Detaljplan för bostäder och förskola i Brunnsbo
inom stadsdelen Backa i Göteborg

MOBILITET- OCH PARKERINGSUTREDNINGAR, SAMTLIGA BYGGAKTÖRER



EGNAHEMSBOLAGET
För att hemma är bäst

Framtiden
Byggutveckling

Göteborgs Stad

Stena Fastigheter

AKKA PLANERING

KOUCKY & PARTNERS
HÅLLBAR MOBILITET

SAMMANSTÄLLNING AV GEMENSAMMA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMT PARKERINGSBEHOV

GEMENSAMMA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR SAMTLIGA AKTÖRER

Sammanställning av Gemensamma förutsättningar för respektive byggaktörs Mobilitet- och Parkeringsutredningar.

Parkeringstal

Ett beslutat projektdirektiv är att parkeringsbehov för Detaljplan Brunnsbo räknas utifrån Zon A, vilket innebär startvärde 0,5.

Sammanvägd tillgänglighet

Brunnsbo står inför en stor förändring de kommande åren. Utifrån ett trafikperspektiv omfattar omvandlingen bättre kopplingar till övriga Göteborg i form av bland annat tydligare stråk till Backaplan, bättre kollektivtrafik i form av spårväg i Litteraturgatan och ny tågstation på Bohusbanan. Detaljplanen omfattar bland annat tillkommande bostads- och verksamhetsbebyggelse; spårväg i Litteraturgatan, lokalisering av befintliga parkeringsplatser i parkeringshus och flytt av Brunnsbo torg till ett mer framträdande läge utmed Litteraturgatan i skärningspunkten med spårvagnshållplatsen och den nya tågstationen.

Utgångspunkt är förbättrad kollektivtrafik i form av tågstationen och spårvagnslinje samt den tillkommande bebyggelsen på Backaplan. Det finns god tillgång till dagligvaruhandel och andra urbana kvalitéerna i form av skola och sjukvård, vilket gör att hela området bedöms ha god tillgänglighet.

Bedömt behov av ersättningsparkering

Ett beslutat projektdirektiv är att bedömt behov av ersättningsparkering kan räknas utifrån någon av alternativen nedan:

- Alternativ 1: Nya parkeringstal enligt Göteborgs stads riktlinjer för mobilitet och parkering kan användas för befintliga bostäder (punkt 2 i Anvisningar för ersättningsutredning för befintlig parkering), vilket innebär parkeringstal 0,45 för ersättningsparkering
- Alternativ 2: Befintlig beläggning bekräftad med hjälp av beläggningsstudier

Framtiden byggutveckling och Stena fastigheter är de exploatörer med befintliga hyresgäster i området vars parkeringar påverkas. En gemensam beläggningsstudie har gjorts vid ett antal tidpunkter dag- och kvällstid. Beläggningen redovisas i en separat rapport som respektive ersättningsutredning hänvisar till.

Samnyttjande mellan exploatörer

Varje exploatör redovisar separata parkerings- och mobilitetsutredningar för detaljplaneskedet. Som bedömningen ser ut i dagsläget har vissa aktörer ett över- med andra har ett underskott på parkeringsplatser. I kommande planeringssteg finns det antagligen en mycket stor potential för samnyttjande och parkeringsköp.

BEDÖMT PARKERINGSBEHOV

Nuläge och Tillkommande bebyggelse

	Befintliga bostäder	Nya bostäder	Nya lokaler
Stena fastigheter	410 st	235 st	350 m^2
Bostadsbolaget	1223 st	252 st	
Göteborgslokaler		52 st (studentboende)	8 000 m^2
Egnahemsbolaget		300 st	800 m^2
Exploaterings-förvaltningen		383 st (varav 150 student-bostäder)	21 300 m2

Beläggningsstudie

	Befintliga parkeringsplatser	Därav belagda platser	Andel belagda platser	Faktiskt p-tal
Stena Fastigheter	344	max 169	max 49 %	0,41
Bostadsbolaget	976	max 589	max 60 %	0,42-0,48

Ersättning och nyproduktion

	bostäder [antal] /lokalyta [m²]	P-tal	Parkerings-behov	P-platser efter samnyttjande inom respektive exploatörs bestånd
Stena Fastigheter				
Befintliga bostäder	410 st	0,41	169 st	
Nya bostäder	235 st	0,45	106 st	
Nya lokaler	310 m² BTA		4 st	
Totalt			279 st	
Framtiden byggutveckling				
Befintliga bostäder Bostadsbolaget	1223 st	0,45	550 st	
Nya bostäder Bostadsbolaget	252 st	0,25	63 st	
Nya lokaler handel Göteborgslokaler	2 700 m² BTA	9,1	25 st	
Nya lokaler kontor/service Göteborgslokaler	4 500 m² BTA	3,5	16 st	
Nya bostäder Göteborgslokaler	52 st	0	0 st	
Totalt			654 st	622 st
Egnahemsbolaget				
Nya bostäder	330 st	0,3	99 st	
Nya lokaler	800 m² BTA	5,2	4 st	
Totalt			103 st	99 st
Exploaterings-förvaltningen				
Nya bostäder	233 st	0,40 / lgh & bilpool	97 st	
Studentbostäder	150 st	0,05 / lgh	8 st	
Nya lokaler handel	2 850 m² BTA	9,1/ 1000 m²	25 st	
Nya lokaler kontor/service	18 500 m² BTA	3,5/ 1000 m²	65 st	
			195 st	195 st

Mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärder hanteras av respektive part. Bostadsbolaget och EHAB har valt att ange mobilitetsåtgärder i detaljplaneskedet. Stena fastigheter avser också att genomföra mobilitetsåtgärder men redovisar dessa först i bygglovsskedet. Exploateringsförvaltningen räknar i det här läget inte med mobilitetsåtgärder.

Samordning av parkering under byggskedet

Eftersom området kommer att byggas ut i etapper är samordning av parkering i byggskedesfasen viktig. Respektive exploatör avser tillgodose sitt eget parkeringsbehov under byggskedet men det är till fördel att exploatörerna sinsemellan samordnar sitt tillfälliga parkeringsbehov under genomförandefasen.

Framtida samordning av parkering och mobilitetstjänster

I detaljplaneskedet redovisar och hanterar varje exploatör sitt eget mobilitets- och parkeringsbehov. I genomförandeskedet finns det goda möjligheter för exploatörerna att samordna sitt arbete och därigenom hitta ytterligare möjligheter till samnyttjande.

1. EHAB
2. EXPLOATERINGSFÖRVALTNINGEN
3. FRAMTIDEN BYGGUTVECKLING
4. STENA FASTIGHETER

EHAB

Detaljplan för bostäder och förskola i Brunnsbo inom stadsdelen Backa i Göteborg

MOBILITET- OCH PARKERINGSUTREDNING för delen som avser EHABs bebyggelse



EGNAHEMSBOLAGET
För att hemma är bäst

AKKA PLANERING

Mobilitet- och parkeringsutredning för delen som avser EHAB:s bebyggelse inom
Detaljplan för bostäder och förskola i Brunnsbo inom stadsdelen Backa i Göteborg

Författare: Linda Andersson, Akka planering
Beställare: Egnahemsbolaget, Göteborgs stad
Version av anvisningar: Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering ver. 1.2

Version	Datum
1.2	2025-05-07

INNEHÅLL

BAKGRUND.....5

METOD.....7

PARKERINGSBEHOV BIL.....7
STARTVÄRDE (ANALYSSTEG 1) 9
LÄGESBEDÖMNING (ANALYSSTEG 2) 10
PROJEKTANPASSNING (ANALYSSTEG 3) 11
MOBILITETSLÖSNINGAR (ANALYSSTEG 4) 12
RESULTAT PARKERINGSBEHOV BIL 15

PARKERINGSLÖSNING BIL.....15
TOTALT PARKERINGSBEHOV 15
SAMNYTTJANDE 16
SAMMANSTÄLLNING 17

PARKERINGSBEHOVCYKEL.....18
STARTVÄRDE (ANALYSSTEG 1) 18
ANALYSSTEG 2-3 (LÄGESBEDÖMNING OCH PROJEKTANPASSNING) 19
RESULTAT PARKERINGSBEHOV 19

LOKALISERING, UTRYMME OCH UTFORMNING.....19

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSKEDE.....22
PARKERING PÅ GATUMARK 22
PARKERING INOM PROJEKTOMRÅDET UNDER BYGGSKEDET 22
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOSTNADSTÄCKNING 22

BAKGRUND



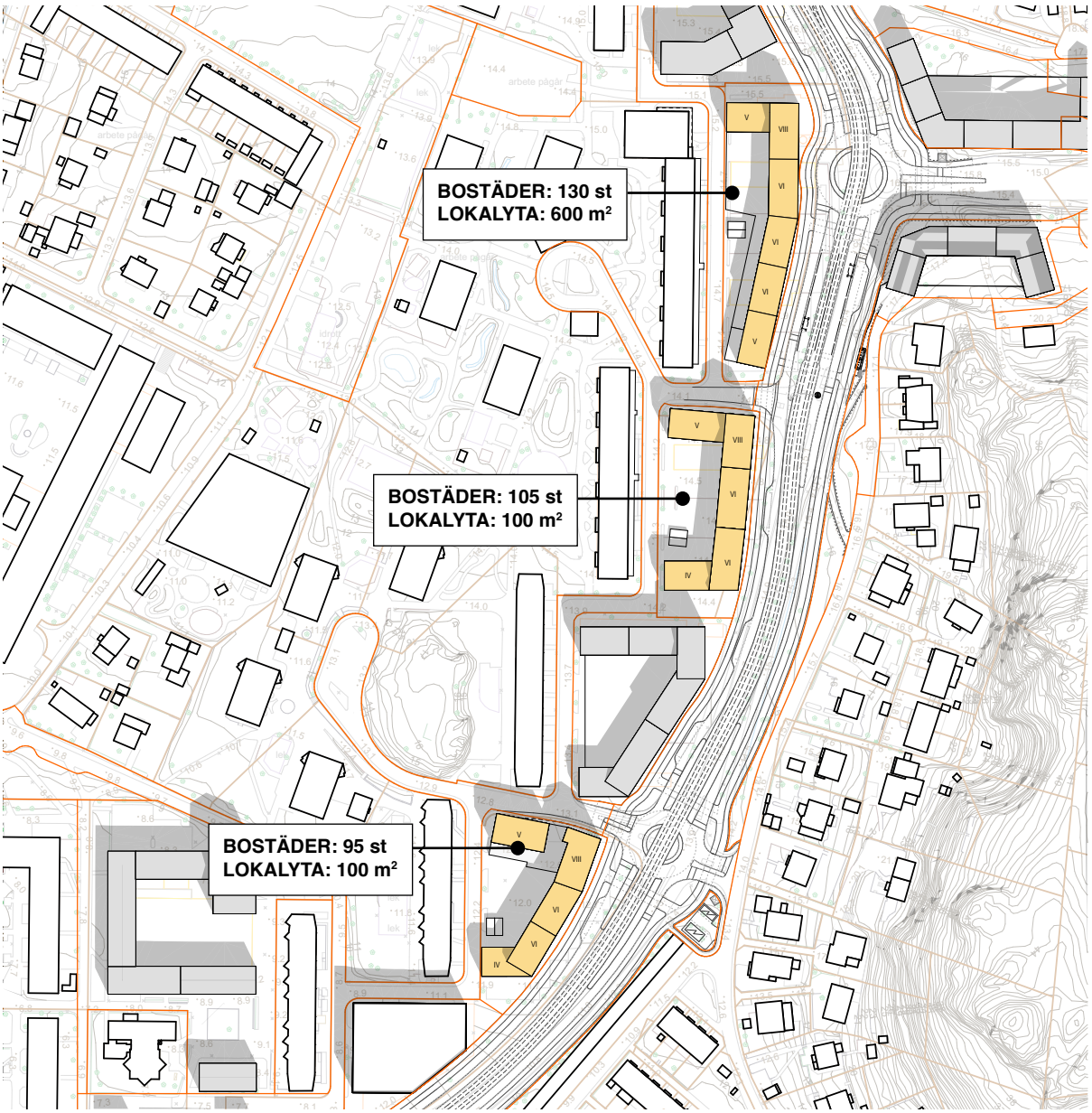
Mobilitet- och parkeringsutredning tillhörande *Detaljplan för bostäder och förskola i Brunnsbo inom stadsdelen Backa i Göteborg* för den del som rör Egnahemsbolagets bebyggelse.

Brunnsbo står inför en stor förändring de kommande åren. Omvandlingen omfattar bättre kopplingar till övriga Göteborg i form av band annat tydligare stråk till Backaplan, bättre kollektivtrafik i form av spårväg i Litteraturgatan och ny tågstation på Bohusbanan.

Detaljplanen omfattar bland annat tillkommande bostads- och kontorsbebyggelse och förskola; spårväg i Litteraturgatan och flytt av Brunnsbo torg till ett mer framträdande läge utmed Litteraturgatan i skärningspunkten med spårvagnshållplatsen och den nya tågstationen.

Merparten av den tillkommande bebyggelsen planeras till markparkeringarna utmed Litteraturgatan och de befintliga parkeringsplatserna förläggs i Parkeringshus i området. För detta har en separat ersättningsutredning tagits fram. Exploatörer i detaljplanen är Framtiden byggutveckling, Egnahemsbolaget, Stena fastigheter och Göteborgs stads exploatering. Den här mobilitets- och parkeringsutredningen avser Egnahemsbolagets del med i huvudsak bostadsrätter samt en mindre del verksamhetslokaler.

TYP	ANTAL (BERÄKNINGSTAL)
BOSTÄDER LÄGENHETER	330 lgh
VERKSAMHET HANDEL	800 m² BTA



Situationsplan över planerad bebyggelse

METOD

Utredningen följer anvisningarna till Göteborgs Stads riktlinjer för mobilitet och parkering, version 1.2, daterad 17 december 2021.

Området ligger i zon B men Göteborgs Stad har angett att det ska analyseras som om den låg i zon A.

För bedömning av behovet av hur mycket parkering exploateringen medför används analysstegen och nyckeltal i Riktlinjer för Parkering och mobilitet enligt nedan.

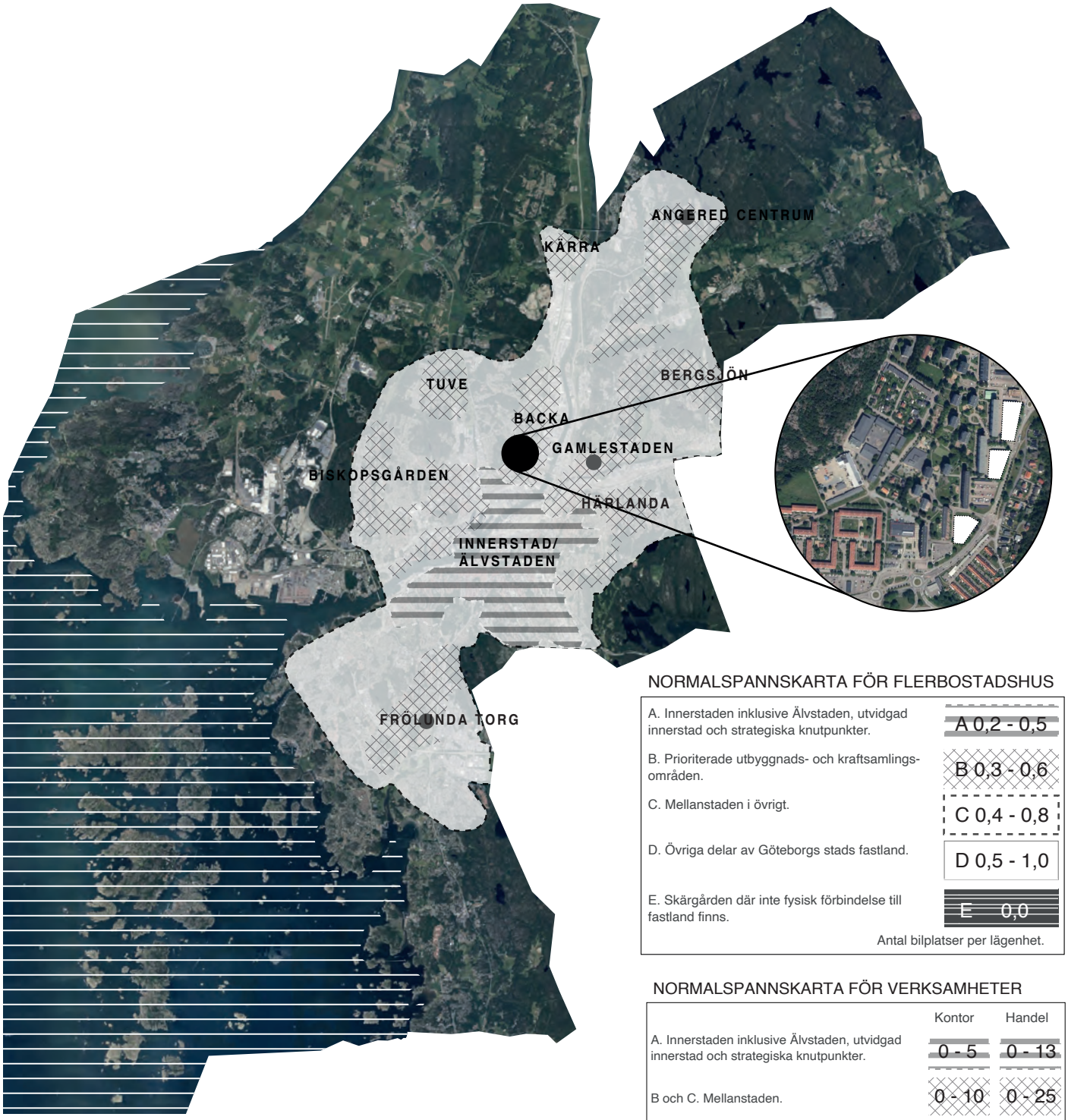
BIL	START	LÄGES-BEDÖMNING	PROJEKT-ANPASSNING	MOBILITETS-ÅTGÄRDER
FLERBOSTADSHUS	UTIFRÅN ZON	JA	JA	JA
KONTOR OCH HANDEL	UTIFRÅN ZON	JA	JA	JA

CYKEL	START	LÄGES-BEDÖMNING	PROJEKT-ANPASSNING	MOBILITETS-ÅTGÄRDER
FLERBOSTADSHUS	2,5 PER LÄGENHET	JA	JA	NEJ
KONTOR OCH HANDEL	VECKO-MAX	JA	JA	NEJ

PARKERINGSBEHOV BIL

Ett beslutat projektdirektiv för samtliga mobilitetsutredningar inom detaljplanen är att analys av parkeringsbehov ska räknas utifrån Zon A enligt Göteborgs stads Riktlinjer för mobilitet och parkering (Kommunicerat på Samordningsmöte 2 punkten Parkering och Mobilitet ledd av Hanna Järpedal och Carl-Johan Carlsson (22-10-26)).

Bedömningen utgår från analysstegen Startvärde -> Lägesbedömning -> Projektanpassning -> Mobilitetsåtgärder. Den här utredningen omfattar bostäder i form av flerfamiljshus med verksamheter i en del av bottenvåningarna.



NORMALSPANNSKARTA FÖR FLERBOSTADSHUS

A. Innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter.	A 0,2 - 0,5
B. Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden.	B 0,3 - 0,6
C. Mellanstaden i övrigt.	C 0,4 - 0,8
D. Övriga delar av Göteborgs stads fastland.	D 0,5 - 1,0
E. Skärgården där inte fysisk förbindelse till fastland finns.	E 0,0

Antal bilplatser per lägenhet.

NORMALSPANNSKARTA FÖR VERKSAMHETER

	Kontor	Handel
A. Innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter.	0 - 5	0 - 13
B och C. Mellanstaden.	0 - 10	0 - 25
D. Övriga delar av Göteborgs stads fastland.	0 - 15	0 - 35
E. Skärgård utan fysisk förbindelse till fastland.	0,0	

Antal bilplatser per 1000 m² BTA.

Markerat utredningsområde på karta
för normalspann för parkeringstal för flerbostadshus och verksamheter.

Flerbostadshus

	START	LÄGESBEDÖMNING		PROJEKT-ANPASSNING	MOBILITETSÅTGÄRDER	
		STORT STADSDELS-CENTRUM	GOD SAMMANVÄGD TILL-GÄNGLIGHET		BAS	EXTRA
ZON A 0,2-0,5	0,5		Minskning med 0,05	Justering med 0,05 uppåt eller nedåt	Minskning med 0,05	Minskning med maximalt 0,15
ZON B 0,3-0,6	0,6		Minskning med 0,05	Justering med 0,05 uppåt eller nedåt	Minskning med 0,05	Minskning med maximalt 0,15
ZON C 0,4-0,8	0,8	Minskning med 0,05	Minskning med 0,1	Justering med 0,05 uppåt eller nedåt	Minskning med 0,05	Minskning med maximalt 0,15
ZON D 0,5-1,0	1,0	Minskning med 0,1	Minskning med 0,1	Justering med 0,1 uppåt eller nedåt	Minskning med 0,05	Minskning med maximalt 0,15
ZON E 0	0					

Kontor, service

	START / 1 000 BTA	LÄGESBEDÖMNING			PROJEKT-ANPASSNING	MOBILITETS-ÅTGÄRDER	
		GOD TILL-GÄNGLIGHET TILL CYKEL-INFRASTRUKTUR OCH KOLLEKTIV-TRAFIK	NÄRHET TILL BYTES- ELLER KNUTPUNKT	NÄRHET TILL BRUNNSPARKEN/ CENTRALEN	PERSONAL-TÄTHET PÅTAG-LIGT LÄGRE ÄN GENERELL BEDÖMNING	BAS	EXTRA
ZON A 0-5	5	15 %	15 %	10 %	Max 30 %	15 %	Max 15 %
ZON B OCH C 0-10	10				Max 45%		
ZON D 0-15	15				Max 50%		
ZON E 0	0						

STARTVÄRDE (ANALYSSTEG 1)

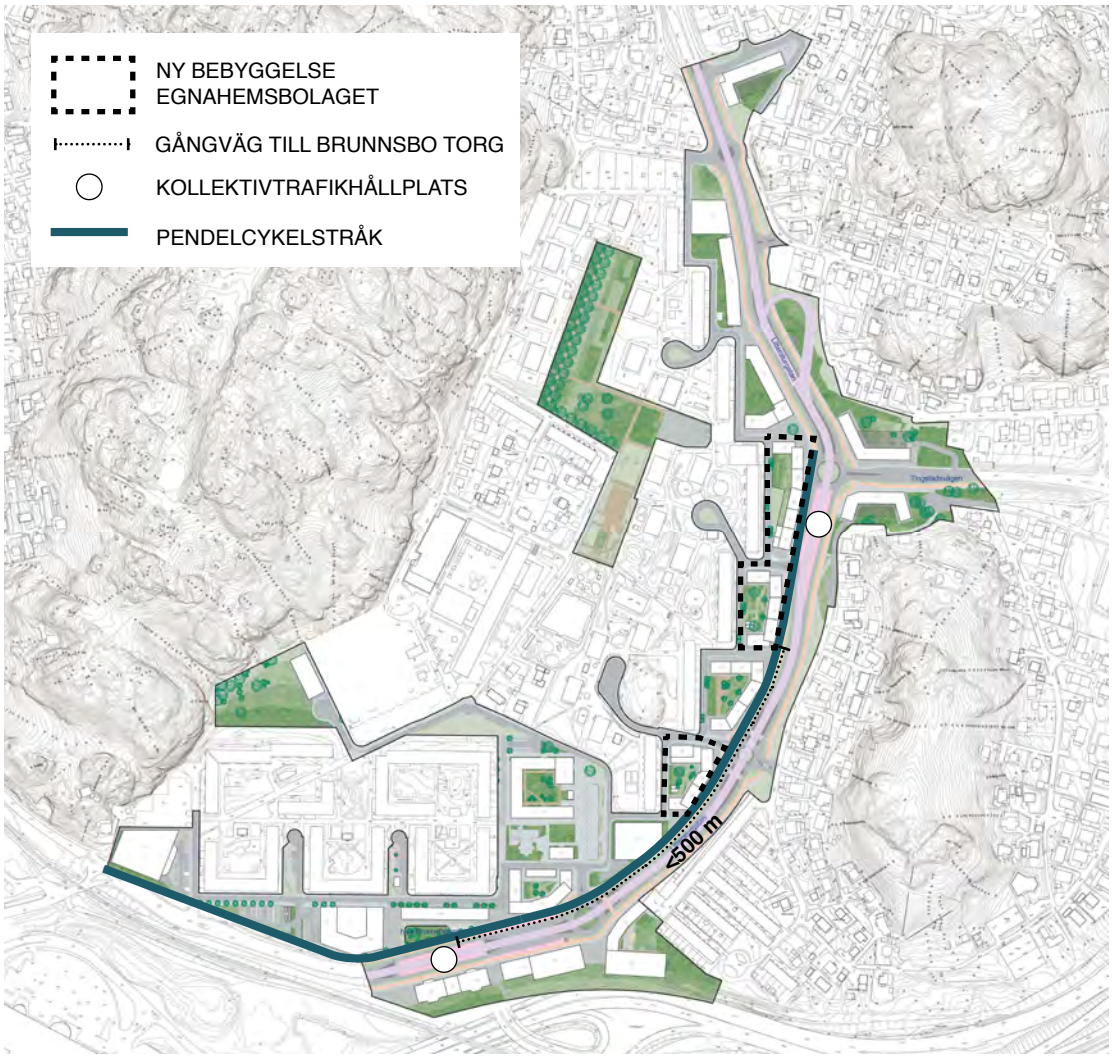
TYP	STARTVÄRDE
BOSTÄDER LÄGENHETER	0,5
STUDENT-BOSTÄDER	0,05
VERKSAMHET HANDEL	13 /1 000 m2
VERKSAMHET KONTOR/SERVICE	5 /1 000 m2

LÄGESBEDÖMNING (ANALYSSTEG 2)

Delsteget analyserar projektets läge och tillgänglighet till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och service i detalj.

