från uppskattat antal boende, personal och besökare, och beräknar parkeringsbehov baserat på stadens befintliga och önskade framtida färdmedelsfördelningar för Göteborgs 21 före detta stadsdelar.

Äldreboendet planeras ha 80 lägenheter för boende. Dessa boenden kommer med största sannolikhet att inte äga egna bilar, och det finns därmed inget behov av parkeringsplatser för de boende. Däremot kommer det att krävas parkeringsplatser för de anställda och besökare.

Enligt uppgifter som sammanställts av Äldresamordningen i Göteborgs Stad och tillhandahållits av Trafikkontoret är det 0,55 anställda per lägenhet samtidigt närvarande som är dimensioneringsgrunden. För planområdet innebär detta cirka 44 anställda i äldreboendet. Samtidigt görs antagandet att maximalt 20 procent av de boende kan förväntas ha besök samtidigt på boendet, vilket ger cirka 16 besökare som mest vid ett och samma tillfälle.

Enligt kartan i mallen för särskild utredning hamnar planområdet i stadsdelen Backa. Bilandelen i stadsdelen uppges vara 55 procent i dagsläget, medan stadens önskade bilandel i framtiden har satts till 36 procent för stadsdelen Backa.⁵ Utredningen utgår från stadens önskade andel för framtiden i beräkningen av parkeringsbehov för äldreboendet.

$44 \text{ anställda} + 16 \text{ besökare} = 60$

$60 \times 0,36 = 22 \text{ parkeringsplatser, motsvarande cirka } 0,27 \text{ platser/lägenhet}^6$

Startvärde för cykelparkering, bostäder

När det gäller cykelparkering så uppger riktlinjerna att "för flerbostadshus med genomsnittlig lägenhetsfördelning krävs minst två cykelplatser i cykelrum eller förråd per lägenhet samt ytterligare minst 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende. Cykelplatserna för besökare eller tillfällig användning av boende ska placeras i nära anslutning till husets entréer."⁷ Cykelparkeringstalet justeras upp eller ner beroende på fördelningen av planerade lägenhetsstorlekar.

Startvärde för cykelparkering, äldreboende

För verksamheter beräknas startvärdet för cykelparkeringsplatser enligt kapitel "Beräkning för verksamheter av färdmedelsandel för cykel" i "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering". Där redovisas färdmedelsandelarna per stadsdel.⁸

För planområdet gäller siffrorna för stadsdel Backa, vilket innebär att 38 procent av de anställda och 16 procent av besökarna förväntas ta sig till området med cykel. Ingen av de boende förväntas behöva en egen cykelplats.

⁴ "Mall för särskild utredning", version 1.0. Trafikkontoret i Göteborg, september 2019, URL: <https://tekniskhandbok.goteborg.se/wp-content/uploads/MALL-Sarskild-utredning-1.0.docx>, (uppslagsdatum 2020-02-24)

⁵ Mall för särskild utredning", *Op. Cit.*

⁶ För att kontrollera rimligheten i detta antagande har parkeringstalet jämförts med motsvarande parkeringstal för flera andra kommuner och en majoritet hade jämförbara parkeringstal, motsvarande cirka 0,1–0,4 bilparkeringsplatser per lägenhet.

⁷ "Riktlinjer för mobilitet och parkering Göteborgs Stad – Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov", *op. cit.*, sid 25

⁸ "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad – Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov", *Op. Cit.*, sid 53



Resultat, startvärde

Tabell 1. Resultat efter analyssteg 1.

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder Platser per lägenhet	0,8	0,8			
Verksamheter Platser per lägenhet*	0,27				
Cykel					
Bostäder Platser per lägenhet	2,5				
Verksamheter, anställda Platser per anställd	0,38				
Verksamheter, besökande Platser per besökare	0,16				

*Beräknat jämförelsetal, se beräkning tidigare i detta kapitel



Lägesbedömning (analyssteg 2)

I detta avsnitt bedöms läget mer i detalj. Lägesbedömningen kan ge avdrag på parkeringstalet för bil samt både påslag och avdrag på parkeringstalet för cykel.

Stort stadsdelscentrum

Det finns inget stort stadsdelscentrum i direkt närhet av planområdet

Sammanvägd tillgänglighet

Kollektivtrafik

Det finns fyra busshållplatser inom utredningsområdet, se Figur 1. Närmast är Sankt Jörgens Allé på mindre än 50 meters avstånd. Hållplatsen trafikeras av linje 47 som åker mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Hinnebäcksgatan i Tuve. Linjen åker i halvtimmestrafik vardagar mellan cirka 06:00 och 20:00, och resan tar cirka 10 minuter till Tuve och cirka 25 minuter till Hjalmar Brantingsplatsen. Samma busslinje trafikerar också hållplats Skogabergsgatan cirka 50 m söder om planområdet.

