



Mobilitets- och parkeringsutredning

Sankt Jörgens Park, Backa 866:847 och 866:831

2020-11-03





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

Datum
2020-11-03
Kund
Hökerum Bygg AB

INNEHÅLL

Inledning	3
P-tal	4
Startvärde (analyssteg 1)	4
Fastställ zon	4
Startvärde för bilparkering, bostäder	4
Startvärde för bilparkering, verksamheter	5
Startvärde för cykelparkering, bostäder	5
Startvärde för cykelparkering, verksamheter	5
Resultat, startvärde	5
Lägesbedömning (analyssteg 2)	6
Stort stadsdelscentrum	6
Sammanvägd tillgänglighet	6
Bilparkering, bostäder	7
Bilparkering, verksamheter	7
Cykelparkering, bostäder	7
Resultat, lägesbedömning	8
Projektanpassning (analyssteg 3)	9
Lägenhetssammansättning (för bostäder)	9
Yta (för verksamheter)	9
Bilparkering, bostäder	9
Bilparkering, verksamheter	9
Cykelparkering, bostäder	9
Resultat analyssteg 3	10
Mobilitetslösningar (analyssteg 4)	11
Resultat analyssteg 4	13
Resultat P-tal	14
Parkeringsplatser	14
Antal platser från p-tal	14
Parkeringslösning	15
Reglering, kostnadstäckning och byggskede	17
Parkering på kvarters- och gatumark	17
Förutsättningar för kostnadstäckning	17
Parkering inom projektområdet under byggskedet	17



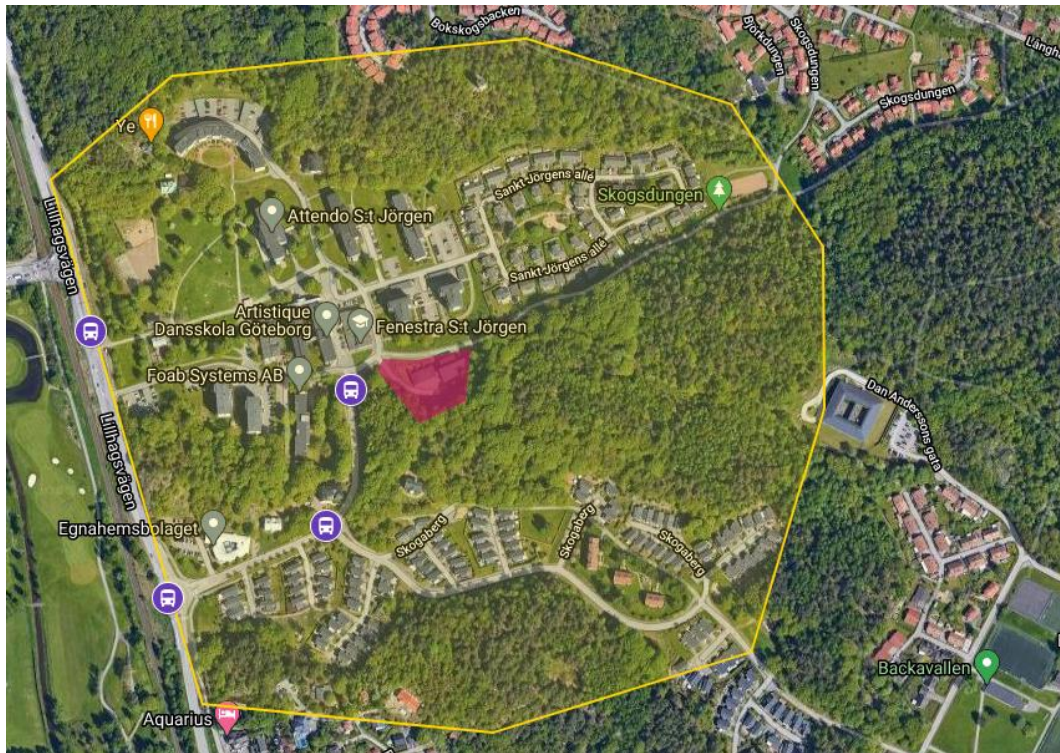
Inledning

Syftet med den här utredningen är att analysera behovet av bil- och cykelparkeringsplatser för fastigheterna Backa 866:847 och 866:831 vid Skogsdungen, Sankt Jörgens Park.

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 färdssätt.

Utredningen utgår från "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad"¹ samt anvisningar till riktlinjerna². Utredningen utgör underlag för detaljplanen för Backa 866:847 och 866:831.

Planen är att bygga ett hus med cirka 63 bostäder i brf med en total BTA på cirka 6 240 m². En verksamhetslokal á 475 m² inryms i en befintlig byggnad som bevaras.