TYP	LÄGESBEDÖMNING		
	STORT STADSDELSCENTRUM	GOD SAMMANVÄGD TILLGÄNGLIGHET	
BOSTÄDER LÄGENHETER	ZON A SÅ INGET AVDRAG	-0,05	
	GOD TILLGÄNGLIGHET TILL CYKEL- OCH KOLLEKTIVTRAFIK	NÄRHET TILL BYTES- ELLER KNUTPUNKT	NÄRHET TILL BRUNNSPARKEN/CENTRALEN
VERKSAMHETER	-15%	-15%	NEJ

Platsen uppfyller kriterierna för God sammanvägd tillgänglighet (bostäder) och för God tillgänglighet till cykel- och kollektivtrafikinfrastruktur samt närhet till bytespunkt vid Brunnsbo torg (verksamheter) varpå avdrag för dessa görs.



Närhet till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur redovisad på illustrationsplan dat. 24-04-26

Närhet till god kollektivtrafik

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

Närhet till bra cykelinfrastruktur

Med direkt närhet avses 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. Vid höjdskillnader bedöms en meters höjdskillnad som 10 meter i cykelavstånd. Med bra cykelinfrastruktur avses pendelcykelnätet och det övergripande cykelvägnätet.

Närhet till service och andra urbana verksamheter

Med direkt närhet avses ett verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns. Detta avstånd gäller för servicefunktioner som bidrar till lägesbedömningen av mobilitetsförutsättningar för en plats. .

Resultat Analyssteg 2

Platsen uppfyller kriterierna för God sammanvägd tillgänglighet (bostäder) och för God tillgänglighet till cykel- och kollektivtrafikinfrastruktur samt närhet till bytespunkt (verksamheter) varpå avdrag för dessa görs. För bostäder görs ett avdrag på 0,05 per lägenhet och för verksamheter görs ett avdrag på 30 % av startvärdet.

TYP	VÄRDE FRÅN FÖREGÅENDE STEG	REDUKTION LÄGESBEDÖMNING	NYTT P-TAL
BOSTÄDER LÄGENHETER	0,5	JA: -0,05	0,45
VERKSAMHET HANDEL	13 /1 000 m²	JA: -30% av startvärdet	9,1 / 1 000 m²

PROJEKTANPASSNING (ANALYSSTEG 3)

Delsteget analyserar projektets karaktär och verksamhetstyp, och utifrån de egenskaper som är kopplade till dessa kan p-talen sänkas eller höjas. För bostäder handlar det om att storleken på bostad påverkar parkeringsbehovet. För verksamheter görs en mer ingående bedömning av användningen och huruvida den överensstämmer med startvärdets utgångspunkter.

TYP	PROJEKT-ANPASSNING
BOSTÄDER LÄGENHETER	NEJ
VERKSAMHET	-30%

Bostäder

För flerbostadshus redovisas projektets sannolika lägenhetsfördelning och parkeringstalet justeras därefter om projektet inte har en genomsnittlig fördelning av lägenhetsstorlekar enligt definitionen i ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”.

Justering görs om >75 % av lägenheterna är små (2 RoK eller mindre) eller om >25 % av lägenheterna är stora (4 RoK eller mer). I detta fall görs ingen justering utifrån bedömd lägenhetsfördelning.

Verksamheter

Verksamheterna kommer i huvudsak att utgöras av mindre lokaler där kundkretsen bedöms vara lokal eller icke bilburen. En projektanpassning föreslås därmed med 30 % av startvärdet.

Resultat Analyssteg 3

TYP	VÄRDE FRÅN FÖREGÅENDE STEG	REDUKTION PROJEKTANPASSNING	NYTT P-TAL
BOSTÄDER LÄGENHETER	0,45	NEJ	0,45
VERKSAMHET HANDEL	9,1 /1 000 m²	-30% av startvärdet	5,2 / 1 000 m²

MOBILITETSLÖSNINGAR (ANALYSSTEG 4)

Via mobilitetsåtgärder kan fastighetsägaren sänka parkeringstalet. Delsteget är frivilligt och utgår från de två delarna Bas och Extra, där ett paket med antal och typ av åtgärder maximalt kan ge ett avdrag på 0,2 för bostäder och 30 % för verksamheter.

TYP	MOBILITETSÅTGÄRDER	
	BAS	EXTRA
BOSTÄDER	FRIVILLIGT: 0,05	FRIVILLIGT: MAX 0,15
VERKSAMHET	FRIVILLIGT: 15%	FRIVILLIGT: MAX 15%

För bostäderna avses mobilitetsåtgärder att genomföras för att uppnå parkeringstal 0,3. Det innebär att samtliga 6 basåtgärder samt ytterligare 5 st åtgärder varav 2 st markerade med stjärna ska införas. Utkast på mobilitetsavtal mellan Göteborgs stad och Framtiden byggutveckling/Egnahemsbolaget är framtaget. Mobilitetsarbetet organiseras initialt av Egnahemsbolaget för att över tid tas över av styrelserna i de nybildade bostadsrättsföreningarna.



0,2 avdrag

0,15 avdrag

0,1 avdrag

0,05 avdrag

Mobilitetåtgärder Baspaket Flerbostadshus

För att uppnå avdrag 0,05 för baspaketet krävs att samtliga åtgärder inom baspaketet genomförs.

KATEGORI	**ÅTGÄRD**	
Information	Startpaket till nyinflyttade	
	Löpande information om mobilitet	
Kollektivtrafik	Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 30 dagar för nyinflyttade	
Cykel	Extra god cykelparkering	
Bil	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser	
	Parkeringshyran särredovisas	
	Bilpoolsplatser	
Övrigt	Mobilitetsansvarig	

Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket Flerbostadshus

För att uppnå avdrag om 0,1 krävs 5 åtgärder varav 2 markerade med stjärna.

Förslag på åtgärder för att uppnå avdrag om 0,1:

KATEGORI	ÅTGÄRD	
Information	Årlig mobilitetsaktivitet	
Kollektivtrafik	Realtidstavlor för kollektivtrafiken	
	Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 90 dagar för nyinflyttade	★
Cykel	Yta för cykelservice	
	Lastcykelpool	★
Bil	Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå	
	Rabatt på bilpool	
	Bilpool	★
	Samlade parkeringsanläggningar	★
Övrigt	Leveranstjänster	
	Delade kontorsplatser	
	Digital tjänst för mobilitet	★
	Öppna mobilitetslösningar	★
	Fastighetsägarens egna förslag	☆

Mobilitetåtgärder Verksamheter

För verksamheter avses ingen reduktion utifrån mobilitetsåtgärder att göras i detaljplaneskedet.

Beskrivning av åtgärderna

Föreslagna mobilitetsåtgärder samordnas med Egnahemsbolagets övriga strategiska arbete kring mobilitet.

Resultat Analyssteg 4

TYP	VÄRDE FRÅN FÖREGÅENDE STEG	REDUKTION MOBILITETSÅT-GÄRDER	NYTT P-TAL
BOSTÄDER LÄGENHETER	0,45	JA: -0,15	0,3
VERKSAMHET HANDEL	5,2 /1 000 m2	NEJ	5,2

RESULTAT PARKERINGSBEHOV BIL

TYP	START (per bostad)	LÄGESBEDÖMNING		PROJEKT-ANPASSNING	MOBILITETSÅT-GÄRDER		RESULTAT P-TAL	ANTAL BOSTÄDER	PARKERINGS-BEHOV
		STORT STADSDELS-CENTRUM	GOD SAMMANVÄGD TILLGÄNGLIGHET		BAS	EXTRA			
BOSTÄDER LGHT	0,5		-0,05	-	-0,05	-0,1	0,3	330	99

TYP	START (per 1 000 m² BTA)	LÄGESBEDÖMNING			PROJEKT-ANPASSNING	MOBILITETS-ÅTGÄRDER		RESULTAT P-TAL	YTA	P-BEHOV
		GOD TILL-GÄNGLIGHET TILL CYKEL- OCH KOLL.	NÄRHET TILL BYTES- ELLER KNUTPUNKT	NÄRHET TILL BRUNNSPARKEN/ CENTRALEN		BAS	EXTRA			
VERKSAMHET HANDEL	13	-15%	-15%	-	-30%	-	-	5,2	800	4

PARKERINGSLÖSNING BIL

TOTALT PARKERINGSBEHOV

Behov av parkeringsplatser för tillkommande bebyggelse är 103 st parkeringsplatser innan beräkning om samnyttjande.

Befintlig parkering på platsen

Ersättning för parkeringsplatserna som idag finns på ytan omfattas av Framtiden byggutveckling ABs mobilitet- och parkeringsutredning.

Antal platser för rörelsehindrade

3 % av startvärdet, dvs 5 st parkeringsplatser, ska kunna ordnas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Dessa ska vara lämpligt placerade sett till avstånd till tillgängliga entréer.

Antal platser för bilpool

7 st öppna bilpoolsplatser ska anordnas i området. Dessa föreslås placeras i garage i Kvarter A.

Antal platser för besöksparkering



10 %, dvs 10 st, av parkeringsplatserna till bostäder ska utgöras av besöksparkering. Vissa bör förläggas lättillgängligt som markparkering medan några kan lokaliseras i parkeringsgaragen.

Antalet bilburna kunder till verksamheter bedöms vara mycket lågt

SAMNYTTJANDE

Beräkning görs utifrån bedömning i *Anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering.*
Fullt samnyttjande kan ske mellan boende och verksamma vilka parkerar i parkeringshusen samt för besökare till bostäder och verksamheter vilka nyttjar markparkeringarna. För uppskattad fördelning mellan verksamma och kunder till handelslokalerna används bedömningen under analyssteg 3 i anvisningarna, i vilken fördelningen bedöms vara 80 % kunder och 20 % anställda.

KATEGORI	Nyttjandegrad [%]			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	80	80	70	100
Kontor	100	20	10	10
Dagligvaruhandel	40	100	80	5

KATEGORI	Nyttjande av bilparkering [antal]: TOTALT			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	79	79	69	99
Kontor	0	0	0	0
Dagligvaruhandel	2	4	3	0
SUMMA	81	83	73	99

KATEGORI	Nyttjande av bilparkering [antal]: BOENDE OCH VERKSAMMA			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	71	71	62	89
Kontor	0	0	0	0
Dagligvaruhandel	0	1	1	0
SUMMA	72	72	63	89

KATEGORI	Nyttjande av bilparkering: BESÖKARE TILL BOENDE OCH VERKSAMHETER			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	8	8	7	10
Kontor	0	0	0	0
Dagligvaruhandel	1	3	3	0
SUMMA	9	11	10	10

Dimensionerande tidpunkt är kvällstid. Ingen extra parkering behövs med tanke på verksamheternas parkeringsbehov, varken i parkeringshuset eller i form av markparkering.

SAMMANSTÄLLNING

Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Varje exploatör redovisar separata parkerings- och mobilitetsutredningar för detaljplaneskedet, då utgångspunkten för arbetet med Mobilitet och parkering varit att varje exploatör hanterar sitt eget behov.

Andra fordon

Utrymme för angöring och bilpoolsfordon tillkommer utöver redovisat parkeringsbehov.

Ledig kapacitet utanför projektområdet

I kommande skeden bör man studera möjligheten till samordnade lösningar inom planen såväl som att undersöka om behovet av parkering delvis kan tillgodoses genom P-platser utanför planområdet

Korttidsparkering

För bilburna besökare till verksamheterna kommer ett antal korttidsparkeringar att finnas på allmän plats utmed Litteraturgatan. Dessa är inte medräknade i redovisningen av det samlade parkeringsbehovet. Ett antal besöksparkeringar kommer att finnas på kvartersmark utmed Sicksackgatan.

Parkering för boende och verksamma samt besöksparkering till boende: **99 st**. Kan lokaliseras i garage

Besöksparkering till verksamheter: **3 st** utanför garagen

Parkering för rörelsehindrade som anordnas vid behov: **5 st**

Platser för bilpool: **7 st**

PARKERINGSBEHOV CYKEL

STARTVÄRDE (ANALYSSTEG 1)

TYP	START
BOSTÄDER BOENDE	2,0 / LGHT
BOSTÄDER BESÖKARE	0,5 / LGHT
STUDENTBOSTÄDER BOENDE	1,0 / LGHT
STUDENTBOSTÄDER BESÖKARE	0,5 / LGHT
VERKSAMHETER	VECKO-MAX

Beläggning för verksamheterna:
För kontor: 36 st verksamma samt 4 st besökare / 1 000 m^2
För handel: 10 st verksamma samt 45 st besökare / 1 000 m^2

Andel cyklister (område Backa):
Verksamma: 38 %
Besökare: 16 %

Bedömning av vecko-max görs enligt *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering*.
Enligt anvisningarna ska nyttjandegrad för cykelparkering bedömas likt nyttjandegraden för bilparkering. Att spegla användningen av bil ger en fingervisning men rimligen skiljer sig användandet av cykel och bil åt. Även att behovet av besök- och korttidsparkering följer det totala behovet av parkering är väl grovt i vissa fall (t.ex. blir behovet av besöksparkering för boende som högst under nattetid).

KATEGORI	Nyttjandegrad [%]			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	80	80	70	100
Kontor	100	20	10	10
Dagligvaruhandel	40	100	80	5

KATEGORI	Nyttjande av cykelparkering [antal]: BOENDE OCH VERKSAMMA			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	480	480	420	600
Dagligvaruhandel	1	3	3	0
SUMMA	481	483	423	600

KATEGORI	Nyttjande av cykelparkering [antal]: BESÖKARE TILL BOENDE OCH VERKSAMHETER			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	120	120	105	150
Dagligvaruhandel	2	6	5	0
SUMMA	122	126	110	150

ANALYSSTEG 2-3
(LÄGESBEDÖMNING OCH PROJEKTANPASSNING)

Utifrån Lägesbedömning och Projektanpassning görs inga ytterligare justeringar på bedömt behov av cykelparkeringsplatser.

TYP	LÄGESBEDÖMNING
BOSTÄDER LÄGENHETER	EV JUSTERING PGA LÄGE
VERKSAMHET	EV JUSTERING PGA LÄGE

TYP	PROJEKTANPASSNING
BOSTÄDER LÄGENHETER	EV JUSTERING PGA LÄGENHETSFÖRDELNING
VERKSAMHET HANDEL	EV JUSTERING PGA SPECIFIKA FÖRUTSÄTTNINGAR

RESULTAT PARKERINGSBEHOV

TYP	START (per bostad)	LÄGESBEDÖMNING	PROJEKT-ANPASSNING	RESULTAT P-TAL	ANTAL BOSTÄDER	P-BEHOV
BOSTÄDER BOENDE	2	NEJ	NEJ	2,0	330	660
BOSTÄDER BESÖKARE	0,5	NEJ	NEJ	0,5	330	165

TYP	START (per 1 000 m² BTA)	LÄGESBEDÖMNING	PROJEKT-ANPASSNING	RESULTAT P-TAL	YTA	P-BEHOV
HANDEL VERKSAMMA	3,8	NEJ	NEJ	3,8	800 m²	3
HANDEL BESÖKARE	7,2	NEJ	NEJ	7,2	800 m²	6

Antalet cykelparkeringar, både i cykelrum och besöksparkering utomhus, är tillräckligt för att samnyttjande inte är nödvändigt.

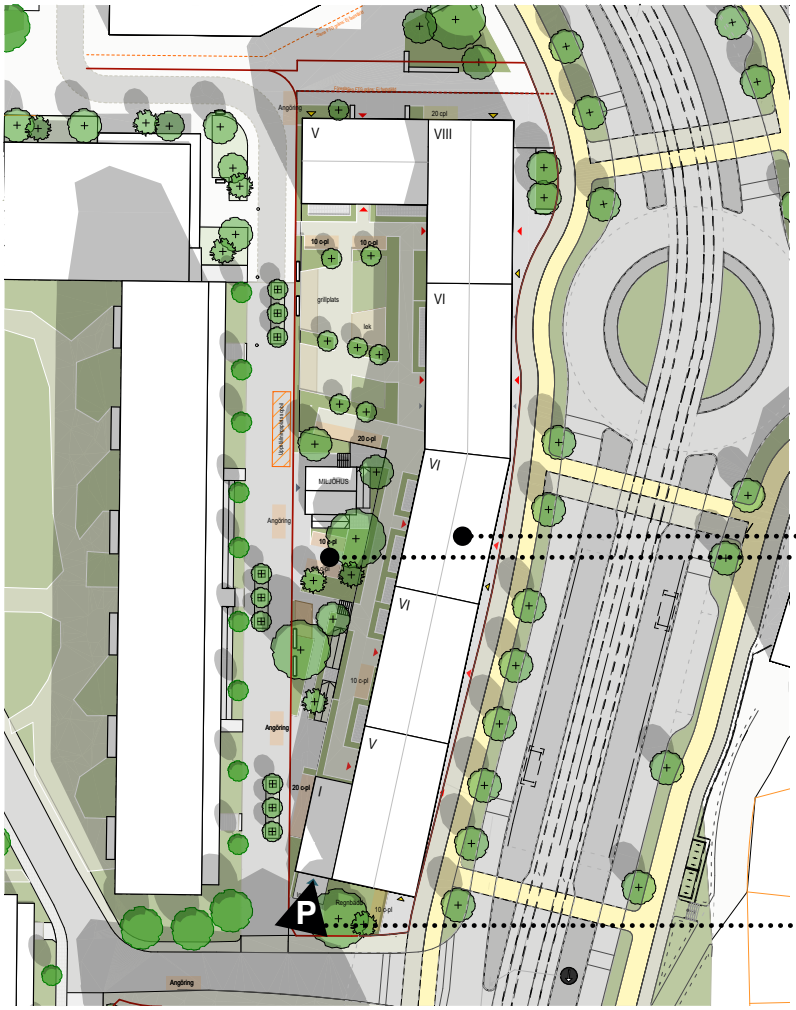
Utrymme för cykelparkering utgår från 2,0 m² per cykelplats vilket inkluderar även manöveryta/gångar. Som förslag på mobilitetsåtgärder har extra goda cykelplatser och yta för cykelservice angivits, vilket ökar behovet av utrymme ytterligare utöver vad som räknats fram genom parkeringstalet.

LOKALISERING, UTRYMME OCH UTFORMNING

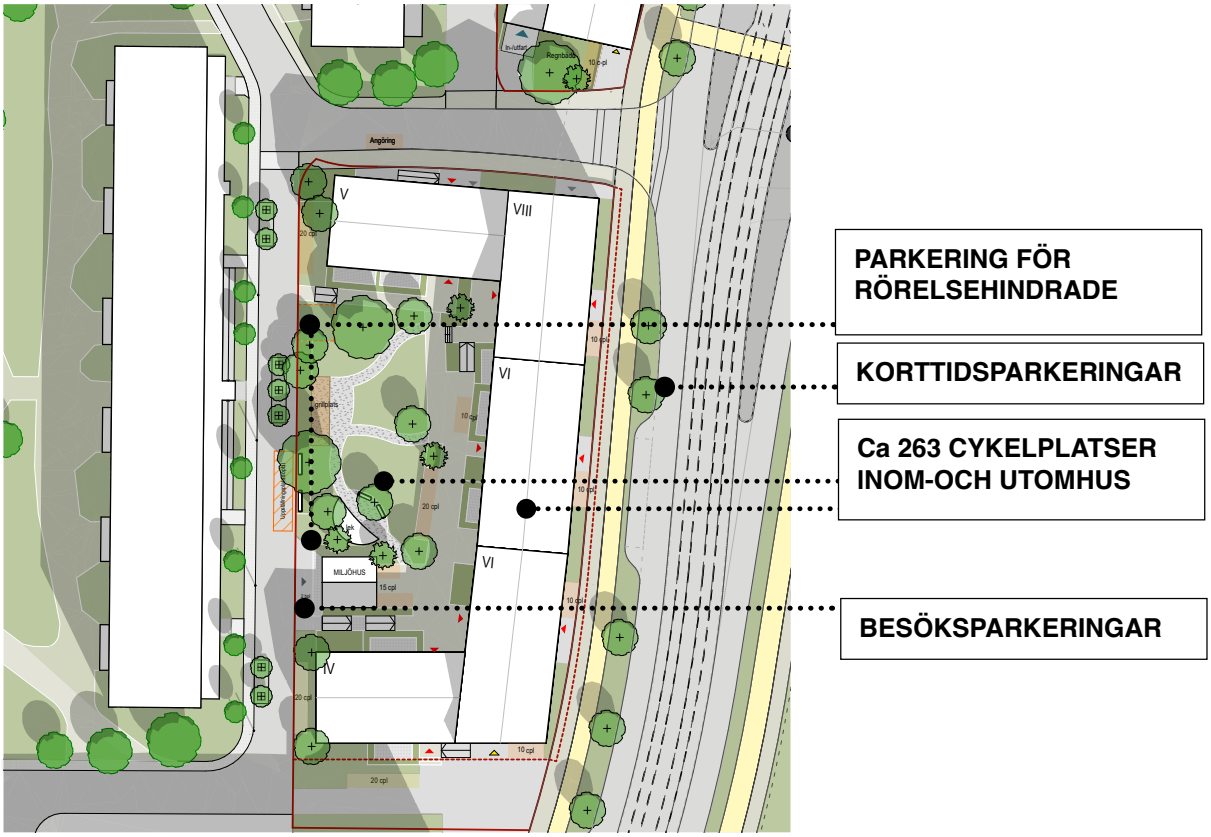
Bilparkering för boende och verksamma sker i garage i kvarter A och kvarter C. Besöksparkering sker på kvartersmark utmed Sicksackgatorna. Längs Litteraturgatan finns ett antal korttidsparkeringar på allmän plats, dessa är inte medräknade i det samlade parkeringsbehovet.