Längs med Lillhagsvägen finns det ytterligare två hållplatser, på cirka 200 meters avstånd från planområdet: Lillhagens Station och Sankt Jörgens Park. Utöver linje 47 trafikeras båda hållplatserna också av stombusslinje 52 som åker mellan Skogome och Linnéplatsen. Linjen åker i tiominuterstrafik under en majoritet av dygnet på vardagar, men erbjuder också nattrafik och relativt täta avgångar under dagen på helgerna. Resan tar cirka 8 minuter till Skogome, 13 minuter till Hjalmar Brantingsplatsen och 19 minuter till Brunnsparken.

Samtliga presenterade hållplatser ligger på mindre än 500 meters verklig gångavstånd från planområdet vilket är kravet för att det ska kunna klassas som direkt närhet. Kollektivtrafiken i området erbjuder 10-minuters trafik under större delen av dagen tillsammans med annan kompletterande kollektivtrafik, vilka är kriterierna för att kunna klassas som god kollektivtrafik.⁹

Sammantaget innebär detta att planområdet har "direkt närhet till god kollektivtrafik."

Cykel

Cykelvägnätet i området är relativt väl utbyggt. Det finns en GC-bana längs med Sankt Jörgens väg som tillhör det lokala cykelvägnätet. Det ansluter till cykelbanan längs med Lillhagsvägen som tillhör stadens övergripande cykelvägnät, som enligt stadens cykelprogram ska utgöra grunden i cykelvägnätet och skapa en finmaskig struktur av sammanhängande och väl utformade cykelvägar. Samtliga cykelvägar i området bedöms hålla en god standard.

Cykelresan tar cirka 15 minuter till Hjalmar Brantingsplatsen och cirka 25 minuter till Brunnsparken, vilket innebär att cykel kan anses vara ett konkurrenskraftigt färdmedel med marginellt längre restider än kollektivtrafiken till viktiga målpunkter i staden.

⁹ *Ibid.* Sid 55–60



Kriterierna för att kunna säga att området har direkt närhet till bra cykelinfrastruktur är följande:¹⁰

- Ett avstånd från projektområdets gräns till det övergripande cykelvägnätet som inte överskrider 500 meter verkligt cykelavstånd via cykelbana klassas som direkt närhet.
- Med bra cykelinfrastruktur avses pendelcykelnätet och det övergripande cykelvägnätet.

Planområdet uppfyller båda kriterier och har därmed "direkt närhet till bra cykelinfrastruktur."

Service och andra urbana verksamheter

Handelsutbudet inom utredningsområdet är obefintligt. Det finns en skola cirka 50 meter norr om planområdet.

Övrigt

Det finns ingen bil-, cykel- eller lastcykelpool i området.

Bilparkering, bostäder

Lägesbedömningen kan ge avdrag i två delar: vid god sammanvägd tillgänglighet och om det ligger i direkt närhet till ett stort stadsdelscentrum (gäller zon C och D).

Planområdet har direkt närhet till både god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur enligt kommunens kriterier men saknar direkt närhet till service och kan därför inte enligt riktlinjen anses ha "god sammanvägd tillgänglighet". Det innebär att inget avdrag kan göras för bostäderna inom planområdet.

Planområdet har inte direkt närhet till ett stort stadsdelscentrum så inget avdrag kan göras för detta. Tuve centrum, Selma Lagerlöfs torg och Backaplan ligger alla tre inom 2 km radie, detta är dock utanför det i riktlinjerna preciserade utredningsområdet som ska beaktas.

Bilparkering, äldreboende

Inget avdrag föreslås för äldreboendet.

Cykelparkering, bostäder

Enligt underlaget kan parkeringstalet för cykel höjas om utrymmet för bilparkering begränsas eller minskas på grund av att projektområdets läge ger goda förutsättningar för cykel. Därför föreslås en höjning av cykelparkeringstalet med 0,1 platser per lägenhet.

Cykelparkering, äldreboende

Enligt underlaget kan cykelparkeringsplatserna enligt analyssteg 1 höjas eller sänkas med hänsyn till projektets läge inom stadsdelen. Eftersom planområdet har bedömts ha direkt närhet till bra cykelinfrastruktur föreslås en höjning av cykelparkeringstalet med 0,1 platser per anställd/besökare.

¹⁰ Ibid.