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)



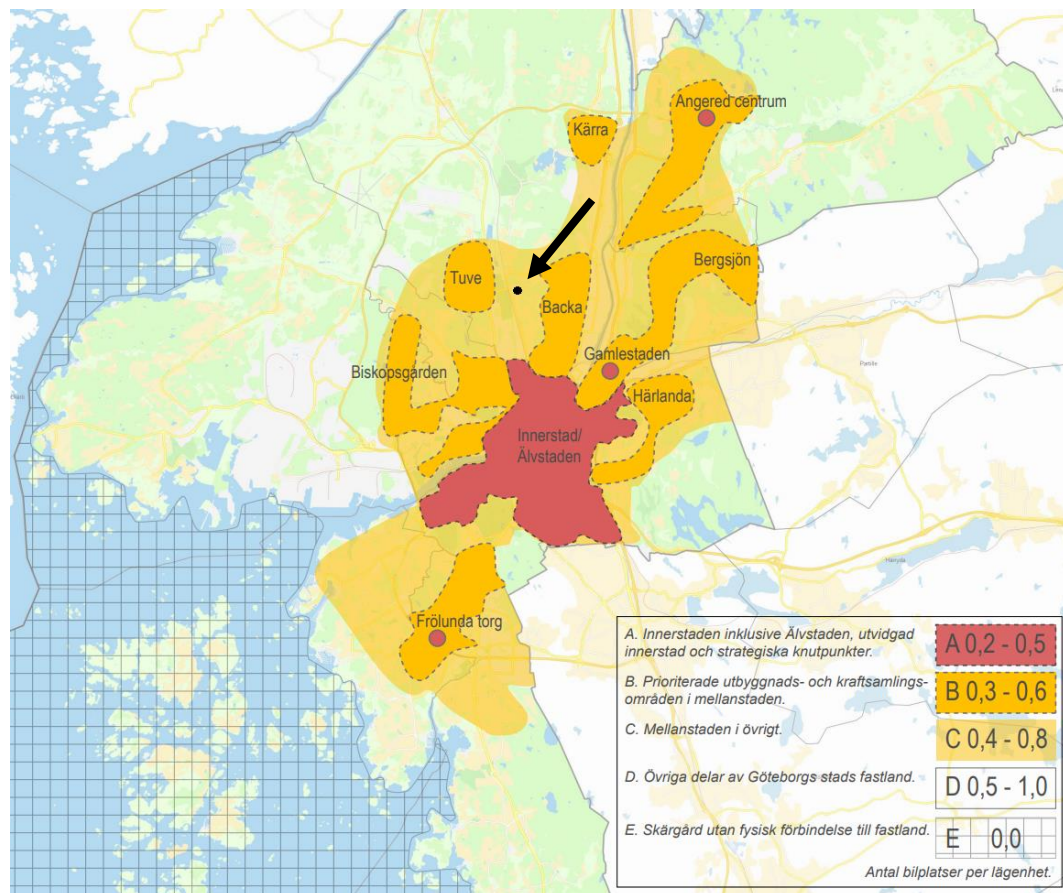
P-tal

Startvärde (analyssteg 1)

I detta avsnitt bestäms startvärden för bil och cykel.

Fastställ zon

Planområdets placering är markerad i Figur 2 nedan.



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", zon C, 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.

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



Startvärde för bilparkering, verksamheter

Planområdet har ett normalspann för verksamheter på 0–10 parkeringsplatser för kontor respektive 0–25 parkeringsplatser för handel per 1000 kvm bruttoarea. Då verksamhetslokalens framtida användning okänd beräknas parkeringsbehov för båda typerna av markanvändning. En diskussion om detta spann redovisas i kapitlet om resultat. Markanvändningen i plan är satt till centrum vilket medger en stor bredd av verksamheter inklusive handel.

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."⁴ Cykelparkeringstalet justeras sedan upp eller ner beroende på fördelningen av planerade lägenhetsstorlekar.

Startvärde för cykelparkering, verksamheter

När det gäller cykelparkering så gör osäkerheten i verksamhetens art, och därmed antalet anställda och besökande, att det inte går att slå fast ett behov baserat på antal anställda och besökare. Istället har en studie av andra kommuners⁵ parkeringstal baserade på yta studerats för att ta fram ett preliminärt tal som kan förfinas när verksamhetens art och därmed antalet anställda och besökare är känt. Två tal presenteras, ett högt och ett lågt, baserat på en sammanvägning av studerade parkeringstal för handel respektive kontor.

Som utgångspunkt är det till största delen besöksparkering för kortare parkering som bedöms behövas och denna kan anordnas utomhus på kvartersmark vilket medger god flexibilitet avseende detaljutformning och placering i ett senare skede när verksamhetens art är känd och lokalerna anpassas för ändamålet.

Resultat, startvärde

Tabell 1. Resultat efter analyssteg 1.