Möjlighet till Parkering för rörelsehindrade (PRH) sker på kvartersmark, dels utomhus dels i parkeringsgaragen.

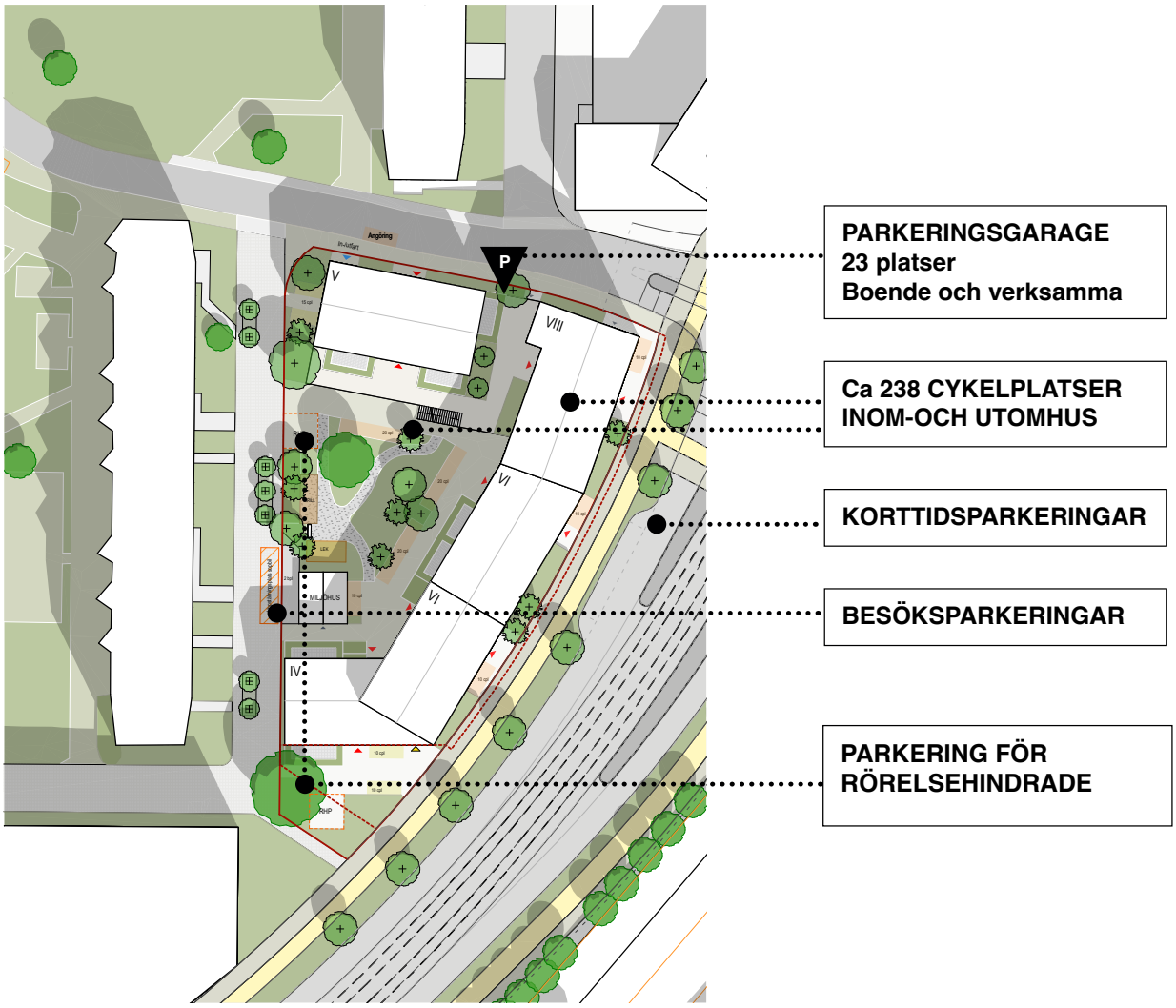
Cykelparkering motsvarande två platser per bostad lokaliseras i cykelrum och låsbart utrymme på gård vid respektive byggnad. Besöksparkering motsvarande 0,5 plats per bostad lokaliseras utomhus i nära anslutning till entréerna, dels till innergårdarna och på kvartersmark utmed Litteraturgatan.



Kvarter A



Kvarter B



Kvarter C

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSKEDE

PARKERING PÅ GATUMARK

Inom detaljplaneområdet finns inga möjligheter till gatuparkering på allmän plats. I området på motsatt sida om Litteraturgatan finns viss möjlighet till gatuparkering bland bebyggelsen. Framtida planering av området bör även omfatta hur dessa närliggande platser bör regleras för att inte bidra till att boende parkerar där.

PARKERING INOM PROJEKTOMRÅDET UNDER BYGGSKEDET

Eftersom projektet innebär att man bygger på befintliga parkeringsplatser är utbyggnadsordningen av detaljplanen av stor vikt samt samordningen byggaktörerna emellan.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOSTNADSTÄCKNING

I och med beslutade mobilitetsåtgärder ska den framtida bostadsrättsföreningen särredovisa avgiften för parkering på hyresavin. Om avgiften över tid motsvarar den faktiska kostnaden för investering och drift är dock svår att styra men bör kunna skrivas in i mobilitetsavtalet. Görs inte det kommer avgiften dels att bero på de boendes efterfrågan på parkeringstillstånd, vilken förmodligen kommer att vara hög, men även på ekonomiska prioriteringar hos föreningen i stort. Görs inget riktat arbete här är risken stor att boende utan bil är med och finansierar parkeringsanläggningen.

EXPLOATERINGSFÖRVALTNINGEN

Mobilitets- och parkeringsutredning inför detaljplan, Brunnsbo, Exploaterings-förvaltningen



KOUCKY & PARTNERS
HÅLLBAR MOBILITET

2026 Version 3.0

Koucky & Partners AB

På uppdrag av Exploateringsförvaltningen, Göteborgs Stad

Titel:	Mobilitets- och parkeringsutredning inför detaljplan, Brunnsbo, Exploateringsförvaltningen
Version	3.0
Datum:	2025-05-19
Författare:	Michael Koucky
Medarbetare:	-
Uppdragsgivare:	Exploateringsförvaltingen, Göteborgs Stad
Kontaktpersoner:	Michael Koucky, Koucky & Partners AB Erik Wikström, Exploateringsförvaltningen
Uppdragsnummer:	25001
Förändringar:	Jämfört med version 2.0: Bortfall av delområdet Tingstadsvvägen

Illustration på framsida: Helena Bergendahl

Sammanfattning

Inledning

Stadsdelen Brunnsbo ska utvecklas genom både förtätning med nya bostäder och verksamhetslokaler och förbättrad kollektivtrafik i form av spårvagn längs Litteraturgatan mot Hjalmar Brantingsplatsen och en ny regional tågstation på Bohusbanan i södra delen av stadsdelen. Genom förtätningen och den bättre kollektivtrafikanknytningen förväntas stadsdelen utvecklas till en lokal stadskärna.

Göteborg Stads Exploateringsförvaltning äger mark i Brunnsbo som i samband med Brunnsbos förtätning ska utvecklas med bostäder och verksamhetslokaler.

Denna mobilitets- och parkeringsutredning syftar till att utreda behovet av parkering och eventuella mobilitetstjänster för arbetet med detaljplanen för det aktuella projektet.

Planerad bebyggelse och parkeringsbehov

Bild S1 visar den planerade bebyggelsen, i tabell S1 sammanställs de tillkommande byggnadsytorna och funktioner.



I bilden visas även två byggnader vid Tingstadsvägen (6&7) som har ingått i tidigare planer. I den aktualiserade planen utgår dessa byggnader.

Byggnad	Verksamhet & yta BTA	Andra nyckeltal	P-behov bil	P-behov cykel
1 & 2	Kontor 16 900 kvm Handel, 1 200 kvm	621 anställda, 121 besökare	70	242
3	Handel 1600 kvm Kontor 1 600 kvm Bostäder 1 120 kvm	16 anställda, 58 besökare 58 anställda, 6 besökare 13 lägenheter	26	70
4	Bostäder, 6 950 kvm	82 lägenheter	34	205
5	Bostäder, 11 700 kvm	138 lägenheter	57	345
8	Studentbostäder, 6 050 kvm	151 lägenheter	8	225

Tabell S1: Planerad bebyggelse i Brunnsbo inom Exploateringsförvaltningens fastigheter.

Det är troligt att parkeringsbehovet kommer att minskas i bygglovsskedet genom mobilitetsåtgärder.

Parkeringslösningar

Det bedömda parkeringsbehovet i detaljplaneskede kan tillgodoses genom parkeringsanläggningar inom respektive delområde. För lägenheterna (studentbostäder undantaget) inkluderas ett baspaket av mobilitetsåtgärder.

Bilparkering tillhandahålls i huvudsak genom garage och i liten utsträckning markparkeringar. Cykelparkering för de boende och personal tillhandahålls inomhus eller i cykelförråd, kompletterad med ingångsnära besöksparkeringar.

Innehållsförteckning

1 INLEDNING 1

2 ÖVERGRIPANDE FÖR HELA OMRÅDE 3

3 DELOMRÅDE BRUNNSBO TORG 5

4 DELOMRÅDE ROMANGATAN 11

5 DELOMRÅDE HUMORESKGATAN 15

6 DELOMRÅDE MEMOARGATAN 20

7 DELOMRÅDE OSKAR RINGS PLATS 25

8 REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING, BEFINTLIG PARKERING 28

1 Inledning

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

För stadsdelen Brunnsbo planeras en kraftig utveckling genom både förtätning med nya bostäder och verksamhetslokaler och ny kollektivtrafik i form av spårvagn längs Litteraturgatan mot Hjalmar Brantingsplatsen och en ny regional tågstation på Bohusbanan i södra delen av stadsdelen. Genom förtätningen och den bättre kollektivtrafikanknytningen förväntas stadsdelen utvecklas till en lokal stadskärna.

Göteborg Stads Exploateringsförvaltning äger mark i Brunnsbo som i samband med Brunnsbos förtätning ska utvecklas med bostäder och verksamhetslokaler. Bild 1 visar den planerade bebyggelsen.



Bild 1.1: Planerad bebyggelse i Brunnsbo på Exploateringskontorets fastigheter. Observera att den inritade bebyggelsen vid Tingstadsvägen utgår.

De berörda fastigheterna är Brunnsbo 866:576 i söder och Brunnsbo 866:822 i norr. I samband med exploateringen förväntas att dessa två fastigheter delas upp i mindre fastigheter.





Bild 1.2 & 1.3: Fastigheterna Backa 866:576 (vänster) och Backa 866:822 (höger).

Denna mobilitets- och parkeringsutredning syftar till att utreda behovet av parkering och eventuella mobilitetstjänster för arbetet med detaljplanen för det aktuella projektet. Den ska beskriva parkeringsbehovet för den tillkommande bebyggelsen och hur den kan täckas.

Utredningen ska redogöra för områdets och projektets förutsättningar när det gäller tillgänglighet med olika färdmedel, vilka specifika faktorer som påverkar behovet av parkering och ska belysa hur det bedömda parkeringsbehovet kan tillgodoses.

Utredningen ska ligga till grund för detaljplanen som ska visa var parkering får anläggas och att det finns tillräcklig med kapacitet för att täcka planens parkeringsbehov.

1.2 METOD

Utredningen har utgått ifrån en analys av förutsättningarna i området kring fastigheten och följer anvisningarna till Göteborgs Stads riktlinjer för mobilitet och parkering, version 1.2, daterad 17 december 2021.

1.3 RAPPORTSTRUKTUR

Eftersom utredningen avser flera planerade byggnader med olika innehåll och läge i Brunnsbo hanteras varje delområde för sig i ett eget kapitel. För varje delområde bedöms parkeringsbehovet och hur det kan täckas. Övergripande aspekter som berör hela området täcks i gemensamma kapitel.

2 Övergripande för hela område

2.1 ZONINDELNING

Hela Brunnsbo ligger i Zon B (Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden) enligt Göteborgs *Riktlinjer för mobilitet och parkering.*

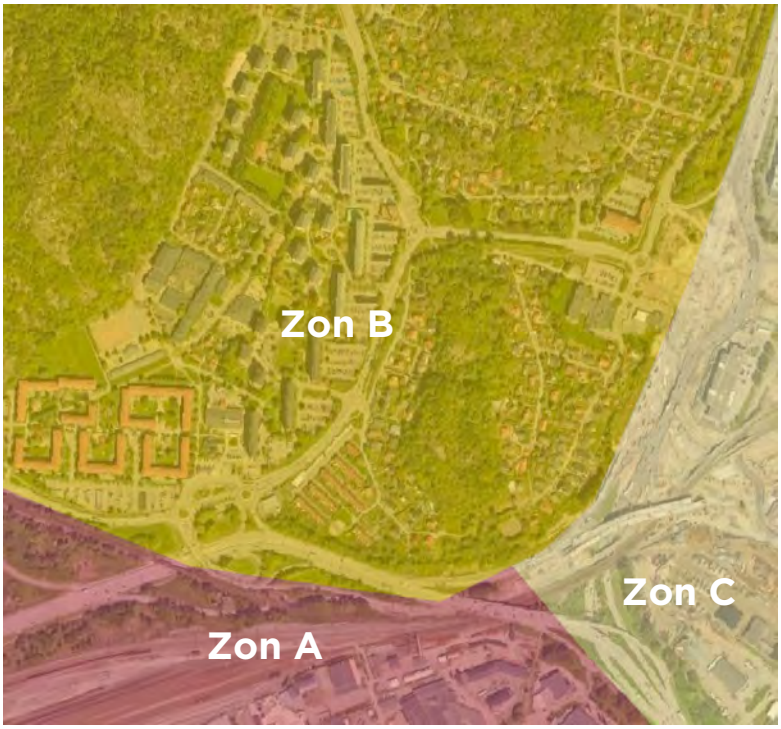


Bild 2.1: Projektområdets ligger i zon B enligt Göteborgs aktuella zonindelning för parkering.

I samband med planarbetet har dock Göteborgs Stad i ett projektdirektiv beslutat att området utifrån ett parkeringsperspektiv ska hanteras som om det låg i zon A (Innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter).

Därför används startvärden för **zon A** som utgångspunkt för beräkningen av parkeringsbehovet. För behovet av cykelparkering för lokaler används riktlinjernas värden för Backa.

I tabell 1.1 sammanfattas startvärdena för bedömning av parkeringstalen för zon A.

2.2 PARKERINGSTAL, STARTVÄRDEN

Verksamhet	Parkeringstal bil	Parkeringstal cykel
Bostäder, flerbostadshus	0,5 bilplatser/lägenhet	2,5 cykelplatser/lägenhet, varav 2,0 för boende och 0,5 för besökare/tillfällig parkering
Studentbostäder	0,05 bilplatser/lägenhet	1,5 cykelplatser/lägenhet
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	38% anställda, 16% besökare
Handel	13 bpl/1000 kvm BTA	38% anställda, 16% besökare

Tabell 1.1: Parkeringstalen för bil och cykel i zon A (startvärden, analyssteg 1)

Antalet anställda och besökare för kontor beräknas utifrån följande nyckeltal: 36 anställda/1000 kvm och 4 besökare/1000 kvm, sammanlagd 40 personer/1000 kvm BTA.

För handel används startvärdet från riktlinjerna för behovet av bilplatser. Antalet anställda antas vara 10/1000 kvm BTA och antalet besökare 45/1000 kvm BTA. Värdet för antalet anställda överensstämmer med riktvärdet i stadens anvisningar (s. 25).

Lägenhetsstorleken

I det aktuella planeringsskedet är den exakta utformningen och planlösningen av byggnaderna bestämd än, däremot byggnadsvolymerna. För flerbostadshusen i projektet är därför antalet lägenheter inte fastlagd än. Göteborg Stads parkeringstal utgår dock från antalet lägenheter. För att utifrån den planerade byggnadsvolymen kunna uppskatta antalet lägenheter används följande snittstorlekar för lägenheterna:

- Vanliga lägenheter: 85 kvm BTA, ca. 65 kvm BOA
- Studentbostäder: 40 kvm BTA, ca. 28 kvm BOA

Parkeringsyta

I vissa fall har ytbehovet för parkering behövd beräknas för att hitta lämplig fördelning av ytorna mellan parkering och annan verksamhet. Ett nyckeltal på 30 kvm BTA per parkeringsplats har använts. Det inkluderar både själva parkeringsplatsen såväl som tillfarter, ramper, manöverutrymme mm.

3 Delområde Brunnsbo torg

3.1 PLANERAD BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Projektområdet är idag obebyggd. Inom projektområdet planeras två byggnader:

- Byggnad 1 (västra fastigheten) med totalt 10 800 kvm BTA ska innehålla kontor
- Byggnad 2 (östra fastigheten) med totalt 10 300 kvm BTA ska innehålla kontor, handel och parkering.

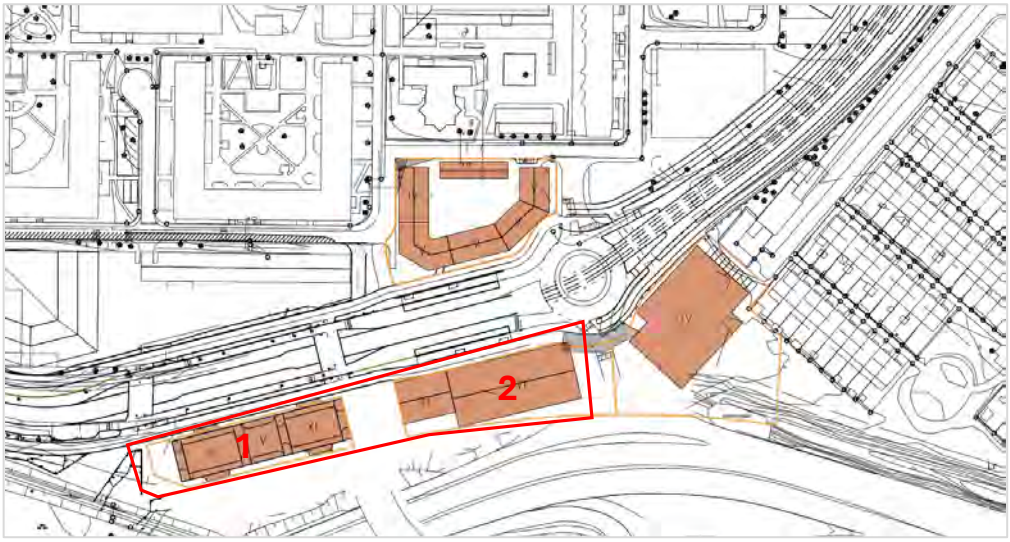


Bild 3.1: Byggnad 1 & 2 ligger nära Brunnsbo torg.

Tabell 3.1 sammanfattar den tillkommande bebyggelsen och antalet personer som används för att bedöma parkeringsbehovet.

Typ	Yta (BTA)	Antal anställda	Antal besökare
Byggnad 1, 10 800kvm BTA totalt			
Kontor	10 800	389	43
Byggnad 2 10 300 kvm BTA totalt			
Kontor	6 100	220	24
Handel	1 200	12	54
Parkeringshus	3 000	-	-

Tabell 3.1: Ytor, planerad verksamhet och förväntad antalet personer som vistas inom byggnaderna. För kontor har ett nyckeltal på 36 anställda och 4 besökare/1000 kvm BTA använts, för handel 10 anställda och 45 besökare/1000 kvm BTA.

PARKERINGSBEHOV, STARTVÄRDEN, STEG 1

I tabell 3.2 sammanfattas de för delområdet aktuella parkeringstalen i steg 1 (startvärden).

Verksamhet	Parkeringstal bil	Parkeringstal cykel
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	38% anställda, 16% besökare
Handel	13 bpl/1000 kvm BTA	38% anställda, 16% besökare

Tabell 3.2: Parkeringstalen för bil och cykel i zon A (startvärden, analyssteg 1)

Parkeringsbehov, steg 1

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Hus 1			
Kontor, 10 800 kvm,	54,0	140,0	6,9
Hus 2, 10 300 kvm			
Kontor, 6 100 kvm	30,5	79,0	3,9
Handel, 1 200 kvm	15,6	4,3	8,6
Totalt	**100**	**223**	**19**

Tabell 3.3: Behov av bil- och cykelplatser för projektet i steg 1

3.2 LÄGESBEDÖMNING, STEG 2

Delområdet ligger redan idag i **direkt närhet till god kollektivtrafik** och i **direkt närhet till cykelinfrastruktur.** Hållplatsen *Brunnsbotorget* ligger inom 200m gångavstånd från projektområdet (1 & 2 i bild 3.2). Hållplatsen trafikeras av busslinjerna 18, 19, 44 och 142 med hög turtäthet. Brunnsbotorget klassas som bytespunkt enligt stadens anvisningar. En cykelbana passerar i omedelbar närhet längs Lillhagsvägen. Se bild 3.2 för cykelbanor och befintliga hållplatslägen.



Bild 3.2: Befintliga cykelbanor (grön), kollektivtrafiklinjer och hållplatslägen (blå) i omgivningen av projektområdet. Siffrorna 1&2 markerar projektområdet.

Den planerade spårvagnslinjen mellan Brunnsbo och Hjalmar Brantingsplatsen kommer att ha en hållplats vid Brunnsbotorget, under 100m från delområdet, se bild 5. Spårvagnslinjen förväntas vara klar för trafikering 2029. Vidare liggen den planerade pendeltågstationen Brunnsbo inom gångavstånd.