Resultat, lägesbedömning

Tabell 2. Resultat efter analyssteg 2.

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	0,8	0,8	0,8		
Verksamheter	0,27		0,27		
Cyke					
Bostäder	2,5		$2,5 + 0,1 = 2,6$		
Verksamheter, anställda	0,38		$0,38 + 0,1 = 0,48$		
Verksamheter, besökande	0,16		$0,16 + 0,1 = 0,26$		



Projektanpassning (analyssteg 3)

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

Lägenhetssammansättning (för bostäder)

Bostäder, 83 lägenheter totalt. Dessa fördelas till hälften på tvåor och till hälften på treor.

Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)

Äldreboende/vårdboende:

- 80 st 1:or (30-32 m²)

Vårdboende/äldreboende med 80 lägenheter. I äldreboendet hyrs boendeplatsen av de boende. Kommunen genomför en boståndsbedömning för de som vill bo där. Sedan betalar kommunen en vårdpeng till vårdutövaren för personal och vård, medan den boende betalar för hyran.

Med tanke på verksamhetstyp så bedöms parkeringsbehovet vara lågt, både för bil och för cykel.

Bilparkering, bostäder

Bilparkeringstalet minskas om lägenhetsfördelningen har en övervägande andel små lägenheter (definierad som över 75 procent med 1-2 rum och kök i anvisningarna), alternativt höjs om en övervägande andel är stora lägenheter (definierad som över 25 procent med minst 4 rum och kök i anvisningarna).¹¹

Bostäderna inom planområdet uppfyller inte någon av kriterierna vilket innebär att ingen justering av resultatet från analyssteg 2 görs i detta steg.

Bilparkering, äldreboende

Avdrag från värdet efter analyssteg 2 ges om det finns goda möjligheter till samnyttjande eller om verksamheten har andra specifika förutsättningar som minskar behovet av parkering för bil.

Dessa kriterier påverkar inte äldreboendet vilket innebär att ingen justering av resultatet från analyssteg 2 görs i detta steg.

Cykelparkering, bostäder

Vid övervägande del stora lägenheter höjs parkeringstal för cykel med 0,5 till 3,0 cykelparkeringar per lägenhet och vid övervägande del små lägenheter sänks parkeringstalet med 0,5 till 2,0 cykelparkeringar per lägenhet.

Bostäderna inom planområdet uppfyller inte någon av kriterierna vilket innebär att ingen justering av resultatet från analyssteg 2 görs i detta steg.

¹¹ Ibid. Sid 31



Cykelparkering, äldreboende

Avdrag på antal cykelparkeringsplatser kan i analyssteg 3 ges om det finns goda möjligheter till samnyttjande eller om verksamheten har andra specifika förutsättningar som minskar behovet av cykel.

Dessa kriterier påverkar inte äldreboendet vilket innebär att ingen justering av resultatet från analyssteg 2 görs i detta steg.

Resultat analyssteg 3

Tabell 3. Resultat efter analyssteg 3.

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	0,8	0,8	0,8	0,8	
Verksamheter	0,27		0,27	0,27	
Cykel					
Bostäder	2,5		$2,5 + 0,1 = 2,6$	2,6	
Verksamheter, anställda	0,38		$0,38 + 0,1 = 0,48$	0,48	
Verksamheter, besökande	0,16		$0,16 + 0,1 = 0,26$	0,26	



Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

Mobilitetsåtgärder är frivilligt för byggaktören. I detta avsnitt redovisas vilka mobilitetsåtgärder byggaktören kan åta sig att genomföra för att kunna sänka parkeringstalen. Observera att sänkning av parkeringstalet i detta steg inte kan tillgodoräknas innan påskrivet mobilitetsavtal finns på plats.

Mobilitetslösningar kan genomföras i fyra steg som ger avdrag på bostädernas parkeringstal: ett baspaket som ger ett avdrag på 0,05 platser per lägenhet, och ytterligare tre nivåer av stjärnpaket med ytterligare 0,05 platser per lägenhet i avdrag för varje uppnådd nivå. Eventuella avdrag för äldreboendet bedöms av SBK efter dialog med berörda förvaltningar.¹²

Baspaketet ska innehålla samtliga följande åtgärder:

- *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 god cykelparkering:* kvalitetshöjande åtgärder utöver grundkrav för cykelparkering: Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och ytorna 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 nyttjas 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.
- *Bilpoolplatser:* en utpekad plats för poolbil ska redovisas per 100 lägenheter. Bilpoolplatserna 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.