Parkeringstal, bostäder	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil	0,8				
Cykel	2,5				
Parkeringstal, verksamheter	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil, hög	25				
Bil, låg	10				
Cykel, hög	25				
Cykel, låg	20				

⁴ Ibid., sid 25

⁵ Kommunerna vars parkeringstal studerats är: Lidköping, Huddinge, Uppsala, Norrköping och Järfälla.



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 150 meters avstånd. Hållplatsen trafikeras av linje 47 som åker mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Hinneäcksgatan 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 250 meter från planområdet.

Längs med Lillhagsvägen finns det ytterligare två hållplatser, på cirka 450 meters verklig gångavstånd 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.⁶ Sammantaget innebär detta att planområdet har "direkt närhet till god kollektivtrafik."

Cykel

Cykelvägnätet i området är relativt väl utbyggt. Det finns GC-bana längs med Sankt Jörgens Väg och Skogsdungen som tillhör det lokala cykelvägnätet. Dessa ansluter till cykelbanan längs med Lillhagsvägen som tillhör det övergripande cykelvägnätet, 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 16 minuter till Hjalmar Brantingsplatsen och cirka 26 minuter till Brunnsparken, vilket innebär att cykel kan anses vara ett konkurrenskraftigt färdmedel med marginellt längre restider än kollektivtrafiken till viktiga målpunkter i staden.

⁶ /*ibid.* Sid 55–60



Kriterierna för att kunna säga att området har direkt närhet till bra cykelinfrastruktur är följande:⁷

- 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 nordväst 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 närhet till service och bedöms därmed inte 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.

Bilparkering, verksamheter

Avdrag på 16,7 % enligt instruktion från Trafikkontoret⁸ görs för god sammanvägd tillgänglighet. Framtaget spann diskuteras i samband med presentation av beräknat parkeringsbehov.

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.

⁷ Ibid.

⁸ Granskningskommentar daterad 2020-11-23



Resultat, lägesbedömning

Tabell 2. Resultat efter analyssteg 2.

Parkeringstal, bostäder	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil	0,8	0,8	$0,8 = 0,8$		
Cykel	2,5		$2,5 + 0,1 = 2,6$		
Parkeringstal, verksamheter	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil, hög	25	25	21		
Bil, låg	10	10	8		
Cykel, hög	25	25	25		
Cykel, låg	20	20	20		



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, 63 lägenheter totalt:

- 19 st 2:or (50-60 m²)
- 31 st 3:or (65-75 m²)
- 11 st 4:or (80-95 m²)
- 2 st 5:or (100-110 m²)

Yta (för verksamheter)

Det finns 475 m² verksamhetsyta i en befintlig lokal.

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).⁹

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

Bilparkering, verksamheter

Ingen projektanpassning för verksamhetslokalen görs i detta steg då verksamhetens art är okänd. Framtaget spann diskuteras i samband med presentation av beräknat parkeringsbehov.

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.

⁹ Ibid. Sid 31



Resultat analyssteg 3

Tabell 3. Resultat efter analyssteg 3.

Parkeringsstal, bostäder	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil	0,8	0,8	0,8	0,8	
Cykel	2,5		$2,5 + 0,1 = 2,6$	2,6	
Parkeringsstal, verksamheter	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil, hög	25	25	21	21	
Bil, låg	10	10	8	8	
Cykel, hög	25		25	25	
Cykel, låg	20		20	20	



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.

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.
- *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.

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:

- *Cykelservicerum:* rummen ska ha automatiska dörrar och lämplig utrustning. De ska hållas i god drift och möjliggöra tvätt och underhåll av egen cykel. Minst ett servicerum per 100 lägenheter. Syftet är att underlätta för boende att hålla sin cykel i trim och uppmuntra fler att förlänga cykelsäsongen.
ALT:
- *Årlig mobilitetsaktivitet:* fastighetsägaren genomför en årlig 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.

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

I nuvarande skede i planeringen ser exploatören att parkeringsefterfrågan kan lösas på ett bra sätt inom planen med det P-tal som gäller utan reduktion för mobilitetsåtgärder. Vidare upplever exploatören att det finns en efterfrågan på parkering i området redan idag vilket gör att en ytterligare reduktion inte heller känns angelägen av affärsmässiga skäl. Därför är resultatet från analyssteg 3 oförändrat i detta steg. I ett senare skeden kan det om ett mer väldefinierat behov uppstår vara aktuellt att genomföra enskilda mobilitetsåtgärder som bedöms efterfrågas och ge god effekt.

Tabell 4. Resultat efter analyssteg 4.