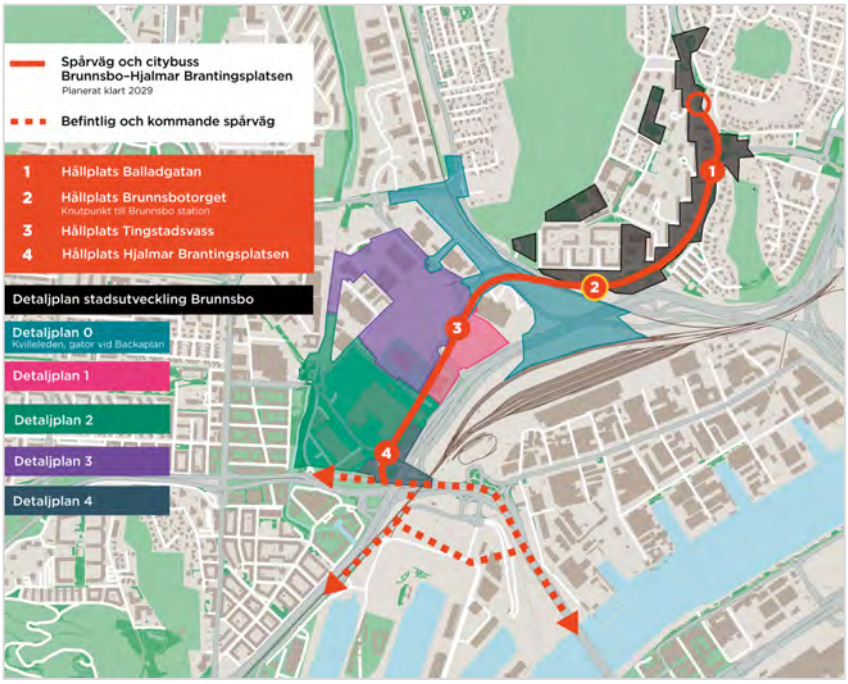


Bild 3.3: Sträckningen av den planerade spårvagnslinje till Brunnsbo, med hållplats vid Brunnsbo torg. Källa: Göteborgs Stad.

Parkeringstal, steg 2

Den goda tillgängligheten med cykel och kollektivtrafik medger ett avdrag på 15% från startvärdena för bil för kontor och handel. Enligt stadens anvisningar klassas Brunnsbotorget vidare som bytespunkt vilket medger ett ytterligare avdrag på 15%.

I tabell 3.4 redovisas de resulterande parkeringstalen för steg 2. Parkeringsbehovet för cykel kvarstår oförändrad.

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	-30%	3,5 bpl/1000 kvm BTA
Handel	13 bpl/1000 kvm BTA	-30%	9,1 bpl/1000 kvm BTA

Tabell 3.4: Parkeringstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringsbehov, steg 2

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda	P-behov, cykel, besökare
Hus 1			
Kontor, 10 800 kvm,	37,8	140,0	6,9
Hus 2, 10 300 kvm			
Kontor, 6 100 kvm	21,4	79,0	3,9
Handel, 1 200 kvm	10,9	4,3	8,6
Totalt	**70**	**223**	**19**

Tabell 3.5: Behov av bil- och cykelplatser i analyssteg 2

3.3 SLUTLIG PARKERINGSBEHOV

Inga förändringar av parkeringstalen föreslås i detaljplaneskedet för steg 3 (projektanpassning) och steg 4 (mobilitetsåtgärder).

Det slutliga parkeringsbehovet som tillkommer genom den planerade nyproduktionen är:

- **70 bilplatser**
- **223 cykelplatser för personal, varav 140 avser byggnad 1 och 83 avser byggnad 2**
- **19 cykelplatser för besökare, varav 7 avser byggnad 1 och 12 avser byggnad 2.**

Av de 70 bilplatser behöver minst 3 platser vara anpassade för rörelsehindrade. Antalet motsvarar 3% av det beräknade parkeringsbehovet i steg 1 (100 platser).

3.4 PARKERINGSLÖSNINGAR – BIL

Parkeringsbehovet för bil är 70 platser. Behovet täcks genom ett parkeringsgarage i 2 våningar i byggnad 2 med minst 70 bilplatser.

För rörelsehindrade anläggs minst en bilparkering ingångsnära vid byggnad 1 samt minst 2 i garaget i byggnad 2, se bild 3.4 och 3.5.

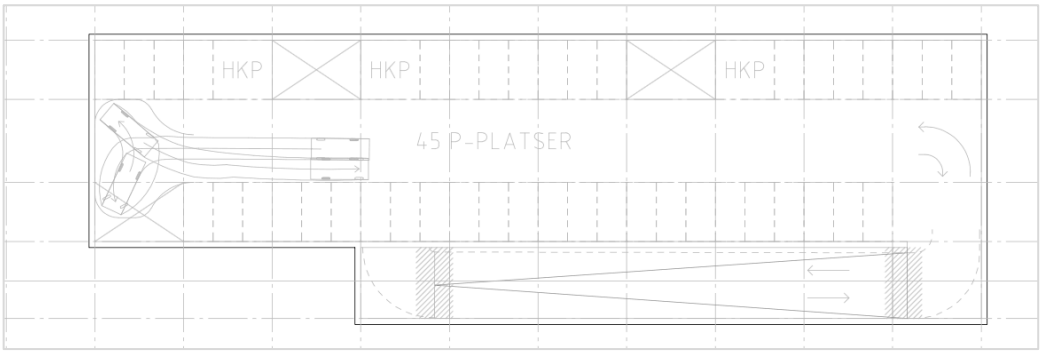


Bild 3.4: Utformningsförslag för ett plan för bilparkering i byggnad 2. Ytterligare minst 25 bilplatser planeras på våningen ovan.

Angöring av hus 1 sker från parkeringsfickor i Lillhagsvägen, hus 2 angörs från parkeringsgaraget. Se bild 3.5 för angöringsplatser för hus 1 och bild 3.6 för hus 2.

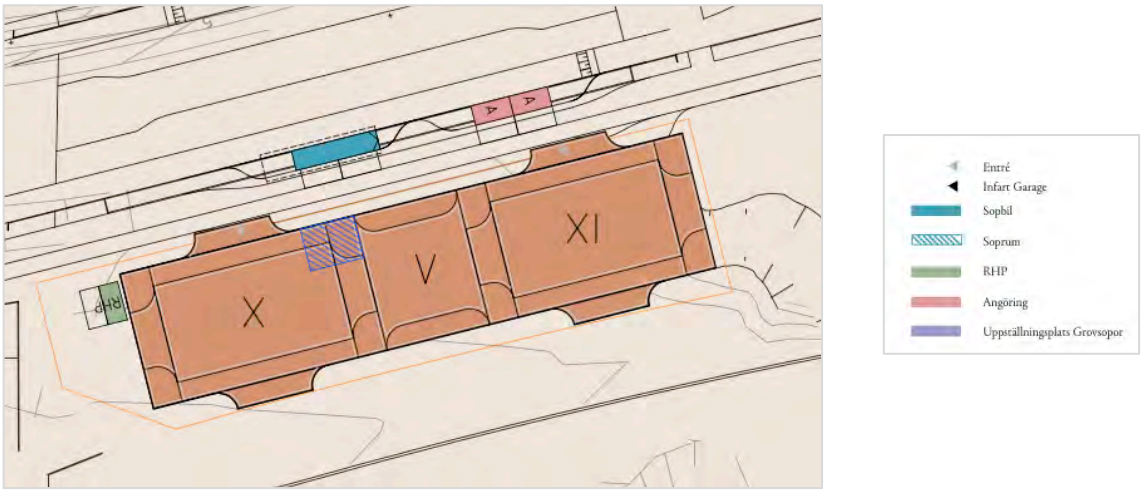


Bild 3.5: Föreslaget läge för angöring för hus 1.

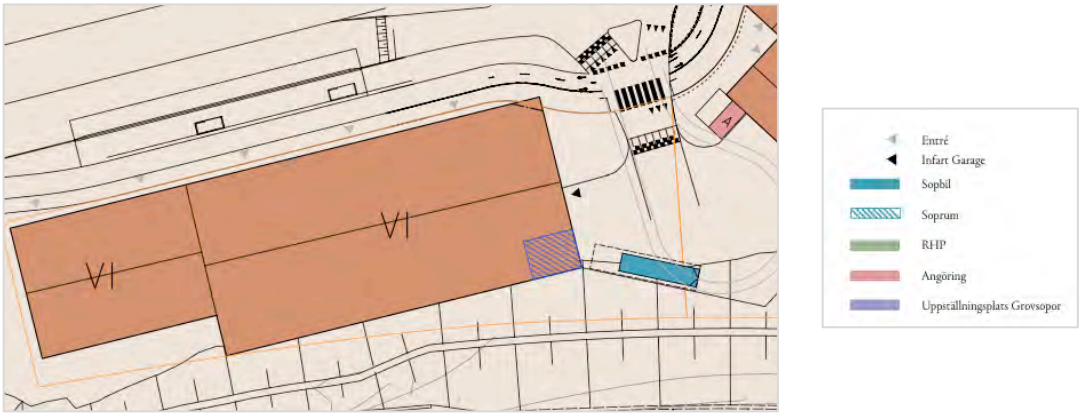


Bild 3.6: Föreslaget läge för angöring för hus 2.

3.5 PARKERINGSLÖSNINGAR – CYKEL

Parkeringsbehovet för cykel är för byggnad 1: 140 platser för personal och 7 för besökare, för byggnad 2: 83 platser för personal och 12 för besökare, totalt 242 cykelplatser.

Majoriteten av cykelparkeringarna tillhandahålls i hus 2. Avståndet mellan hus 1 och 2 är ca. 25 meter. I hus 1 planeras 162 cykelplatser i garageplanen samt utomhus med väderskydd (41 platser). Vidare planeras cykelparkeringar utomhus nära ingångarna till både hus 1 och 2, ca. 20 platser vid vardera hus. Bild 3.7 illustrerar läget och ytorna för cykelparkeringar.



Bild 3.5: Planerade placeringar av cykelparkeringarna inom delområdet. Vid ingångarna till hus 1 planeras ytterligare cykelparkeringar (ca. 20) och det finns möjlighet att anlägga ett cykelrum i hus 1 vid behov.

4 Delområde Romangatan

4.1 PLANERAD BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Inom delområdet finns idag en bensinstation som ska rivas och ersättas med en byggnad med fyra våningar som ska innehålla dagligvaruhandel, kontorsverksamhet, bostäder och parkering. Den exakta byggnadsvolymen är inte fastlagd men är som högs 6 400 kvm BTA. Hela volymen kommer dock inte kunna utnyttjas på grund av behovet av ljusinsläpp för både kontor och bostäder. Här utgås ifrån den byggnadsytan och att våning 1 utgör dagligvaruhandel, våning 2 parkering och våningarna 3&4 kontor och bostäder.

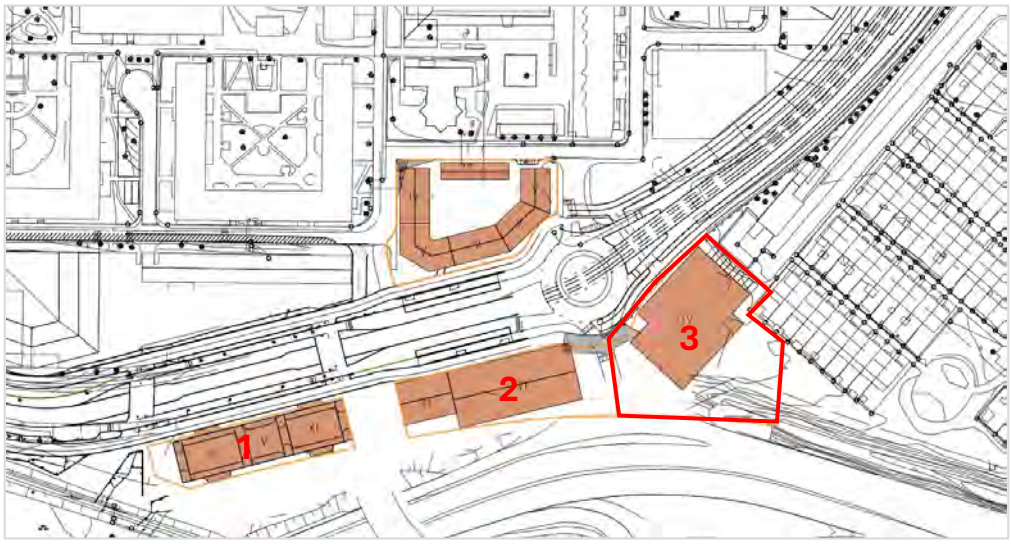


Bild 4.1: Byggnad 3 ligger nära Brunnsbo torg och ska innehålla dagligvaruhandel, kontorslokaler, bostäder och garage.

Tabell 4.1 sammanfattar verksamhetsytorna i den tillkommande bebyggelsen och antalet personer som används respektive lägenheter för att bedöma parkeringsbehovet.

Typ	Yta (BTA)	Antal anställda/lgh	Antal besökare
Dagligvaruhandel	1 600	16	72
Kontor	1 600	58	6
Bostäder	1 120	13	-

Tabell 4.1: Ytor, planerad verksamhet och förväntad antalet personer som vistas inom byggnaderna. För kontor har ett nyckeltal på 36 anställda och 4 besökare/1000 kvm BTA använts, för handel 10 anställda och 45 besökare/1000 kvm BTA. För lägenheter används 85 kvm BTA/lgh som schablonvärde.

PARKERINGSBEHOV, STARTVÄRDEN, STEG 1

I tabell 4.2 sammanfattas de för delområdet aktuella parkeringstalen i steg 1 (startvärden).

Verksamhet	Parkeringstal bil	Parkeringstal cykel
Handel	13 bpl/1000 kvm BTA	38% anställda, 16% besökare
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	38% anställda, 16% besökare
Bostäder	0,5 bpl/lgh	2,5 cykelplatser/lägenhet, varav 2,0 för boende och 0,5 för besökare/tillfällig parkering lgh

Tabell 4.2: Parkeringstalen för bil och cykel i zon A (startvärden, analyssteg 1)

Parkeringsbehov, steg 1

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda/boende	P-behov, cykel, besökare
Handel, 1 600 kvm, 16 anst./72 bes.	20,8	6,1	11,5
Kontor, 1 600 kvm 58 anst./6 bes.	8,0	22,0	1,0
Bostäder, 13 st.	6,5	26,0	3,3
Totalt	**35**	**54**	**16**

Tabell 4.3: Behov av bil- och cykelplatser för projektet i steg 1

4.2 LÄGESBEDÖMNING, STEG 2

Delområdet ligger redan idag i **direkt närhet till god kollektivtrafik** och i **direkt närhet till cykelinfrastruktur.** Hållplatsen *Brunnsbotorget* ligger inom 200m gångavstånd från projektområdet (3 i bild 4.2). Hållplatsen trafikeras av busslinjerna 18, 19, 44 och 142 med hög turtäthet. Brunnsbotorget klassas som bytespunkt enligt stadens anvisningar. En cykelbana passerar i omedelbar närhet längs Lillhagsvägen. Se bild 4.2 för cykelbanor och befintliga hållplatslägen.



Bild 4.2: Befintliga cykelbanor (grön), kollektivtrafiklinjer och hållplatslägen (blå) i omgivningen av projektområdet. Siffran 3 markerar projektområdet.

Den planerade spårvagnslinjen mellan Brunnsbo och Hjalmar Brantingsplatsen kommer att ha en hållplats vid Brunnsbotorget, under 100m från delområdet, se bild 3.3.

Spårvagnslinjen förväntas vara klar för trafikering 2029. Vidare liggen den planerade pendeltågstationen Brunnsbo inom gångavstånd.

Parkeringstal, steg 2

Den goda tillgängligheten med cykel och kollektivtrafik medger ett avdrag på 15% från startvärdena för bil för kontor och handel. Enligt stadens anvisningar klassas Brunnsbotorget vidare som bytespunkt vilket medger ett ytterligare avdrag på 15%. För bostäder medger läget ett avdrag med 0,05 bpl/lgh.

I tabell 4.4 redovisas de resulterande parkeringstalen för steg 2. Parkeringsbehovet för cykel kvarstår oförändrad.

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Handel	13 bpl/1000 kvm BTA	-30%	9,1 bpl/1000 kvm BTA
Kontor	5 bpl/1000 kvm BTA	-30%	3,5 bpl/1000 kvm BTA
Bostäder	0,5 bpl/lgh	-0,05 bpl/lgh	0,45 bpl/lgh

Tabell 4.4: Parkeringstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringsbehov, steg 2

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, anställda/boende	P-behov, cykel, besökare
Handel, 1 600 kvm, 16 anst./72 bes.	14,6	6,1	11,5
Kontor, 1 600 kvm 58 anst./6 bes.	5,6	22,0	1,0
Bostäder, 13 st.	5,9	26,0	3,3
Totalt	**26**	**54**	**16**

Tabell 4.5: Behov av bil- och cykelplatser i analyssteg 2

4.3 SLUTLIG PARKERINGSBEHOV

Inga förändringar av parkeringstalen föreslås i detaljplaneskedet för steg 3 (projektanpassning) och steg 4 (mobilitetsåtgärder).

Det slutliga parkeringsbehovet som tillkommer genom den planerade nyproduktionen är:

- **26 bilplatser**
- **54 cykelplatser för personal och boende**
- **16 cykelplatser för besökare till verksamheter och bostäder**

Av de 26 bilplatser behöver minst 1 platser vara anpassade för rörelsehindrade. Antalet motsvarar 3% av det beräknade parkeringsbehovet i steg 1 (35 platser).

4.4 PARKERINGSLÖSNINGAR – BIL

Parkeringsbehovet för bil är 26 platser. Behovet täcks genom ett parkeringsgarage med minst 26 bilplatser. För rörelsehindrade anläggs minst en bilparkering i garaget, nära ingångar/hissar. Vidare finns möjlighet att anlägga markparkeringar längs den östra fasaden.

Angöring till bostäder och kontor sker från lokalgata i öster och från parkeringsyta i väster. Angöring för handel sker från parkeringsgaraget. Se bild 4.4.



Bild 4.4: Bilparkering inom delområde 3 planeras i ett parkeringsgarage med minst 26 platser i huset. Vidare planeras angöringsplatser utomhus.

4.5 PARKERINGSLÖSNINGAR – CYKEL

Parkeringsbehovet för cykel för personal och boende är 54 platser, utöver det tillkommer 16 platser för besökare och korttidsparkering. Den exakta placeringen av cykelparkeringarna är inte bestämt än. Platserna för personal och parkering anläggs väderskyddad. Bild 4.5 visar avsedda ytor för cykelparkeringar. Utöver dessa finns möjlighet att anlägga cykelplatser inom garaget.

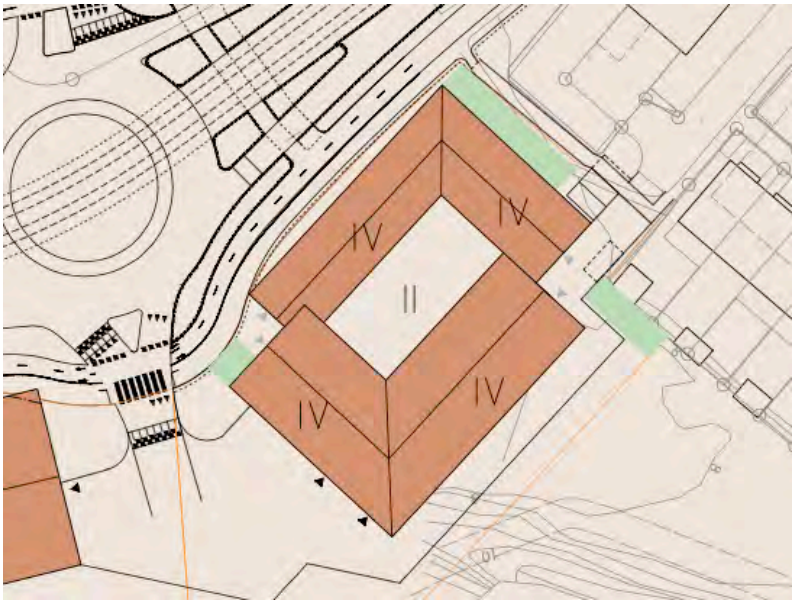


Bild 4.5: Planerade placeringar av cykelparkeringarna inom delområdet. Det finns möjlighet att anlägga ytterligare platser inomhus i garaget.

5 Delområde Humoreskgatan

5.1 PLANERAD BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Inom delområdet finns idag en garagebyggnad med parkering på taket som även innehåller verksamhetslokaler. Platserna används idag som parkering för de närliggande bostäder av Bostadsbolaget. Ersättningsbehovet för dagens parkeringsplatser bedöms inte i denna utredning men är en del av Framtiden Byggutvecklings parkeringsutredning.

Inom området planeras flerbostadshus med totalt 6 950 kvm BTA, motsvarande 82 lägenheter.

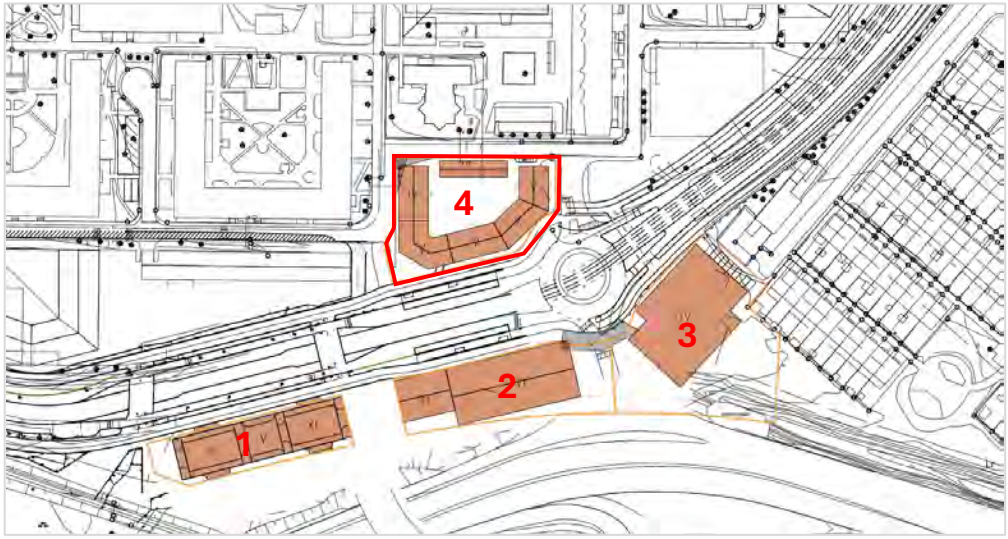


Bild 5.1: Byggnad 4 ligger nära Brunnsbo torg och ska innehålla bostäder.

Tabell 5.1 sammanfattar den tillkommande bebyggelsen och antalet personer som används för att bedöma parkeringsbehovet.

Typ	Yta (BTA)	Antal lägenheter
Bostäder	6 950	82

Tabell 5.1: Planerade verksamheter och antalet lägenheter i delområdet. För lägenheter används 85 kvm BTA/lgh som schablonvärde.

PARKERINGSBEHOV, STARTVÄRDEN, STEG 1

I tabell 5.2 sammanfattas de för delområdet aktuella parkeringstalen i steg 1 (startvärden).