¹² Ibid, sid 36–40



Stjärnpaket nivå 1, ytterligare 3 åtgärder varav minst en ska vara en av de åtgärder som stjärnmarkerats i anvisningarna. Följande åtgärder föreslås för nivå 1:

- *Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå:* max 10 % av platserna får vara fasta/ personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivt.
- *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.
- *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.

Stjärnpaket nivå 2, ytterligare 2 åtgärder varav minst en ska vara en av de åtgärder som stjärnmarkerats i anvisningarna. Följande åtgärder föreslås för nivå 2:

- *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.
- *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.

I den aktuella planen avser exploatören installera leveransboxar, t ex Instabox, för att möjliggöra leverans av varor eller matkassar direkt till fastigheten för att minska resbehovet. Denna typ av åtgärd bedöms av exploatören vara efterfrågad den bör därmed ge god effekt.

- *Extra åtgärder för gående* Fastighetsägaren bekostar åtgärder som gör att fler väljer att gå till närbelägna målpunkter under hela året. T.ex. bredda eller rusta upp befintliga gångvägar, skapa nya gena gångvägar, 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.

I den aktuella planen planeras utbyggnad av trottoar där fastigheten gränsar till St Jörgens väg. Detta medger god tillgänglighet till busshållplatsen St Jörgens väg från fastighetens gård utan korsande av gator annat än i hållplatsläget. Vidare planeras gångstråk av rekreativskaraktär på fastighetens södra del. Båda åtgärderna kan ses i illustrationsplanen i Figur 3.

Stjärnpaket nivå 3, ytterligare en stjärnmarkerad åtgärd. Följande åtgärd föreslås för nivå 3:

- *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.



Resultat analyssteg 4

Samtliga ovan beskrivna åtgärder planeras genomföras, vilket medger ett avdrag på 0,2 för P-talet för bostäder.

Tabell 4. Resultat efter analyssteg 3.

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	0,8	0,8	0,8	0,8	$0,8 - 0,2 = 0,6$
Verksamheter	0,27		0,27	0,27	0,27
Cykel					
Bostäder	2,5		$2,5 + 0,1 = 2,6$	2,6	
Verksamheter, anställda	0,38		$0,38 + 0,1 = 0,48$	0,48	
Verksamheter, besökande	0,16		$0,16 + 0,1 = 0,26$	0,26	



Resultat P-tal

P-tal bil

Tabell 5. Resultat, p-tal bil

	P-tal bil [platser/lägenhet]
Bostäder	0,6
Äldreboende	0,27

P-tal cykel

Tabell 6. Resultat, p-tal cykel

	P-tal cykel
Bostäder [platser/lägenhet]	2,6
Äldreboende, anställda [platser/anställd]	0,48
Äldreboende, besökande [platser/besökare]	0,26



Parkeringsplatser

Bilparkering

Antal platser från p-tal

Platser för ny bebyggelse

Tabell 7. Beräkning av antal bilparkeringsplatser som krävs inom planområdet.

	P-tal [platser/lägenhet]	Antal lägenheter	Antal parkeringsplatser
Bostäder	0,6	83	50
Verksamheter	0,27	80	22

Exploatören har erfarenhet av flera äldreboenden av samma storlek och karaktär som nyligen färdigställts eller ska färdigställas: Villa Hovås, Villa Ekeberg, Villa Kviberg. I dessa fall har operatören som bedriver eller ska bedriva vård i boendet inte varit intresserad av att hyra mer än 10 platser till sin verksamhet. Det aktuella talet på 22 parkeringsplatser bedöms därmed vara mycket väl tilltaget i förhållande till efterfrågan.

Givet att operatören av äldreboendet även i detta fall väljer att hyra 10 platser så kommer resterande 12 platser sannolikt att erbjudas boende på fastigheten, för att täcka kostnaden för densamma. Parkeringstillgången för bostäderna kommer när detta sker att motsvara ett parkeringstal på 0,75. Detta trots att mobilitetsåtgärder för fullt avdrag genomförts. Detta utfall är förvisso osäkert, då avtal avseende parkeringsplatser inte tecknats än, men det bedöms sannolikt utifrån tidigare erfarenhet.

Ersättningsplatser

Projektet planerar inte att ta befintliga parkeringsanläggningar i anspråk.

Parkeringslösning

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Ej aktuellt.

Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Ej aktuellt.