Parkeringstal, bostäder	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Cykel	2,5		$2,5 + 0,1 = 2,6$	2,6	
Parkeringstal, verksamheter	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil, hög	25	25	21	21	21
Bil, låg	10	10	8	8	8
Cykel, hög	25		25	25	
Cykel, låg	20		20	20	



Resultat P-tal

Tabell 5. Resultat, p-tal.

	P-tal bostäder [parkeringsplatser/lägenhet]
Bil	0,8
Cykel	2,6

	P-tal verksamheter [parkeringsplatser/1000 kvm BTA]
Bil, hög	21
Bil, låg	8
Cykel, hög	25
Cykel, låg	20

Parkeringsplatser

Antal platser från p-tal

Platser för ny bebyggelse

Tabell 6. Beräkning av antal parkeringsplatser som krävs inom planområdet.

	P-tal [platser/lägenhet]	Antal lägenheter	Antal parkeringsplatser
Bil	0,8	63	50
Cykel	2,6	63	164

	P-tal [platser/1000 kvm BTA]	Bruttoarea (kvm)	Antal parkeringsplatser
Bil, hög	21	475	10
Bil, låg	8	475	4
Cykel, hög	25	475	12
Cykel, låg	20	475	10

Diskussion om parkeringsbehov för bil

Enligt aktuellt parkeringstal för bostäder beräknas det inom planen behövas 50 platser för detta ändamål. Beräknat spann för behov av parkering för verksamheter är 4–10 platser beräknat utifrån kontor respektive handel. Ett totalt parkeringsbehov är därför i storleksordningen 54–60 parkeringsplatser, där det slutliga talet är beroende av verksamhetens slutliga art. Det planeras just nu för 56 parkeringsplatser. I relation till behovsspannet 54–60 platser bedöms detta vara rimligt. Eventuellt behov av mobilitetsåtgärder alternativt hur ett överskott ska hanteras bör ses över när verksamhetens behov kan beräknas med högre säkerhet i ett senare skede.



Ersättningsplatser

Projektet planerar inte att ta befintliga parkeringsanläggningar utanför planområdet i anspråk. Befintlig parkering vid verksamhetslokalen som bevaras ersätts helt med parkering enligt nytt förslag.

Parkeringslösning

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Ej aktuellt.

Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Ej aktuellt.

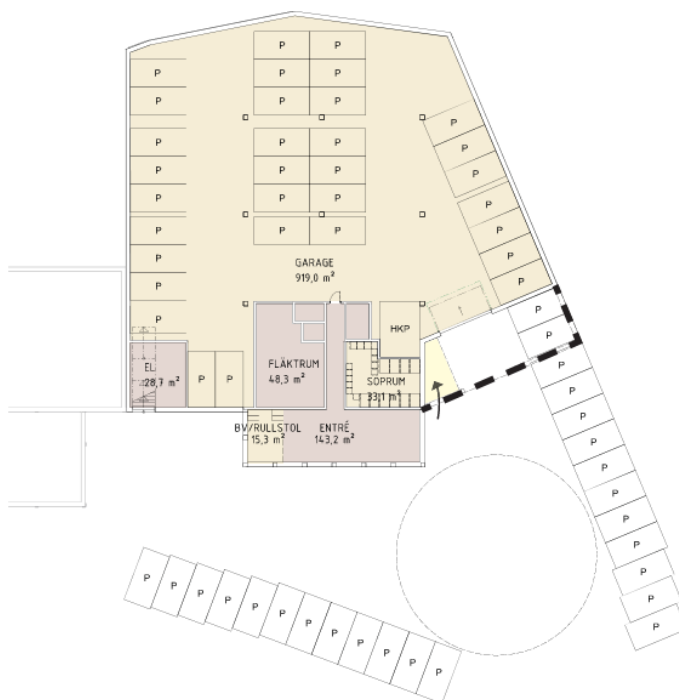
Samnyttjande

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."¹⁰ För bostäder ska detta tolkas som att det ska råda speciella förhållanden för samnyttjande. En viss grad av samnyttjande är redan medräknad i normalspannen. Därmed bedöms det inte finnas möjligheter för att samnyttja parkeringsplatser inom området.

Lokalisering och utformning av parkering

Parkering planeras anordnas som en blandning av garage- och markparkering. Garaget är på samma nivå som markparkeringen, under upphöjda ytor utomhus runt bostadshuset. Parkeringslösningen visas i Figur 3. Det planeras för 56 parkeringsplatser.

¹⁰ "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)



Figur 3. Planerad lokalisering av parkering på fastigheten.



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 baserat på månatlig parkering i anslutning till sin bostad, snarare än allmänt tillgänglig avgiftsparkering i närområdet. Dels för att det ska vara förknippat med en kostnad att hyra en parkeringsplats, dels för att exploatören upplever att det redan idag finns en efterfrågan på parkering i området och därmed betalningsvilja. 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.

Parkering inom projektområdet under byggskedet

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