Verksamhet	Parkeringstal bil	Parkeringstal cykel
Flerbostadshus	0,5 bpl/lägenhet	2,5 cykelplatser/lägenhet, varav 2,0 för boende och 0,5 för besökare/tillfällig parkering

Tabell 5.2: Parkeringstalen för bil och cykel i zon A (startvärden, analyssteg 1)

Parkeringsbehov, steg 1

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, boende	P-behov, cykel, besökare

Bostäder, 82	41	164	41

Tabell 5.3: Behov av bil- och cykelplatser för projektet i steg 1

5.2 LÄGESBEDÖMNING, STEG 2

Delområdet ligger redan idag i **direkt närhet till god kollektivtrafik** och i **direkt närhet till cykelinfrastruktur.** Hållplatsen *Brunnsbotorget* ligger inom 200m gångavstånd från projektområdet (3 i bild 4.2). Hållplatsen trafikeras av busslinjerna 18, 19, 44 och 142 med hög turtäthet. En cykelbana passerar i omedelbar närhet längs Lillhagsvägen. Se bild 4.2 för cykelbanan och befintliga hållplatslägen.

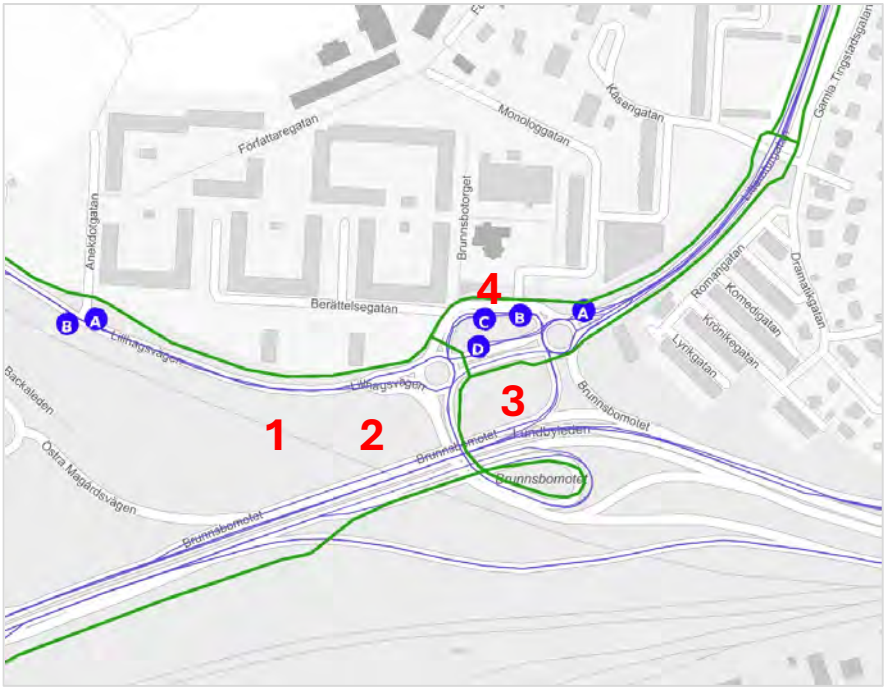


Bild 5.2: Befintliga cykelbanor (grön), kollektivtrafiklinjer och hållplatslägen (blå) i omgivningen av projektområdet. Siffran 4 markerar projektområdet.

Den planerade spårvagnslinjen mellan Brunnsbo och Hjalmar Brantingsplatsen kommer att ha en hållplats vid Brunnsbotorget, under 100m från delområdet, se bild 3.3. Spårvagnslinjen förväntas vara klar för trafikering 2029. Vidare liggen den planerade pendeltågstationen Brunnsbo inom gångavstånd.

Dagligvaruhandel är tillgänglig inom 100m gångavstånd vid ICA Supermarket Brunnsbo och i framtiden i den planerade dagligvaruhandeln söder om Lillhagsvägen (3 på bild 5.2).

En **grundskola** (Brunnsboskolan) ligger inom 500m gångavstånd, vidare finns flera **förskolor** i närområdet, varav Förskolan Änglagård är närmas (300m).

Ingen vårdcentral eller apotek har identifierats i närområdet, men utbudet av vårdinrättningar förväntas öka i samband med förtätningen av området. Minst en tandläkarpraktik finns inom gångavstånd (Optimal Tandvård, Brunnsbotorget, ca. 150m). Sammanlagd bedöms delområdet ha **direkt närhet till service och andra urbana verksamheter.**

Parkeringstal, steg 2

Den goda tillgängligheten med cykel och kollektivtrafik medger ett avdrag på 0,05 platser per lägenhet från startvärdena för bil. I tabell 5.4 redovisas de resulterande parkeringstalen för steg 2. Parkeringsbehovet för cykel kvarstår oförändrad.

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Flerbostadshus	0,5 bpl/lägenhet	-0,05	0,45 bpl/lägenhet

Tabell 5.4: Parkeringstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringsbehov, steg 2

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, boende	P-behov, cykel, besökare
Bostäder, 82	37	164	41

Tabell 5.5: Behov av bil- och cykelplatser i analyssteg 2

5.3 PROJEKTANPASSNING, STEG 3

Ingen ändring av parkeringsbehovet föreslås i steg 3 (projektanpassning)

5.4 MOBILITETSÅTGÄRDER, STEG 4

Genom att fastighetsägaren implementerar mobilitetsåtgärder som minskar behovet av bil, ökar attraktiviteten av alternativa färdsätt eller på annat sätt påverkar färdmedelsvalet från bil till andra färdmedel, kan parkeringstalen för bil sänkas.

Inom projektet planeras mobilitetsåtgärder för bostäderna motsvarande baspaketet i stadens riktlinjerna. Baspaketet innehåller följande åtgärder som behöver implementeras i sin helhet:

Startpaket flerbostadshus

- Startpaket till nyinflyttade
- Löpande information om mobilitet
- Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade
- Extra god cykelparkering
- Begränsningar av fasta bilparkeringsplatser (max 50% fasta platser)
- Bilparkeringshyran särredovisas
- Bilpoolsplatser
- Mobilitetsansvarig för fastigheten

Exploatören tecknar ett mobilitetsavtal med staden som säkerställer genomförandet av åtgärderna.

Parkeringstal, steg 4

Genomförandet av baspaketet medger en reduktion av parkeringstalen med 0,05 bilplatser per lägenhet. En bilpoolsplats per varje 50e lägenhet tillkommer. Parkeringstalen för cyklar påverkas ej.

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Flerbostadshus	0,45 bpl/lägenhet	-0,05	0,40 bpl/lägenhet

Tabell 5.6: Parkeringstalen för bil i analyssteg 4.

Parkeringsbehov, steg 4

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, boende	P-behov, cykel, besökare
Bostäder, 82	33	164	41

Bilpoolsplats	1		
Totalt	**34**	**164**	**41**

Tabell 5.7: Behov av bil- och cykelplatser i analyssteg 4

5.5 SLUTLIG PARKERINGSBEHOV

Det slutliga parkeringsbehovet som tillkommer genom den planerade nyproduktionen är:

- **34 bilplatser**
- **205 cykelplatser, varav 164 för boende och 41 för besökare/tillfällig parkering.**

Minst 1 bilplats behöver vara anpassade för rörelsehindrade, en plats ska vara tillgänglig för bilpool. Av cykelplatserna bör minst 164 (80%) vara väderskyddade.

5.6 PARKERINGSLÖSNINGAR – BIL

Parkeringsbehovet för bil är 34 platser. Behovet täcks genom ett parkeringsgarage under huset med 34 platser samt en besöksplats utomhus. Två platser i garaget kan slås ihop till en plats för rörelsehindrade vid behov.

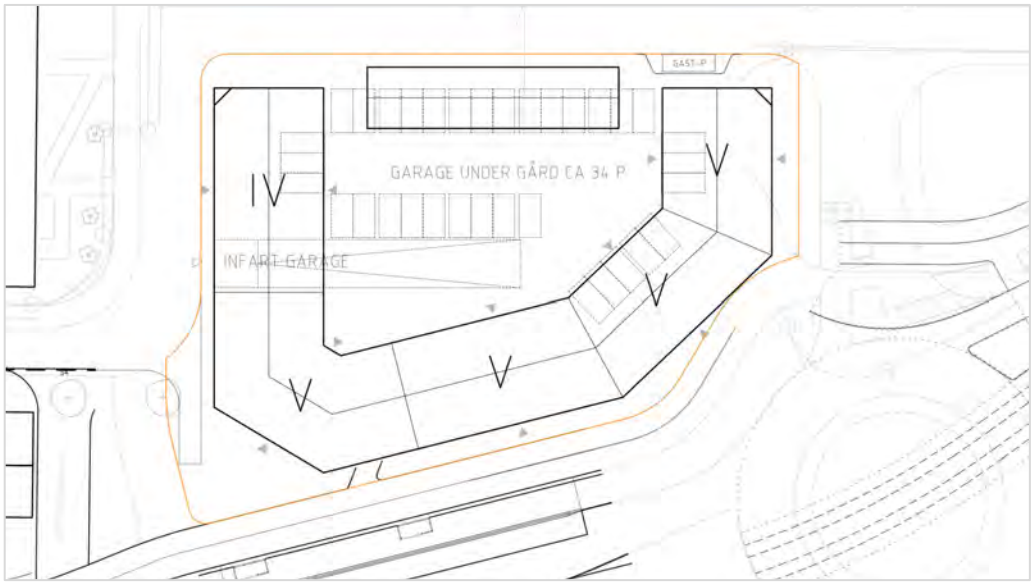


Bild 5.3: Placering av bilparkeringarna inom delområdet. 34 platser planeras i garage under byggnaden, en gastparkering utomhus.

Angöring sker i gatan utan parkeringsficka vilket är möjlig på grund av gatans begränsad trafikmängder. Angöring till mittersta entrén i söder sker från gården. Lokaler mot sydväst angörs från en parkeringsficka vid kvarterets sydvästra hörn. Se även bild 5.4.

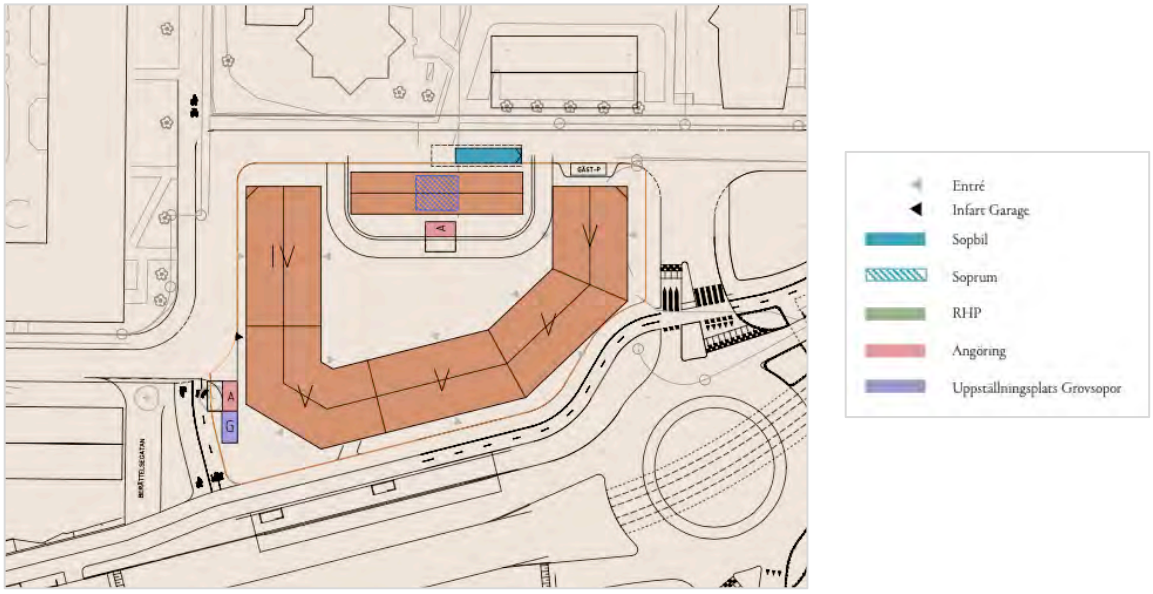


Bild 5.4: Placering av angöringsplatser.

5.7 PARKERINGSLÖSNINGAR – CYKEL

Parkeringsbehovet för cykel är 205 platser, varav mint 164 bör vara väderskyddade. Parkeringsbehovet täcks genom flera olika cykelrum i källare, inom gårdsbyggnaden samt parkeringar på gården. Bild 5.5 illustrerar tänkta placeringar.

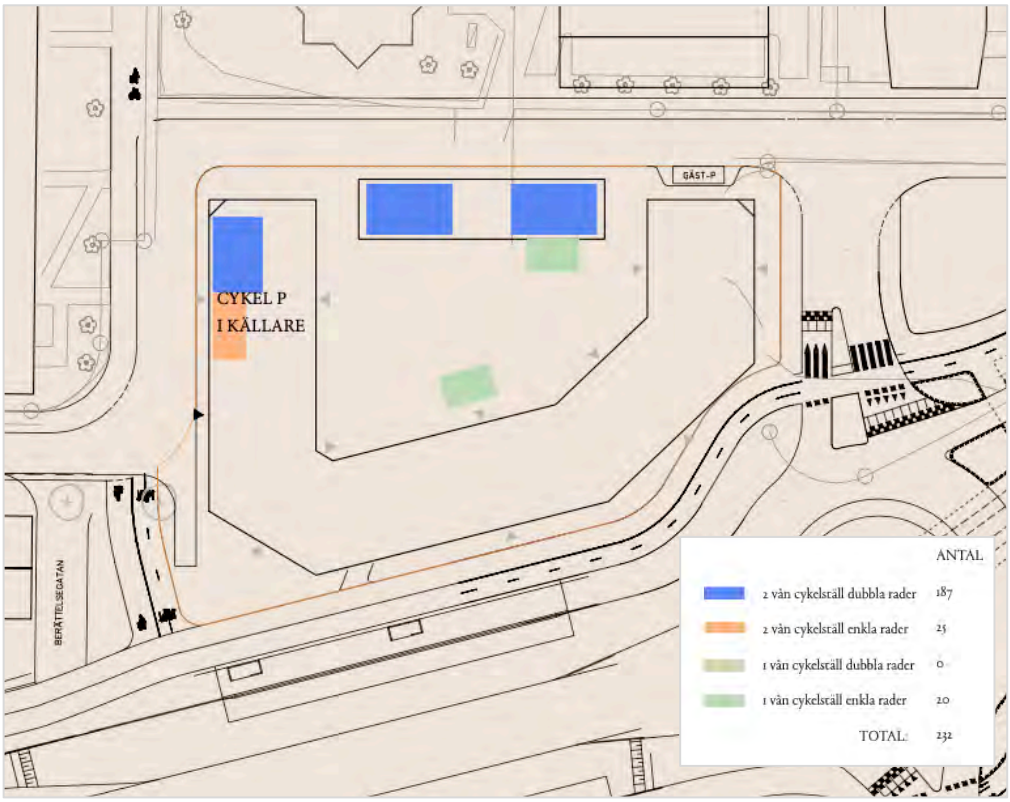


Bild 5.5: Läge och möjlig kapacitet av cykelparkeringar.

6 Delområde Memoargatan

6.1 PLANERAD BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Inom delområdet finns idag en markparkering. Platserna används idag som parkering för de närliggande bostäder av Bostadsbolaget. Ersättningsbehovet för dagens parkeringsplatser bedöms inte i denna utredning men är en del av Framtiden Byggutvecklings parkeringsutredning.

Inom området planeras flerbostadshus med totalt 11 700 kvm BTA, motsvarande 138 lägenheter.

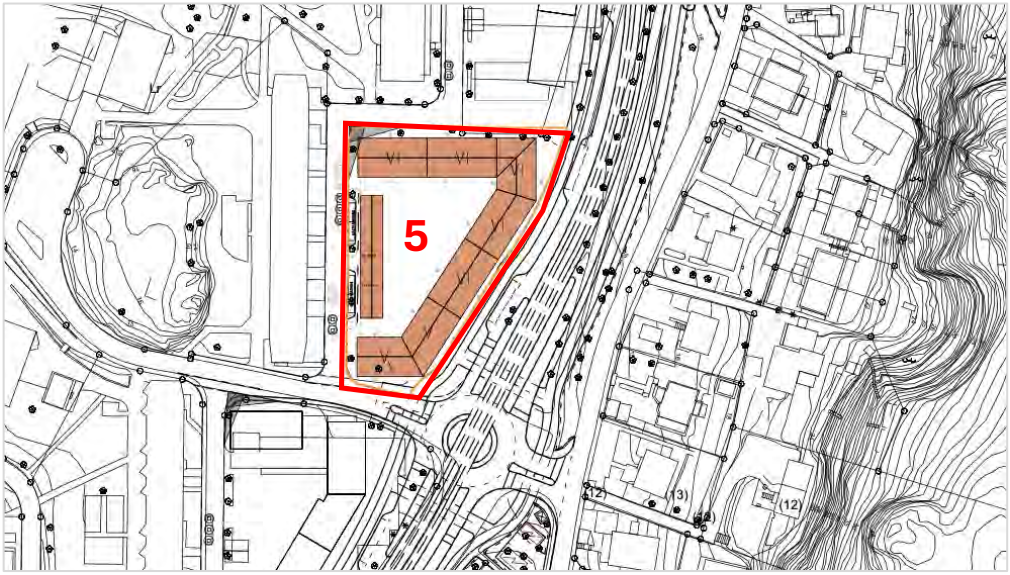


Bild 6.1: Byggnad 5 ligger nära Memoargatan och ska innehålla bostäder.

Tabell 6.1 sammanfattar den tillkommande bebyggelsen och antalet personer som används för att bedöma parkeringsbehovet.

Typ	Yta (BTA)	Antal lägenheter
Bostäder	11 700	138

Tabell 6.1: Planerade verksamheter och antalet lägenheter i delområdet. För lägenheter används 85 kvm BTA/lgh som schablonvärde.

PARKERINGSBEHOV, STARTVÄRDEN, STEG 1

I tabell 6.2 sammanfattas de för delområdet aktuella parkeringstalen i steg 1 (startvärden).

Verksamhet	Parkeringstal bil	Parkeringstal cykel
Flerbostadshus	0,5 bpl/lägenhet	2,5 cykelplatser/lägenhet, varav 2,0 för boende och 0,5 för besökare/tillfällig parkering

Tabell 6.2: Parkeringstalen för bil och cykel i zon A (startvärden, analyssteg 1)

Parkeringsbehov, steg 1

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, boende	P-behov, cykel, besökare
Bostäder, 138	69	276	69

Tabell 6.3: Behov av bil- och cykelplatser för projektet i steg 1

6.2 LÄGESBEDÖMNING, STEG 2

Delområdet ligger redan idag i **direkt närhet till god kollektivtrafik** och i **direkt närhet till cykelinfrastruktur.** Hållplatsen *Balladgatan* ligger på 250m gångavstånd, hållplatsen *Brunnsbotorget* inom 300-500m gångavstånd från projektområdet (3 i bild 4.2). Båda hållplatser trafikeras av busslinjerna 18, 19, 44 och 142 med hög turtäthet. En cykelbana passerar i omedelbar närhet längs Litteraturgatan. Se bild 4.2 för cykelbanan och befintliga hållplatslägen.

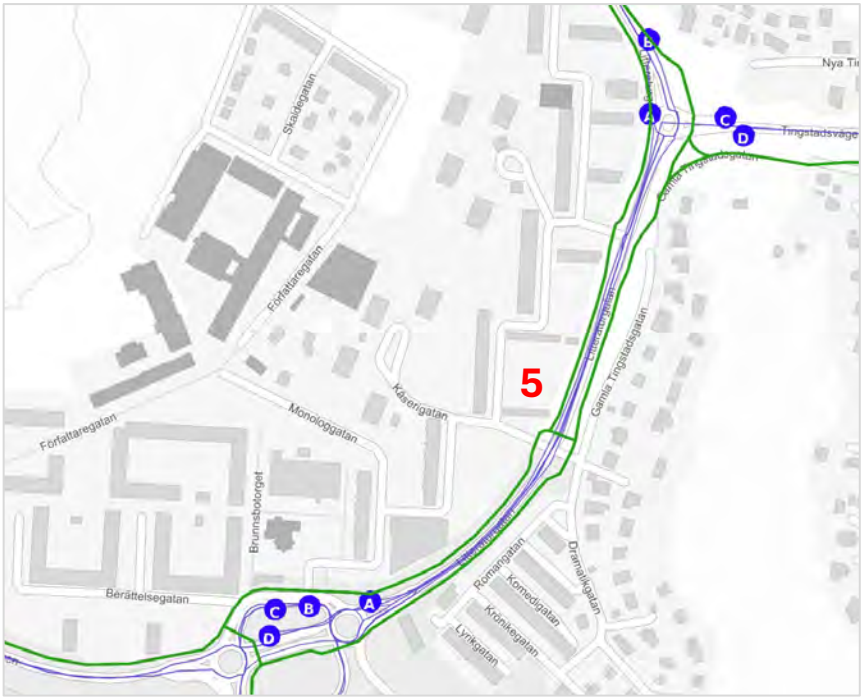


Bild 6.2: Befintliga cykelbanor (grön), kollektivtrafiklinjer och hållplatslägen (blå) i omgivningen av projektområdet. Siffran 5 markerar projektområdet.

Den planerade spårvagnslinjen mellan Brunnsbo och Hjalmar Brantingsplatsen kommer att förbättra kollektivtrafikens kapacitet ytterligare.

Dagligvaruhandel är tillgänglig inom 300m gångavstånd vid ICA Supermarket Brunnsbo och i framtiden i den planerade dagligvaruhandeln söder om Lillhagsvägen (3 på bild 5.2).

En **grundskola** (Brunnsboskolan) ligger inom 250m gångavstånd, vidare finns flera **förskolor** i närområdet, varav Förskolan Änglagård är närmas (ca. 300m).

Ingen vårdcentral eller apotek har identifierats i närområdet, men utbudet av vårdinrättningar förväntas öka i samband med förtätningen av området. Minst en tandläkarpraktik finns inom gångavstånd (Optimal Tandvård, Brunnsbotorget, ca. 300m). Sammanlagd bedöms delområdet ha **direkt närhet till service och andra urbana verksamheter.**

Parkeringstal, steg 2

Den goda tillgängligheten med cykel och kollektivtrafik medger ett avdrag på 0,05 platser per lägenhet från startvärdena för bil. I tabell 5.4 redovisas de resulterande parkeringstalen för steg 2. Parkeringsbehovet för cykel kvarstår oförändrad.

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Flerbostadshus	0,5 bpl/lägenhet	-0,05	0,45 bpl/lägenhet

Tabell 6.4: Parkeringstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringsbehov, steg 2

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, boende	P-behov, cykel, besökare
Bostäder, 138	62	276	69

Tabell 6.5: Behov av bil- och cykelplatser i analyssteg 2

6.3 PROJEKTANPASSNING, STEG 3

Ingen ändring av parkeringsbehovet föreslås i steg 3 (projektanpassning)

6.4 MOBILITETSÅTGÄRDER, STEG 4

Genom att fastighetsägaren implementerar mobilitetsåtgärder som minskar behovet av bil, ökar attraktiviteten av alternativa färdsätt eller på annat sätt påverkar färdmedelsvalet från bil till andra färdmedel, kan parkeringstalen för bil sänkas.