Samnyttjande

Göteborgs parkeringspolicy uppger att "boende ska kunna få tillgång till en dygnetruntplats, för att man inte ska tvingas flytta bilen eller ta den till jobbet då man inte har någonstans att parkera på dagtid."¹³

Det finns inte heller några specifika tal för samnyttjandegrad för äldreboende i riktlinjerna. Utredningen har därför analyserat andra kommuners parkeringspolicy för att kunna hitta

¹³ "Parkeringspolicy för Göteborgs stad", antagen av kommunfullmäktige 2009-10-08, sid 17, URL: https://goteborg.se/wps/wcm/connect/4d6c6191-662e-4087-ad91-7d9a8bbc805d/Parkeringspolicy_091008.pdf?MOD=AJPERES, (uppslagsdatum 2019-06-03)



relevanta exempel. Resultatet visade att medan det finns ett antal kommuner som har vägledning för beräkning av samnyttjandegrad så hittades bara en parkeringspolicy där vägledningen också uppgav siffror för äldreboenden. Detta var Kungälv's parkeringspolicy, och i den står det att samnyttjandegraden för äldreboenden är satt till 100%, vilket innebär att inga av äldreboendets parkeringsplatser kan samnyttjas.¹⁴

Sammantaget innebär detta att det inte finns möjlighet att samnyttja parkeringsplatserna på planområdet.

¹⁴ "Parkeringsnorm för centrala Kungälv: Regler och riktlinjer", Kungälv's kommun 2016, bilaga 2 sid 3, URL: <https://www.kungalv.se/siteassets/dokument/kommun-och-politik/styrdokument/for-invanare-och-foretagare/parkeringsnorm-for-centrala-kungalv.pdf>, (uppslagsdatum 2019-06-03)



Lokalisering och utformning av parkering

Parkering planeras som en blandning av markparkering och parkering i garage enligt följande figur. I figuren redovisas också cykelrum samt cykelparkering för besökare utomhus.



Figur 3. Lokalisering av mark- och garageparkering i planområdet.



Cykelparkering

Parkering för ny bebyggelse

Tabell 8. Beräkning av antal cykelparkeringsplatser som krävs inom planområdet.

	P-tal cykel	Antal	Antal parkeringsplatser
Bostäder [platser/lägenhet]	2,6	83 [antal lägenheter]	216
Äldreboende, anställda [platser/anställd]	0,48	22 [antal anställda]	11
Äldreboende, besökande [platser/besökare]	0,26	20 [antal besökare]	5

Lokalisering och utformning av parkeringen

Huvudinriktning avseende cykelparkering är i cykelrum enligt Figur 3.

Samnyttjande

Ej aktuellt.



Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkering på kvarters- och gatumark

Gatumark i planens närhet är reglerad med parkeringsförbud.

I området finns det två avgiftsbelagda parkeringar längs med Sankt Jörgens Allé. Den ena är besöksparkering till skolan och den andra till för besökare till boende i området. Antalet tillgängliga platser är begränsade och kostnaden för parkering är 8 kronor per timme, vardagar 6–19 samt 5 kronor per timme övrig tid.

Förutsättningar för kostnadstäckning

På närliggande kvartersmark finns det avgiftsbelagd parkering men priset för att parkera är relativt lågt och det finns ingen begränsning på hur länge det går att parkera på platserna. Om parkeringsplatserna vid exploateringen blir för dyra finns det viss risk för parkeringsflykt. Detta skulle kunna förebyggas genom att ändra på regleringen av parkeringsplatserna genom att sätta gräns för hur länge det är tillåtet att parkera där.

Inom planen planeras det dock ändå för att ta ut ett pris för parkering som är marknadsmässigt men relativt högt, i storleksordningen 800–900 kronor per plats och månad, för att det ska vara förknippat med en kostnad att hyra en parkeringsplats. Det bedöms att bekvämligheten i att hyra en plats nära sin bostad ändå kommer att göra detta till det självklara alternativet för boende. Denna prisnivå innebär dock ändå en delfinansiering av parkeringsplatserna inte minst för garageplatserna då dessa har en hög anläggningskostnad. Då det är bostadsrätter finns det i ett senare skede en möjlighet för de boende att själva påverka graden av delfinansiering utifrån vad som bedöms acceptabelt i den aktuella grupperingen.

Att antalet parkeringsplatser bedöms bli fler än operatören av äldreboendet kommer att vilja hyra för sin verksamhet innebär en ökad risk för att kostnaden för resterande platsers kostnad behöver täckas av hyror för samtliga boende och verksamheten. För att motverka detta bedöms det sannolikt att platser som enligt parkeringstal avsetts för äldreboendet men som inte hyrs av operatören av detsamma kommer att erbjudas till boende på fastigheten.

Parkering inom projektområdet under byggskedet

Planen kommer inte att påverka mobilitet och parkering för de befintliga boende eller verksamheter inom utredningsområdet.