Inom projektet planeras mobilitetsåtgärder för bostäderna motsvarande baspaketet i stadens riktlinjerna. Baspaketet innehåller följande åtgärder som behöver implementeras i sin helhet:

Startpaket flerbostadshus

- Startpaket till nyinflyttade
- Löpande information om mobilitet
- Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade
- Extra god cykelparkering
- Begränsningar av fasta bilparkeringsplatser (max 50% fasta platser)
- Bilparkeringshyran särredovisas
- Bilpoolsplatser
- Mobilitetsansvarig för fastigheten

Exploatören tecknar ett mobilitetsavtal med staden som säkerställer genomförandet av åtgärderna.

Parkeringstal, steg 4

Genomförandet av baspaketet medger en reduktion av parkeringstalen med 0,05 bilplatser per lägenhet. En bilpoolsplats per varje 50e lägenhet tillkommer. Parkeringstalen för cyklar påverkas ej.

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Flerbostadshus	0,45 bpl/lägenhet	-0,05	0,40 bpl/lägenhet

Tabell 6.6: Parkeringstalen för bil i analyssteg 2.

Parkeringsbehov, steg 4

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel, boende	P-behov, cykel, besökare
Bostäder, 138	55	276	69
Bilpoolsplatser, 1/50 lägenheter	2		
Totalt	**57**	**276**	**69**

Tabell 6.7: Behov av bil- och cykelplatser i analyssteg 4

6.5 SLUTLIG PARKERINGSBEHOV

Det slutliga parkeringsbehovet som tillkommer genom den planerade nyproduktionen är:

- **57 bilplatser**
- **345 cykelplatser, varav 276 för boende och 69 för besökare/tillfällig parkering.**

Minst 2 bilplatser behöver vara anpassade för rörelsehindrade, motsvarande 3% av behovet i steg 1. Två platser är avsedda för bilpool. Av cykelplatserna bör minst 276 vara väderskyddade.

6.6 PARKERINGSLÖSNINGAR – BIL

Parkeringsbehovet för bil är 57 platser. Behovet täcks genom ett parkeringsgarage med 55 platser samt 4 platser utomhus för besökare eller bilpool. Platser för rörelsehindrade anläggs vid behov inom garaget, nära ingångar/hissar.

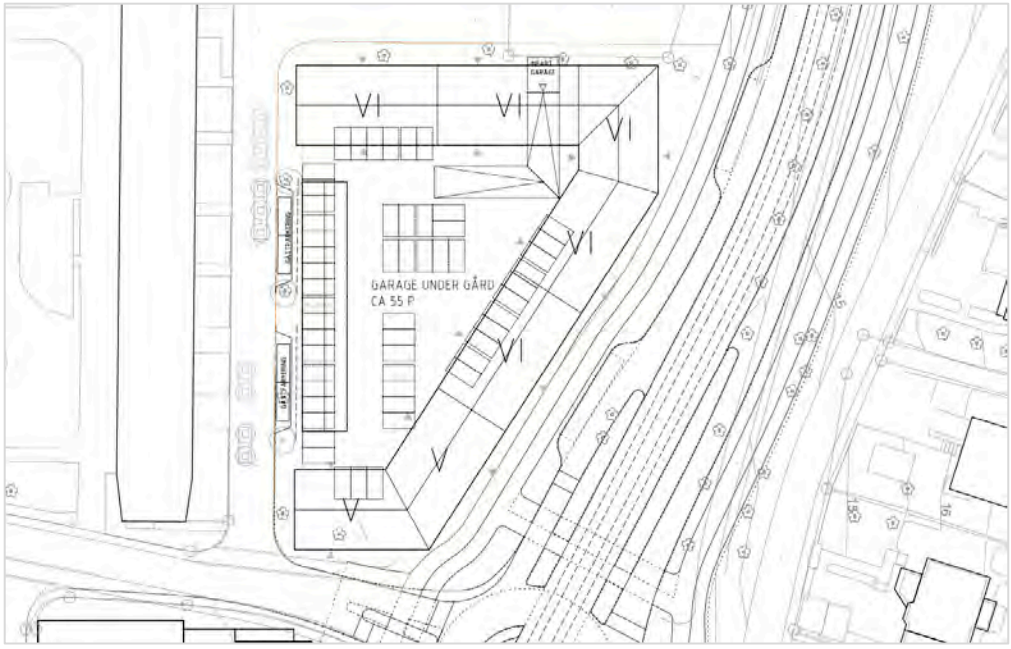


Bild 6.3: Placering av bilparkeringarna inom delområdet. 55 platser planeras i garage under byggnaden, 4 gastparkering utomhus.

Angöring från väster sker genom gästparkeringar och från lokalgata vilket är möjligt på grund av gatans begränsade trafikmängd. Angöring från öster sker från parkeringsfickor i Litteraturgatan. Se även bild 6.4.



Bild 6.4: Placering av angöringsplatser.

6.7 PARKERINGSLÖSNINGAR – CYKEL

Parkeringsbehovet för cykel är 345 cykelplatser, varav 276 bör vara väderskyddade och ca. 69 tillgängliga för besökare och tillfällig parkering.

Parkeringsbehovet täcks genom flera olika cykelrum i källare, inom gårdsbyggnaden samt parkeringar på gården. Bild 6.5 illustrerar tänkta placeringar.

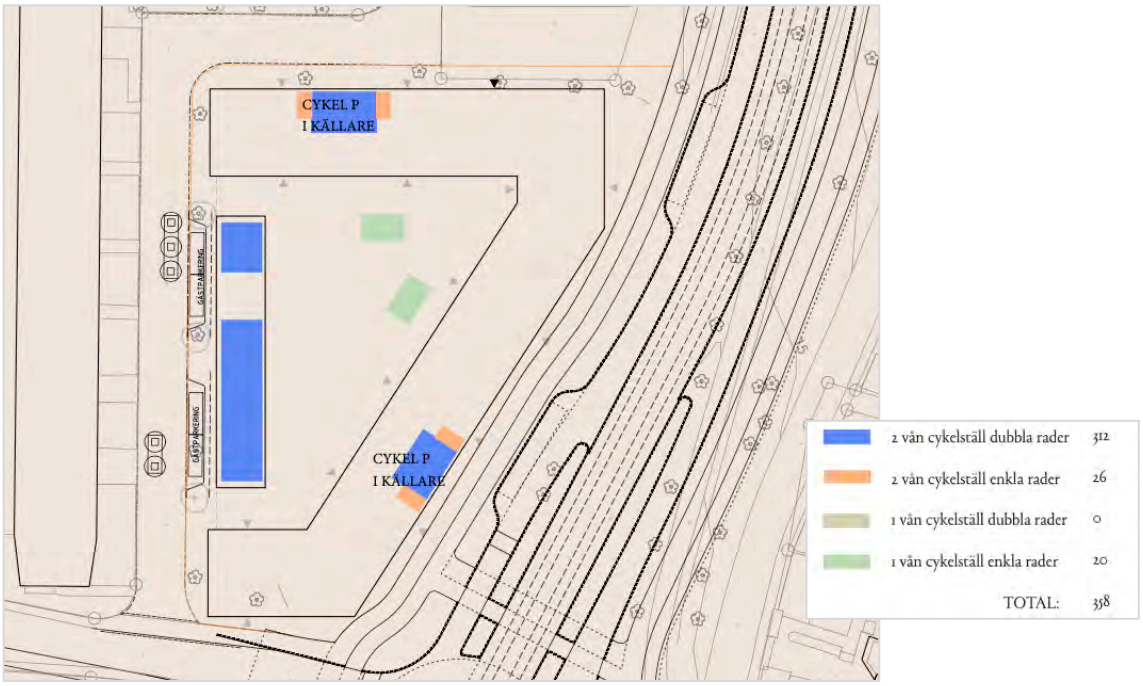


Bild 6.5: Läge och möjlig kapacitet av cykelparkeringar.

7 Delområde Oskar Rings Plats

7.1 PLANERAD BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Delområdet är idag i huvudsak obebyggd och innehåller en återvinningsstation och en mindre transformatorbyggnad.

Inom området planeras två flerbostadshus på 6 050 kvm BTA som ska innehålla 150 studentbostäder.

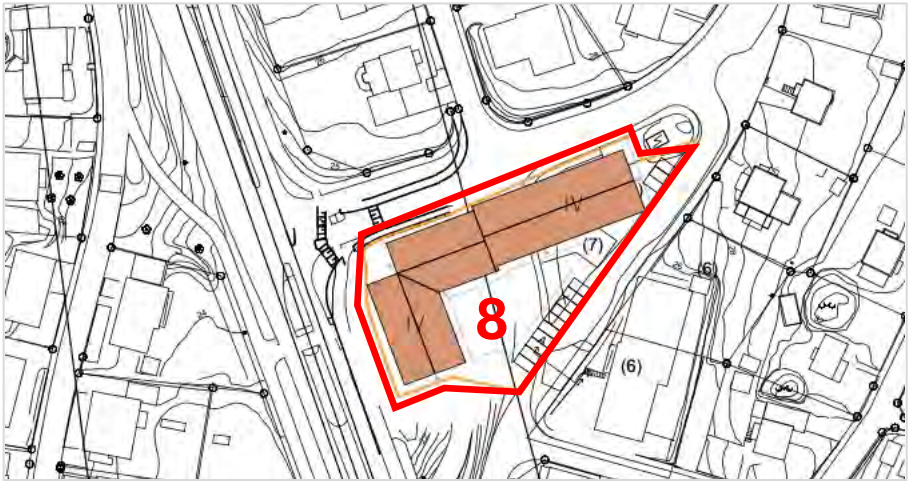


Bild 8.1: Byggnaderna 6&7 ligger på var sin sida av Tingstadvägen och ska innehålla bostäder.

Tabell 8.1 sammanfattar den tillkommande bebyggelsen och nyckeltal som används för att bedöma parkeringsbehovet.

Typ	Yta (BTA)	Antal lägenheter
Studentbostäder	6 050	150

Tabell 8.1: Planerade verksamheter och antalet lägenheter i delområdet.

PARKERINGSBEHOV, STARTVÄRDEN, STEG 1

I tabell 8.2 sammanfattas de för delområdet aktuella parkeringstalen i steg 1 (startvärden).

Verksamhet	Parkeringstal bil	Parkeringstal cykel
Studentbostäder	0,05 bpl/lägenhet	1,5 cpl/lägenhet

Tabell 8.2: Parkeringstalen för bil och cykel i zon A (startvärden, analyssteg 1)

Parkeringsbehov, steg 1

Verksamhet	**P-behov, bil**	**P-behov, cykel**
Studentbostäder, 150	8	225

Tabell 8.3: Behov av bil- och cykelplatser för projektet i steg 1

7.2 LÄGESBEDÖMNING, STEG 2

Delområdet har **direkt närhet till god kollektivtrafik** och i **direkt närhet till cykelinfrastruktur.** För studentbostäder medges dock inga avdrag utifrån lägesbedömningen, parkeringstalen kvarstår.

7.3 SLUTLIG PARKERINGSBEHOV

Verksamhet	P-behov, bil	P-behov, cykel
Studentbostäder, 150	8	225

Tabell 8.3: Behov av bil- och cykelplatser för projektet i steg 1

Inga förändringar av parkeringstalen föreslås i detaljplaneskedet för steg 3 (projektanpassning) och steg 4 (mobilitetsåtgärder).

Det slutliga parkeringsbehovet som tillkommer genom den planerade nyproduktionen är:

- **8 bilplatser**
- **225 cykelplatser, varav 150 för de boendes cyklar och 75 för besökare/tillfällig parkering**

Minst 1 bilplats behöver vara anpassade för rörelsehindrade. Av cykelplatserna ska minst 150 vara väderskyddade.

7.4 PARKERINGSLÖSNINGAR – BIL

Parkeringsbehovet för bil täcks genom 9 parkeringar utomhus, varav en är anpassad för rörelsehindrade och en är avsedd för angöring. Se bild 8.2.



Bild 8.2: På fastighetens södra sida planeras nio bilplatser, varav en är avsedd för rörelsehindrade och en för angöring.

7.5 PARKERINGSLÖSNINGAR – CYKEL

Parkeringsbehovet för cykel är 225 cykelplatser, varav 150 bör vara väderskyddade och ca. 75 tillgängliga för besökare och tillfällig parkering.

Parkeringsbehovet täcks genom ett cykelrum i källaren samt flera cykelparkeringsanläggningar utomhus olika cykelrum i källare, cykelförråd samt parkeringar på gården. Bild 8.4 illustrerar tänkta placeringar.



Bild 8.4: Läge och kapacitet av cykelparkeringar.

8 Reglering, kostnadstäckning, befintlig parkering

8.1 PARKERING PÅ GATUMARK

Inom Brunnsbo finns endast få möjligheter till gatuparkering på allmän plats i närheten av de i denna utredning aktuella delområdena.

På vissa av de mindre kvartersgatorna i Brunnsbo, särskild öster om Litteraturgatan, finns idag möjlighet till gatumarksparkering, exempelvis på Backebogatan, Östra Arödsgatan, Granåsgatan, Börsåsgatan, Blanverksgatan. Gatumarksparkeringen på dessa gator är idag oreglerad. Antalet möjliga platser är begränsad eftersom dessa gator präglas av villabebyggelse med många utfarter

För de södra delområdena i denna utredning bedöms risken för att dessa kvartersgator används för parkering som liten eftersom avståndet är för stor. Det finns dock en viss risk för parkeringsflykt till dessa gator från de mer närliggande delprojektområdena så länge gatumarkparkering förblir oreglerade. Därför rekommendera att i den framtida planeringen av området undersöka hur dessa platser bör regleras för att undvika överbelastning och parkeringsflykt, exempelvis med avgift eller tidsbegränsning.

Parkeringskapaciteten längs de närliggande gatorna där parkering tillåts är dock begränsat och bedöms inte utgöra någon risk för att parkeringarna inom planområdena inte kommer att nyttjas.

8.2 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOSTNADSTÄCKNING

Kostnaden för att ordna en parkeringsplats i ett parkeringshus uppskattades av Malmö Stad 1 200 kr per månad för 2017 med ränta och avskrivning[1]. Det är troligt att kostnaden för parkeringarna i det aktuella projektet blir högre på grund av kostnadsökningarna sedan dess.

Idag kostar parkeringarna för boende i området runt 500 kr per månad för markparkering och 1 000 kr för en garageplats[2].

Det är troligt att parkeringsavgiften generellt kommer att höjas i samband med förtätningen av området. Priset kommer att sättas så nära den faktiska kostnaden som möjligt men anpassas utifrån betalningsviljan och marknadspriset inom närområdet för att uppnå en hög uthyrningsgrad. Det förväntas att en hög, men inte full kostnadstäckning kan uppnås.

8.3 BEFINTLIG PARKERING

I flera av delområdena kommer befintliga parkeringsplatser tas bort och bebyggas. Dessa platser används idag för att täcka parkeringsbehovet i närliggande bostadshus, främst av fastigheter som ägs av Bostadsbolaget. Behovet av att ersätta dessa platser och hur det parkeringsbehovet ska täckas under byggtiden har inte undersökts i denna utredning. För det hänvisas till mobilitets- och parkeringsutredningen av Framtiden Byggutveckling.

Enligt den genomförda beläggningsmätningen finns det dock ett stort antal parkeringar inom närområdet med ledig kapacitet. Den kapaciteten kan potentiellt nyttjas temporärt

[1] Malmö Stad, 2020: Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö.

[2] https://www.aimopark.se/stader/hisings-backa/backa-brunnsbo/

under byggtiden. Det är därför viktigt att en samordning av utbyggnadsordningen sker byggaktörerna emellan för att säkerställa ett godtagbar utbud av parkeringsplatser.



Koucky & Partners AB, Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg

Telefon: 031- 80 80 50

www.koucky.se

FRAMTIDEN BYGGUTVECKLING

Detaljplan för bostäder och förskola i Brunnsbo
inom stadsdelen Backa i Göteborg

MOBILITET- OCH PARKERINGSUTREDNING
för delen som avser Framtiden byggutvecklings bebyggelse



Framtiden® Byggutveckling

AKKA PLANERING

Mobilitet- och parkeringsutredning för delen som avser Framtiden byggutvecklings bebyggelse inom *Detaljplan för bostäder och förskola i Brunnsbo inom stadsdelen Backa i Göteborg*

Författare: Linda Andersson, Akka planering
Beställare: Framtiden Byggutveckling, Göteborgs stad
Version av anvisningar: Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering ver. 1.2

Version	Datum
1.2	2025-05-07

INNEHÅLL

BAKGRUND....4

METOD....5

PARKERINGSBEHOV BIL....6
STARTVÄRDE (ANALYSSTEG 1) 8
LÄGESBEDÖMNING (ANALYSSTEG 2) 9
PROJEKTANPASSNING (ANALYSSTEG 3) 10
MOBILITETSLÖSNINGAR (ANALYSSTEG 4) 11
RESULTAT TILLKOMMANDE PARKERINGSBEHOV 14
ERSÄTTNINGSBEHOV 14

PARKERINGSLÖSNING BIL....15
TOTALT PARKERINGSBEHOV 15
SAMNYTTJANDE 16
SAMMANSTÄLLNING 17

PARKERINGSBEHOV CYKEL 18
STARTVÄRDE (ANALYSSTEG 1) 18
ANALYSSTEG 2-3 (LÄGESBEDÖMNING OCH PROJEKTANPASSNING) 20
RESULTAT PARKERINGSBEHOV 20

LOKALISERING, UTRYMME OCH UTFORMNING....20
BILPARKERING 21
CYKELPARKERING 21

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSKEDE....23
PARKERING PÅ GATUMARK 23
PARKERING INOM PROJEKTOMRÅDET UNDER BYGGSKEDET 23
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOSTNADSTÄCKNING 23
SÄKERSTÄLLANDE OM RÄTT MÄNGD FRAMTIDA PARKERING 23

BAKGRUND



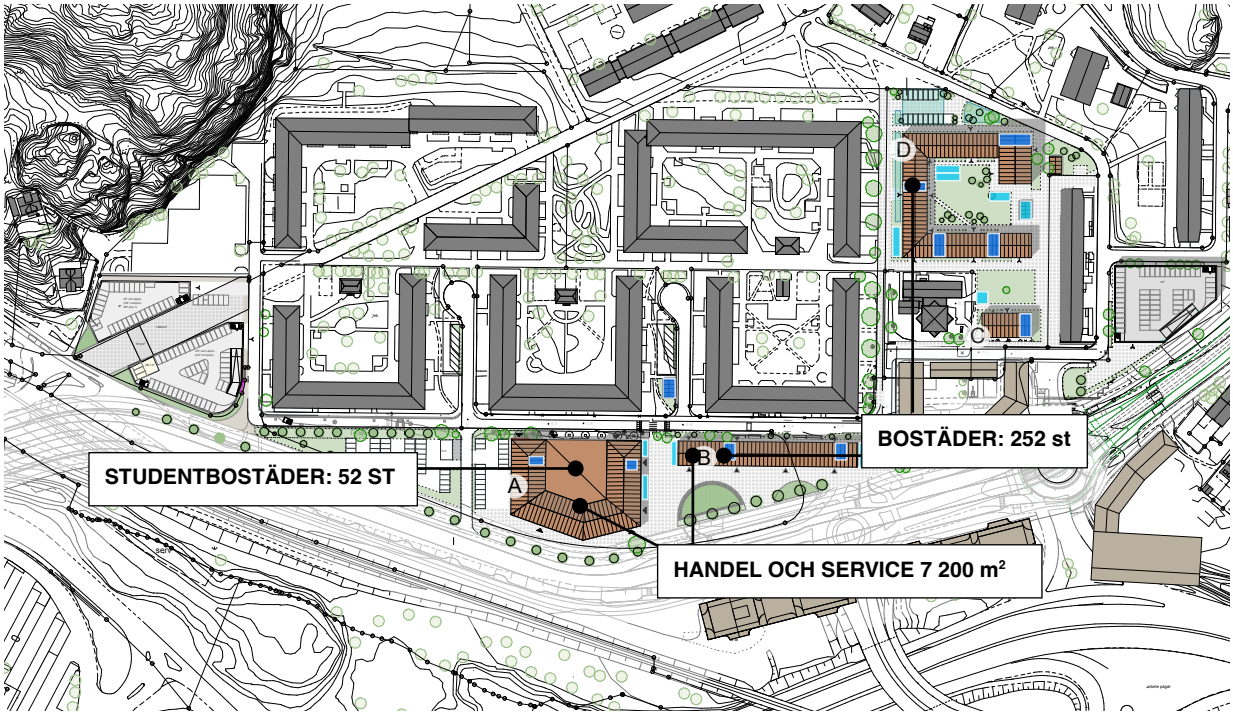
Mobilitet- och parkeringsutredning tillhörande *Detaljplan för bostäder och förskola i Brunnsbo inom stadsdelen Backa i Göteborg* för den del som rör Framtiden byggutvecklings bebyggelse.

Brunnsbo står inför en stor förändring de kommande åren. Omvandlingen omfattar bättre kopplingar till övriga Göteborg i form av band annat tydligare stråk till Backaplan, bättre kollektivtrafik i form av spårväg i Litteraturgatan och ny tågstation på Bohusbanan.

Detaljplanen omfattar bland annat tillkommande bostads- och kontorsbebyggelse och förskola; spårväg i Litteraturgatan och flytt av Brunnsbo torg till ett mer framträdande läge utmed Lillhagsvägen/ Litteraturgatan i skärningspunkten med spårvagnshållplatsen och den nya tågstationen.

Merparten av den tillkommande bebyggelsen planeras att förläggas på markparkeringarna utmed Lillhagsvägen/Litteraturgatan och de befintliga parkeringsplatserna förläggs i parkeringshus i området. För detta har en separat ersättningsutredning tagits fram. Exploatörer i detaljplanen är Framtiden byggutveckling, Egnahemsbolaget, Stena fastigheter och Göteborgs stads exploatering. Den här mobilitets- och parkeringsutredningen avser Framtiden byggutvecklings del med bostäder och verksamheter.

TYP	ANTAL (BERÄKNINGSTAL)
BOSTÄDER LÄGENHETER	252 lgh
STUDENTBOSTÄDER	52 lgh
VERKSAMHET HANDEL	2 700 m2 BTA
VERKSAMHET KONTOR/SERVICE	4 500 m2 BTA



Situationsplan över planerad bebyggelse

METOD

Utredningen följer anvisningarna till Göteborgs Stads riktlinjer för mobilitet och parkering, version 1.2, daterad 17 december 2021.

Området ligger i zon B men Göteborgs Stad har angett att det ska analyseras som om den låg i zon A.

Ersättning för befintliga parkeringsplatser som utgår bygger på beläggningsstudier vid ett antal tillfällen i samverkan med Stena fastigheter.

För bedömning av behovet av hur mycket parkering exploateringen medför används analysstegen och nyckeltal i Riktlinjer för Parkering och mobilitet enligt nedan.

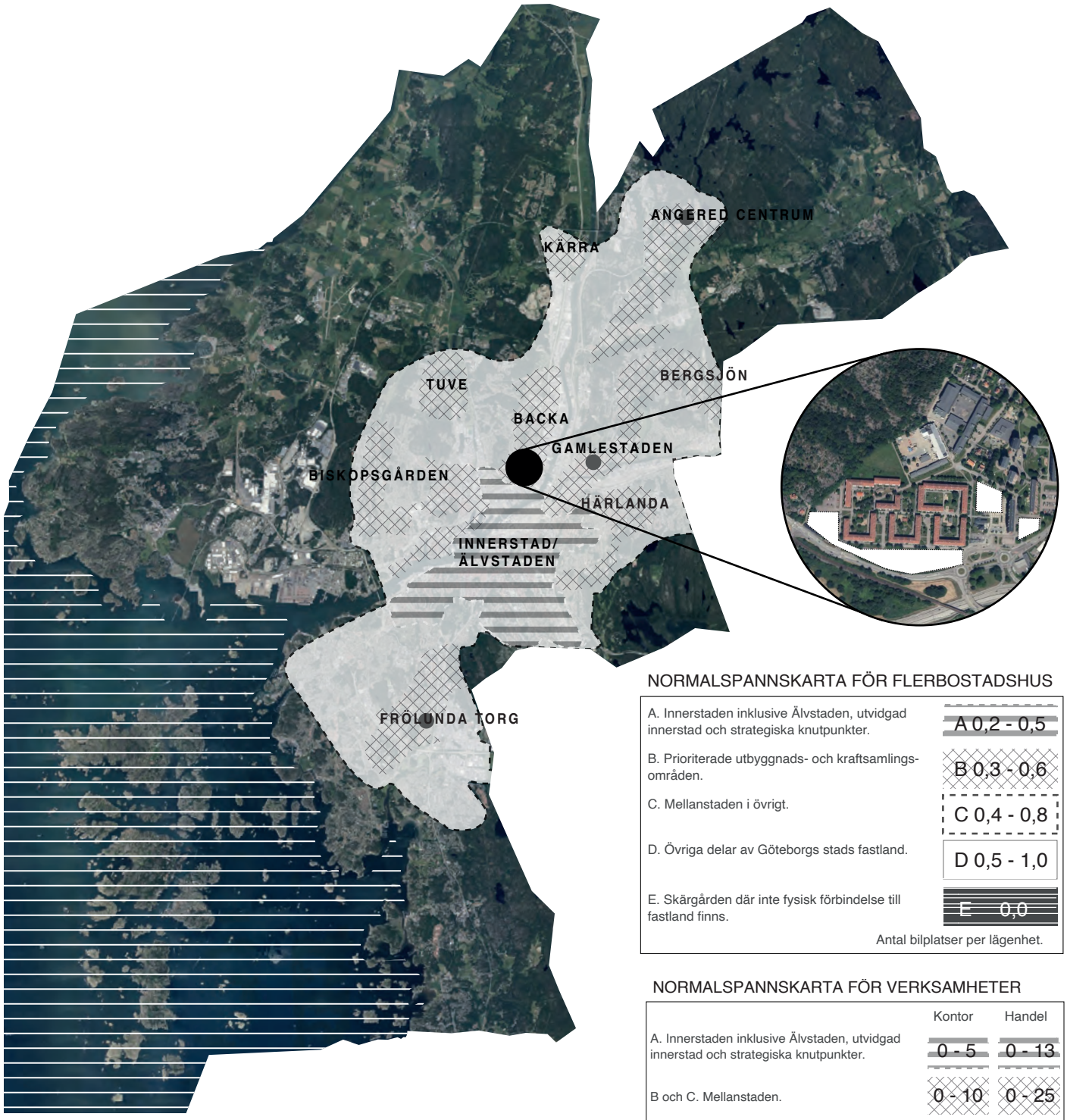
BIL	START	LÄGES-BEDÖMNING	PROJEKT-ANPASSNING	MOBILITETS-ÅTGÄRDER
FLERBOSTADSHUS	UTIFRÅN ZON	JA	JA	JA
KONTOR OCH HANDEL	UTIFRÅN ZON	JA	JA	JA

CYKEL	START	LÄGES-BEDÖMNING	PROJEKT-ANPASSNING	MOBILITETS-ÅTGÄRDER
FLERBOSTADSHUS	2,5 PER LÄGENHET	JA	JA	NEJ
KONTOR OCH HANDEL	VECKO-MAX	JA	JA	NEJ

PARKERINGSBEHOV BIL

Ett beslutat projektdirektiv för samtliga mobilitetsutredningar inom detaljplanen är att analys av parkeringsbehov ska räknas utifrån Zon A enligt Göteborgs stads Riktlinjer för mobilitet och parkering. (Kommunicerat på Samordningsmöte 2 punkten Parkering och Mobilitet ledd av Hanna Järpedal och Carl-Johan Carlsson (22-10-26)).

Bedömningen utgår från analysstegen Startvärde -> Lägesbedömning -> Projektanpassning -> Mobilitetsåtgärder. Den här utredningen omfattar bostäder i form av flerfamiljshus och verksamheter i form av kontor/service.



Markerat utredningsområde på karta
för normalspann för parkeringstal för flerbostadshus och verksamheter.

NORMALSPANNSKARTA FÖR FLERBOSTADSHUS

A. Innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter.	A 0,2 - 0,5
B. Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden.	B 0,3 - 0,6
C. Mellanstaden i övrigt.	C 0,4 - 0,8
D. Övriga delar av Göteborgs stads fastland.	D 0,5 - 1,0
E. Skärgården där inte fysisk förbindelse till fastland finns.	E 0,0

Antal bilplatser per lägenhet.

NORMALSPANNSKARTA FÖR VERKSAMHETER

	Kontor	Handel
A. Innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter.	0 - 5	0 - 13
B och C. Mellanstaden.	0 - 10	0 - 25
D. Övriga delar av Göteborgs stads fastland.	0 - 15	0 - 35
E. Skärgård utan fysisk förbindelse till fastland.	0,0	

Antal bilplatser per 1000 m² BTA.

Flerbostadshus

	START	LÄGESBEDÖMNING		PROJEKT-ANPASSNING	MOBILITETSÅTGÄRDER	
		STORT STADSDELS-CENTRUM	GOD SAMMANVÄGD TILLGÄNGLIG-HET		BAS	EXTRA
ZON A 0,2-0,5	0,5		Minskning med 0,05	Justering med 0,05 uppåt eller nedåt	Minskning med 0,05	Minskning med maximalt 0,15
ZON B 0,3-0,6	0,6		Minskning med 0,05	Justering med 0,05 uppåt eller nedåt	Minskning med 0,05	Minskning med maximalt 0,15
ZON C 0,4-0,8	0,8	Minskning med 0,05	Minskning med 0,1	Justering med 0,05 uppåt eller nedåt	Minskning med 0,05	Minskning med maximalt 0,15
ZON D 0,5-1,0	1,0	Minskning med 0,1	Minskning med 0,1	Justering med 0,1 uppåt eller nedåt	Minskning med 0,05	Minskning med maximalt 0,15
ZON E 0	0					

Kontor, service

	START / 1 000 BTA	LÄGESBEDÖMNING			PROJEKT-ANPASSNING	MOBILITETS-ÅTGÄRDER	
		GOD TILL-GÄNGLIGHET TILL CYKEL-INFRASTRUKTUR OCH KOLLEKTIV-TRAFIK	NÄRHET TILL BYTES- ELLER KNUTPUNKT	NÄRHET TILL BRUNNSPARKEN/ CENTRALEN	PERSONALTÄT-HET PÅTAGLIGT LÄGRE ÄN GE-NERELL BEDÖM-NING	BAS	EXTRA
ZON A 0-5	5	15 %	15%	10 %	Max 30 %	15 %	Max 15 %
ZON B OCH C 0-10	10				Max 45%		
ZON D 0-15	15				Max 50%		
ZON E 0	0						

STARTVÄRDE (ANALYSSTEG 1)

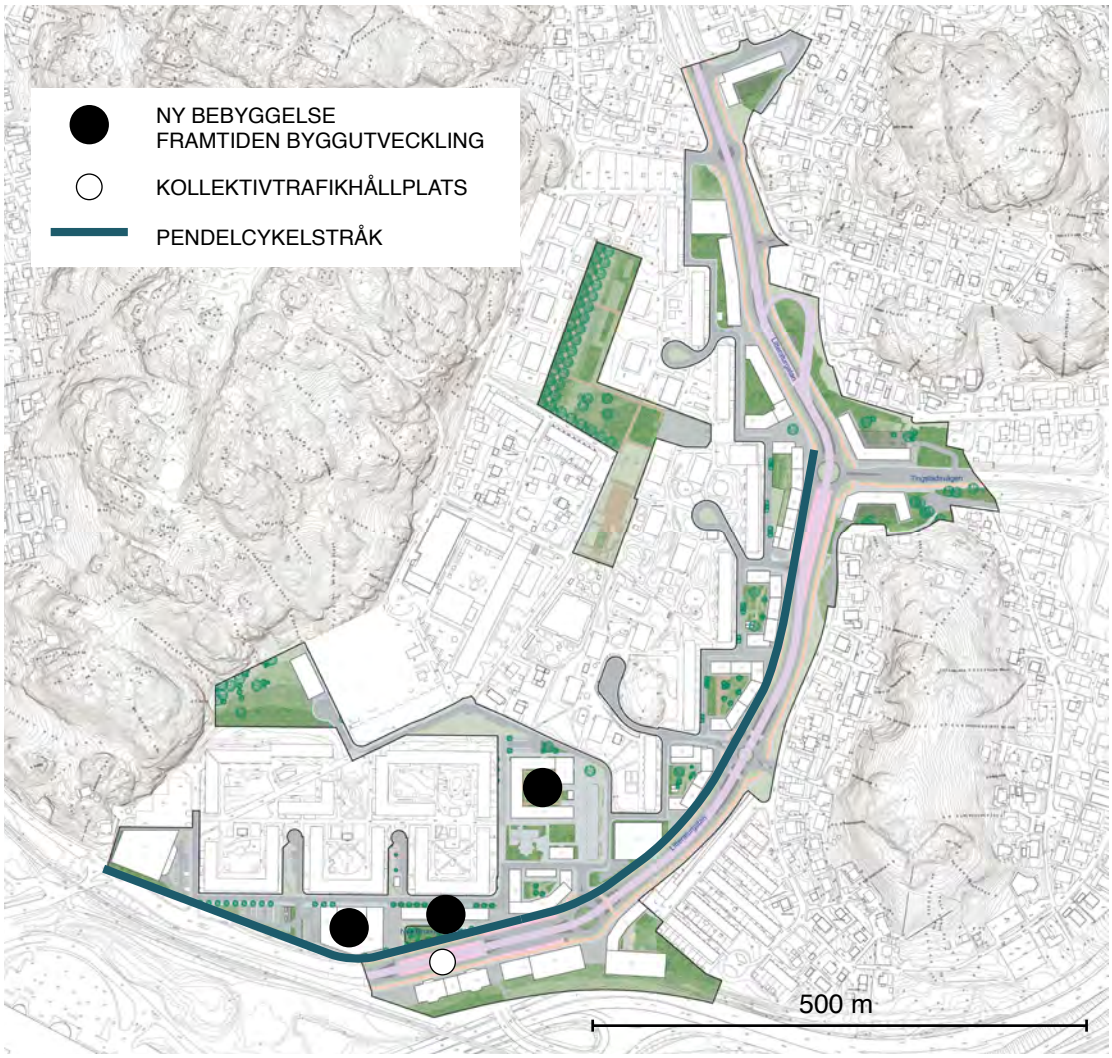
TYP	STARTVÄRDE
BOSTÄDER LÄGENHETER	0,5
STUDENTBOSTÄ-DER	0,05
VERKSAMHET HANDEL	13 /1 000 m2
VERKSAMHET KONTOR/SERVICE	5 /1 000 m2

LÄGESBEDÖMNING (ANALYSSTEG 2)

Delsteget analyserar projektets läge och tillgänglighet till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och service i detalj.

TYP	LÄGESBEDÖMNING		
	STORT STADSDELSCENTRUM	GOD SAMMANVÄGD TILLGÄNGLIGHET	
BOSTÄDER LÄGENHETER	ZON A SÅ INGET AVDRAG	-0,05	
	GOD TILLGÄNGLIGHET TILL CY-KEL- OCH KOLLEKTIVTRAFIK	NÄRHET TILL BYTES- ELLER KNUTPUNKT	NÄRHET TILL BRUNNSPARKEN/CENTRALEN
VERKSAMHETER	-15%	-15%	NEJ

Platsen uppfyller kriterierna för God sammanvägd tillgänglighet (bostäder) och för God tillgänglighet till cykel- och kollektivtrafikinfrastruktur samt närhet till bytespunkt (verksamheter) varpå avdrag för dessa görs.



Närhet till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur redovisad på illustrationsplan dat. 24-04-26

Närhet till god kollektivtrafik

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

Närhet till bra cykelinfrastruktur

Med direkt närhet avses 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. Vid höjdskillnader bedöms en meters höjdskillnad som 10 meter i cykelavstånd. Med bra cykelinfrastruktur avses pendelcykelnätet och det övergripande cykelvägnätet.

Närhet till service och andra urbana verksamheter

Med direkt närhet avses ett verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns. Detta avstånd gäller för servicefunktioner som bidrar till lägesbedömningen av mobilitetsförutsättningar för en plats.

Resultat Analyssteg 2

För bostäder görs ett avdrag på 0,05 per lägenhet och för verksamheter görs ett avdrag på 30 %.

TYP	VÄRDE FRÅN FÖREGÅENDE STEG	REDUKTION LÄGESBEDÖMNING	NYTT P-TAL
BOSTÄDER LÄGENHETER	0,5	JA: -0,05	0,45
VERKSAMHET HANDEL	13 /1 000 m2	JA: -30% av startvärdet	9,1
VERKSAMHET KONTOR/SERVICE	5 /1 000 m2	JA: -30% av startvärdet	3,5

PROJEKTANPASSNING (ANALYSSTEG 3)

Delsteget analyserar projektets karaktär och verksamhetstyp och utifrån de egenskaper som är kopplade till dessa kan p-talen sänkas eller höjas. För bostäder handlar det om att storleken på bostad påverkar parkeringsbehovet. För verksamheter görs en mer ingående bedömning av användningen och huruvida den överensstämmer med startvärdets utgångspunkter.

TYP	PROJEKT-ANPASSNING
BOSTÄDER LÄGENHETER	NEJ
VERKSAMHET	NEJ

Bostäder

För flerbostadshus redovisas projektets sannolika lägenhetsfördelning och parkeringstalet justeras därefter om projektet inte har en genomsnittlig fördelning av lägenhetsstorlekar enligt definitionen i ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”.

Justering görs om >75 % av lägenheterna är små (2 RoK eller mindre) eller om >25 % av lägenheterna är stora (4 RoK eller mer). I detta fall görs ingen justering utifrån bedömd lägenhetsfördelning.

Kontor och handel

Om personal och besökare påtagligt skiljer sig från bedömningsgrunder i Anvisningar för mobilitet och parkering ska en justering göras. I detaljplaneskedet görs ingen projektanpassning för typen kontor/service och handel

Resultat Analyssteg 3

Inget avdrag görs utifrån projektanpassning.

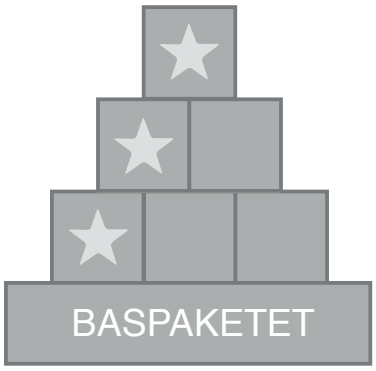
TYP	VÄRDE FRÅN FÖREGÅENDE STEG	REDUKTION PROJEKTANPASSNING	NYTT P-TAL
BOSTÄDER LÄGENHETER	0,45	NEJ	0,45
VERKSAMHET HANDEL	9,1 /1 000 m2	NEJ	9,1
VERKSAMHET KONTOR/SERVICE	3,5 /1 000 m2	NEJ	3,5

MOBILITETSLÖSNINGAR (ANALYSSTEG 4)

Via mobilitetsåtgärder kan fastighetsägaren sänka parkeringstalet. Delsteget är frivilligt och utgår från de två delarna Bas och Extra, där ett paket med antal och typ av åtgärder maximalt kan ge ett avdrag på 0,2 för bostäder och 30 % av startvärdet för verksamheter.

TYP	MOBILITETSÅTGÄRDER	
	BAS	EXTRA
BOSTÄDER	FRIVILLIGT: 0,05	FRIVILLIGT: MAX 0,15
VERKSAMHET	FRIVILLIGT: 15%	FRIVILLIGT: MAX 15%

För bostäderna avses mobilitetsåtgärder genomföras för att uppnå maximal reduktion. Det innebär samtliga 6 basåtgärder samt ytterligare 6 st åtgärder varav 3 st markerade med stjärna ska införas. Utkast på mobilitetsavtal mellan Göteborgs stad och Framtiden byggutveckling/Bostadsbolaget är framtaget.



0,2 avdrag

0,15 avdrag

0,1 avdrag

0,05 avdrag

Mobilitetåtgärder Baspaket Flerbostadshus

Samtliga åtgärder inom Baspaketet planeras att genomföras, vilket ger avdrag på 0,05.

KATEGORI	**ÅTGÄRD**	
Information	Startpaket till nyinflyttade	
	Löpande information om mobilitet	
Kollektivtrafik	Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 30 dagar för nyinflyttade	
Cykel	Extra god cykelparkering	
Bil	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser	
	Parkeringshyran särredovisas	
	Bilpoolsplatser	
Övrigt	Mobilitetsansvarig	

Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket Flerbostadshus

6 åtgärder varav 3 st markerade med stjärna inom Stjärnpaket för flerbostadshus planeras att genomföras, vilket ger avdrag på ytterligare 0,15.

Mobilitetsåtgärder och mobilitetsansvar integreras i Bostadsbolagets övriga arbete med frågorna (se rubriken *Säkerställande om rätt mängd framtida parkering*). Utöver redovisade åtgärder med syfte att sänka parkeringstalet för den tillkommande bebyggelsen finns en mobilitetsplan framtagen för befintliga boende i Brunnsbo. Upplägget överensstämmer inte i sin helhet med hur mobilitetsåtgärderna i Anvisningar för Mobilitet och Parkering är organiserade, men avsikten är att de ska kunna samordnas i så hög utsträckning som möjligt.

Markerade åtgärder föreslås:

KATEGORI	ÅTGÄRD	
Information	Årlig mobilitetsaktivitet	
Kollektivtrafik	Realtidstavlor för kollektivtrafiken	
	Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 90 dagar för nyinflyttade	★
Cykel	Yta för cykelservice	
	Lastcykelpool	★
Bil	Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå	
	Rabatt på bilpool	
	Bilpool	★
	Samlade parkeringsanläggningar	★
Övrigt	Leveranstjänster	
	Delade kontorsplatser	
	Digital tjänst för mobilitet	★
	Öppna mobilitetslösningar	★
	Fastighetsägarens egna förslag	☆

Mobilitetsåtgärder Verksamheter

För verksamheter avses ingen reduktion utifrån mobilitetsåtgärder att göras i detaljplaneskedet.

Beskrivning av åtgärderna

Föreslagna mobilitetsåtgärder för den tillkommande bebyggelsen kommer samordnas med Bostadsbolagets pågående arbete med förstärkt utbud till boende och Mobilitetsplan för Brunnsbo.

Resultat Analyssteg 4

För bostäder görs ett avdrag på 0,2 per lägenhet. För verksamheterna planeras inga mobilitetsåtgärder.

TYP	VÄRDE FRÅN FÖREGÅENDE STEG	REDUKTION MOBILITETSÅTGÄRDER	NYTT P-TAL
BOSTÄDER LÄGENHETER	0,45	JA: -0,2	0,25
VERKSAMHET HANDEL	9,1 /1 000 m2	NEJ	9,1
VERKSAMHET KONTOR/SERVICE	3,5 /1 000 m2	NEJ	3,5

RESULTAT TILLKOMMANDE PARKERINGSBEHOV

TYP	START (per bostad)	LÄGESBEDÖMNING		PROJEKT-ANPASSNING	MOBILITETSÅT-GÄRDER		RESULTAT P-TAL	ANTAL BOSTÄDER	P-BEHOV
		STORT STADSDELS-CENTRUM	GOD SAMMANVÄGD TILLGÄNGLIGHET		BAS	EXTRA			
BOSTÄDER LGHT	0,5		-0,05	-	-0,05	-0,15	0,25	252	63
STUDENT-LÄGENHETER	0,05				-0.05		0	52	0

TYP	START (per 1 000 m² BTA)	LÄGESBEDÖMNING			PROJEKT-ANPASSNING	MOBILITETS-ÅTGÄRDER		RESULTAT P-TAL	YTA	P–BEHOV
		GOD TILL-GÄNGLIGHET TILL CYKEL- OCH KOLL.	NÄRHET TILL BYTES- EL-LER KNUT-PUNKT	NÄRHET TILL BRUNNSPAR-KEN/CENTRA-LEN		BAS	EXTRA			
VERKSAMHET HANDEL	13	-15%	-15%		-	-	-	9,1	2 700	25
VERKSAMHET KONTOR/SERVICE	5	-15%	-15%		-	-	-	3,5	4 500	16

ERSÄTTNINGSBEHOV

Befintliga parkeringsplatser är inte reglerade i avtal till bostäder och verksamheter. Det finns inget i gällande detaljplan eller bygglov som anger krav på parkering.

Projektet omfattas av punkt 2 i *Anvisningar för ersättningsutredning för befintlig parkering*:

Parkeringsplatserna som berörs är reglerade i en detaljplan eller ett bygglov till bostäder och verksamheter som ingår i projektområdet.
Nya parkeringstal kan tillämpas på både befintliga och tillkommande bostäder och verksamheter inom projektområdet. Utred hur de befintliga och tillkommande boende och verksamma påverkas och den praktiska konsekvensen för dessa.

Avstämning mot befintlig beläggning har gjorts via beläggningsstudie vilken redovisas i ett separat dokument. Studien som gjordes vid 5 tillfällen visar en maximal beläggning för Bostadsbolagets hyresgäster på 589 st belagda platser. Inventeringen hade inte tillträde till stängda garage och har därför antagit att dessa 144 platser var belagda. Antagligen är beläggningen där ungefär överens-stämmande med på utomhusparkeringarna och inventeringens bedömningen är därför på den säkra sidan. Antagandet att samtliga garageplatser är fullbelagda ger ett p-tal på 0,48 och antar man att beläggningsgraden för garagen överensstämmer med markparkeringarna fås parkeringstalet 0,42. Inventeringen bekräftar därmed att beläggningsgrad enligt Göteborgs stads anvisningar på 0,45 är ett lämpligt mått sett till dagens behov.

PARKERINGSLÖSNING BIL

TOTALT PARKERINGSBEHOV

Innan beräkning om samnyttjande är behovet av parkeringsplatser för tillkommande bebyggelse är 104 st.

Behov av ersättningsplatser för befintliga hyresgäster är 550 st.

I dagsläget finns ett antal befintliga parkeringsplatser för handel belägna vid torget och bakom matbutiken. Dessa ersätts av parkeringen vid det nya läget för torget och samnyttjas med besöksparkering för boende.

Mängd parkering innan bedömning om samutnyttjande

Innan bedömning om samutnyttjande uppgår befintligt plus tillkommande behov av parkeringsplatser till 654 st.

Antal platser för rörelsehindrade

3 % av startvärdet, dvs 4 st parkeringsplatser, ska kunna ordnas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Dessa ska vara lämpligt placerade sett till avstånd till tillgängliga entréer.

Antal platser för bilpool och servicefordon

6 st bilpoolsplatser ska anordnas i området. Dessa föreslås placeras vid torget.

Arbetsfordon för Bostadsbolagets Boservice hanteras internt av Bostadsbolaget.

Antal platser för besöksparkering

Beräkning görs utifrån bedömning i *Anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering.* För uppskattad fördelning mellan verksamma och kunder till handelslokalerna används bedömningen under analyssteg 3 i anvisningarna, i vilken fördelningen bedöms vara 80 % kunder och 20 % anställda. Besöksparkeringen förläggs som markparkering.

Besöksparkering:

10 % av parkeringen till bostäder
10 % av parkeringen till kontor
80 % av parkeringen till handel

SAMNYTTJANDE

Beräkning görs utifrån bedömning i *Anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering.*
Utifrån säkerhet- och trygghetsaspekten kommer det att finnas inpasseringssystem i parkeringshusen. Fullt samnyttjande kan ske mellan boende och verksamma i parkeringshusen samt för besökare till bostäder och verksamheter vilka nyttjar markparkeringarna.

TYP	ANTAL PARKERINGS-PLATSER		ANDEL (%)	BERÄKNAT PARKERINGS-TAL	PARKERINGSHUS	MARKPARKERING
BEF. BOSTÄDER	550	Boende Bostäder	90	495	571	83
		Besökare Bostäder	10	55		
NYA BOSTÄDER	63	Boende Bostäder	90	57		
		Besökare Bostäder	10	6		
KONTOR	16	Verksamma Kontor	90	14		
		Besökare Kontor	10	2		
HANDEL	25	Verksamma Handel	20	5		
		Besökare Handel	80	20		

KATEGORI	Högsta nyttjandegrad [%]			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	80	80	70	100
Kontor	100	20	10	10
Dagligvaruhandel	40	100	80	5

KATEGORI	Högsta nyttjandegrad [antal]: TOTALT			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	490	490	429	613
Kontor	16	3	2	2
Dagligvaruhandel	10	25	20	1
SUMMA	516	519	451	616

Parkeringshus

KATEGORI	Högsta nyttjandegrad [antal]: BOENDE OCH VERKSAMMA			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	441	441	386	552
Kontor	14	3	1	1
Dagligvaruhandel	2	5	4	0
SUMMA	458	449	392	553

Markparkering

KATEGORI	Högsta nyttjandegrad [antal]: BESÖKARE TILL BOENDE OCH VERKSAMHETER			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	49	49	43	61
Kontor	2	0	0	0
Dagligvaruhandel	8	20	16	1
SUMMA	59	69	59	62

Dimensionerande tidpunkt i parkeringshusen är kvällstid. Totala antalet parkeringsplatser avsedda för boende/verksamma är 553 st.

Dimensionerande tidpunkt för besöksparkering är fredag kväll. Totala antalet parkeringsplatser avsedda för besökare till boende/verksamheter är 69 st.

SAMMANSTÄLLNING

Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Varje exploatör redovisar separata parkerings- och mobilitetsutredningar för detaljplaneskedet, då utgångspunkten för arbetet med Mobilitet och parkering varit att varje exploatör hanterar sitt eget behov.

Andra fordon

Utrymme för angöring och bilpoolsfordon tillkommer utöver redovisat parkeringsbehov. Bostadsbolagets servicefordon inryms i deras lokaler.

Ledig kapacitet utanför projektområdet

I kommande skeden bör man studera möjligheten till samordnade lösningar inom planen såväl som att undersöka om behovet av parkering delvis kan tillgodoses genom P-platser utanför planområdet.

Korttidsparkering

För bilburna besökare till verksamheterna kommer även ett antal korttidsparkeringar att finnas på allmän plats utmed Litteraturgatan. Dessa är inte medräknade i redovisningen av det samlade parkeringsbehovet.

Parkering för boende och verksamma i parkeringshus: **553 st**

Parkering för besökare till boende och verksamheter: **69 st**

Parkering för rörelsehindrade som anordnas vid behov: **5 st**

Platser för Bilpool: **6 st**

PARKERINGSBEHOV CYKEL

STARTVÄRDE (ANALYSSTEG 1)

TYP	START
BOSTÄDER BOENDE	2,0 / LGHT
BOSTÄDER BESÖKARE	0,5 / LGHT
STUDENTBOSTÄDER BOENDE	1,0 / LGHT
STUDENTBOSTÄDER BESÖKARE	0,5 / LGHT
VERKSAMHETER	VECKO-MAX

Bedömning av vecko-max för verksamheter

Beläggning för verksamheterna per ytenhet (enligt antagande i *Anvisningar för riktlinjer kring mobilitet och parkering*) är:

För kontor: 36 st verksamma samt 4 st besökare / 1 000 m^2
För handel: 10 st verksamma samt 45 st besökare / 1 000 m^2

Andel cyklister (område Backa) enligt *Anvisningar för riktlinjer kring mobilitet och parkering*:

Verksamma: 38 %
Besökare: 16 %

Beläggning

Enligt anvisningarna ska nyttjandegrad för cykelparkering bedömas likt nyttjandegraden för bil-parkering. Att spegla användningen av bil ger en fingervisning men rimligen skiljer sig användandet av

cykel och bil åt. Även att behovet av besök- och korttidsparkering följer det totala behovet av parkering är väl grovt i vissa fall (t.ex. blir behovet av besöksparkering för boende som högst under nattetid och andelen studenter som använder cykel mån-fre är förmodligen högre än bilanvändandet för boende i medeltal).

KATEGORI	Nyttjandegrad [%]			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Kontor	100	20	10	10
Dagligvaruhandel	40	100	80	5

KATEGORI	ykelparkering [antal]: VERKSAMMA			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Kontor	62	12	6	6
Dagligvaruhandel	5	11	9	1
SUMMA	66	24	15	7

KATEGORI	ering [antal]: BESÖKARE VERKSAMHETER			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Kontor	3	1	0	0
Dagligvaruhandel	8	19	15	1
SUMMA	10	20	15	1

KATEGORI	Nyttjande av cykelparkering [antal]: TOTALT VERKSAMHETER INKL BESÖKARE			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
	66	24	15	7
	10	20	15	1
SUMMA	77	43	31	8



Ett sammanvägt veckomax för handel och kontor är:

Verksamma dagtid på vardagar med ett behov på **66 st** cykelplatser.

Besöksparkering på fredag kväll med **20 st** cykelplatser.

ANALYSSTEG 2-3
(LÄGESBEDÖMNING OCH PROJEKTANPASSNING)

Utifrån Lägesbedömning och Projektanpassning görs inga ytterligare justeringar på bedömt behov av cykelparkeringsplatser.

TYP	LÄGESBEDÖMNING
BOSTÄDER LÄGENHETER	EV JUSTERING PGA LÄGE
STUDENTBOSTÄDER	INGEN JUSTERING
VERKSAMHET	EV JUSTERING PGA LÄGE

TYP	PROJEKTANPASSNING
BOSTÄDER LÄGENHETER	EV JUSTERING PGA LÄGENHETSFÖRDELNING
VERKSAMHET HANDEL	EV JUSTERING PGA SPECIFIKA FÖRUTSÄTTNINGAR

RESULTAT PARKERINGSBEHOV

TYP	START (per bostad)	LÄGESBEDÖMNING	PROJEKT-ANPASSNING	RESULTAT P-TAL	ANTAL BOSTÄDER	P-BEHOV
BOSTÄDER BOENDE	2	NEJ	NEJ	2,0	252	504
BOSTÄDER BESÖKARE	0,5	NEJ	NEJ	0,5	252	126
STUDENTBO-STÄDER BOENDE	1	-	NEJ	1,0	52	52
STUDENTBO-STÄDER BESÖKARE	0,5	-	NEJ	0,5	52	26

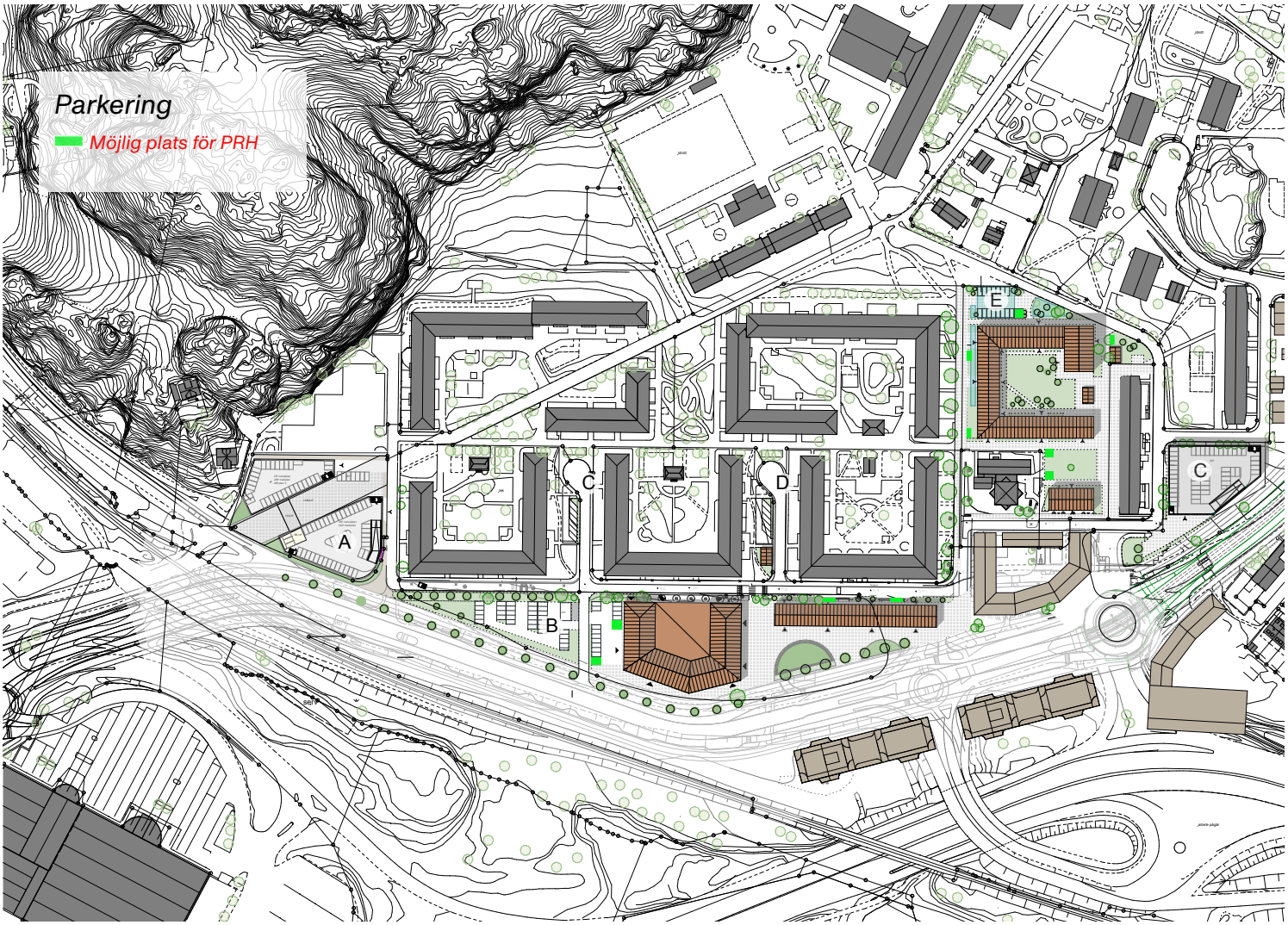
TYP	START (per 1 000 m² BTA)	LÄGESBEDÖMNING	PROJEKT-ANPASSNING	YTA	RESULTAT P-TAL	P-BEHOV
HANDEL VERKSAMMA	3,8	NEJ	NEJ	2 700 m²	10	72
KONTOR VERKSAMMA	13,8	NEJ	NEJ	4 500 m²	62	
HANDEL BESÖKARE	7,2	NEJ	NEJ	2 700 m²	20	23
KONTOR BESÖKARE	0,6	NEJ	NEJ	4 500 m²	3	

Antalet cykelparkeringar, både i cykelrum och besöksparkering utomhus, är tillräckligt för att samnyttjande inte är nödvändigt.

Utrymme för cykelparkering utgår från 2,0 m² per cykelplats, vilket inkluderar även manöveryta/gångar. Som förslag på mobilitetsåtgärder anges på vissa ställen extra goda cykelplatser och yta för cykelservice, vilket ökar behovet av utrymme ytterligare.

LOKALISERING, UTRYMME OCH UTFORMNING

BILPARKERING



A ***Parkeringshus Väster***
Tillståndsparkering — ca 300 platser

B ***Besöksparkering Handelshuset***
Besöksparkering Handel/Kontor/Vårdcentral — 45 platser

C ***Besöksparkering boende*** — 6 platser

D ***Besöksparkering boende*** — 6 platser

E ***Besöksparkering boende*** — 16 platser

F ***Parkeringshus Öster*** — ca 300 platser

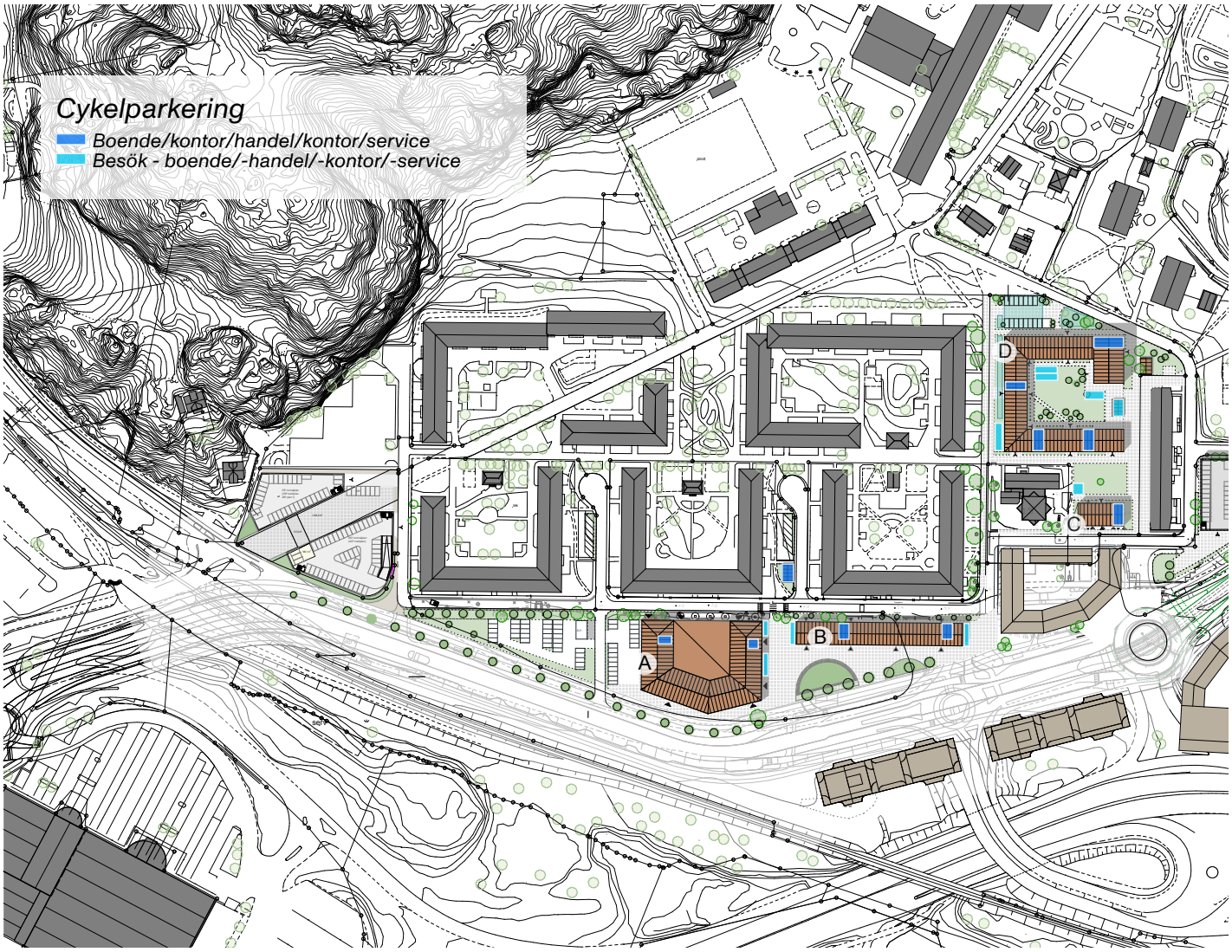
Parkering för boende och verksamma i parkeringshus: **ca 600 st**

Parkering för besökare till boende och verksamheter: **69 st**

Parkering för rörelsehindrade som anordnas vid behov: **> 5 st**

Platser för Bilpool: **6 st**

CYKELPARKERING



A ***Handelshuset***

Cykelparkering studentlägenheter	52 i huset
Cykelparkering studentlägenheter besökare	26 på torget
Cykelparkering handel	10 i huset
Cykelparkering kontor	62 i huset
Cykelparkering besökare handel	20 på torget
Cykelparkering besökare kontor	3 på torget

B ***Torghuset***

Cykelparkering boende	*110 platser (i huset samt i separat cykelförråd)*
Cykelparkering besökare boende	28 platser på torget
Cykelparkering verksamheter	i Handelshuset
Cykelparkering besökare verksamheter	Inräkade i Handelshuset

C ***Gårdshuset***

Cykelparkering boende	36 platser
Cykelparkering besökare	9 platser

D ***Kvarteret Lågdel***

Cykelparkering boende	575 platser (behov 360)
Cykelparkering besökare	90

Totalt cykelparkering: **1021 st**

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSKEDE

PARKERING PÅ GATUMARK

Inom detaljplaneområdet finns inga möjligheter till gatuparkering på allmän plats. I området på motsatt sida om Litteraturgatan finns viss möjlighet till gatuparkering bland bebyggelsen. Framtida planering av området bör även omfatta hur dessa närliggande platser bör regleras för att inte bidra till att boende parkerar där.

I och med att samtliga hyresvärdar och bostadsrättsföreningar i Brunnsbo har boendeparkering för sina boende och att det inte finns allmän gatuparkering att tillgå finns ingen direkt möjlighet till parkerings-flykt inom området.

PARKERING INOM PROJEKTOMRÅDET UNDER BYGGSKEDET

Eftersom projektet innebär att man bygger på befintliga parkeringsplatser är utbyggnadsordningen av detaljplanen av stor vikt, med samordning byggaktörerna emellan.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOSTNADSTÄCKNING

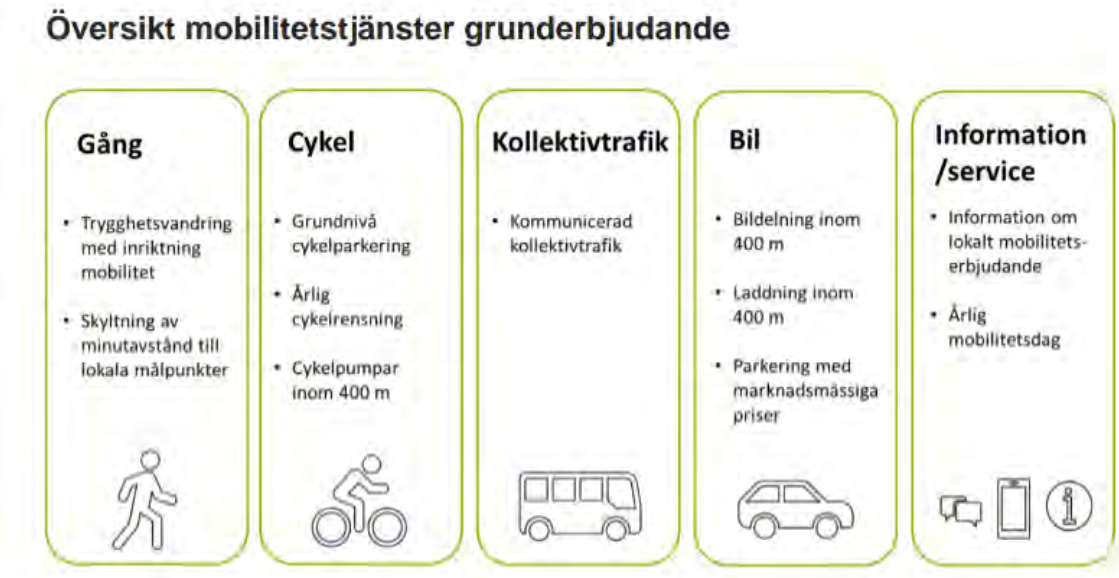
I de fall boende hyr parkeringsplats särredovisas kostnaden, vilket gäller både de tillkommande parke-ringsplasterna med anledning av den nya bebyggelsen såväl som den ersättningsparkering som byggs. Ingen subvention kommer att ske av avgiften.

SÄKERSTÄLLANDE OM RÄTT MÄNGD FRAMTIDA PARKERING

Bedömning av det befintliga parkeringsbehovet utgår från beläggningsstudien som gjordes år 2023. Sedan dess har ett antal åtgärder redan införts i området och fler är att vänta. Parkeringstillstånd har ersatt uthyrning av fasta platser och ett antal åtgärder utifrån Bostadsbolagets arbete med Grundutbud och Förstärkt utbud har införts.

Bostadsbolagets erbjudande till boende

Grunderbjudande:



Förstärkt erbjudande:

- Delning av cykel eller elsparkcykel inom 400 m
- Hjälp med transport av skrymmande föremål

Följande åtgärder planeras:

- Cykelparkering med fast hyrd plats
- Lastcykelpool
- Cykelskola
- Långtidsförvaring av cyklar

Mobilitetsarbetet för den tillkommande bebyggelsen bör i så stor utsträckning som möjligt samordnas med Bostadsbolagets pågående arbete med Grund- och Förstärkt erbjudande till befintliga boende i området. Dels av administrations- och kostnadskäl men också för att inte göra skillnad på befintliga och nyinflyttade boende i området.

Andra aspekter

Utöver redovisade åtgärder i form av erbjudande till boende finns anledning att tro att bilinnehavet kommer att minska i takt med utbyggnaden av området, sett utbyggd kollektivtrafik och till ökad mängd urbana kvalitéer i och i närheten av Brunnsbo

Framtida parkering kommer endast att rikta sig till boende i Bostadsbolagets bestånd och inte, som idag, till vem som helst.

Inför bygghandlingsfas och färdigställande måste därför en kontinuerlig avstämning göras mot det faktiska behovet för att säkerställa att rätt mängd parkering byggs.

STENA FASTIGHETER

Mobilitets- och parkeringsutredning inför detaljplan, Backa 866:694, Göteborg



KOUCKY & PARTNERS
HÅLLBAR MOBILITET

2024

Koucky & Partners AB

På uppdrag av Stena Fastigheter

Titel:	Mobilitets- och parkeringsutredning inför detaljplan, Backa 866:694, Göteborg
Version	1.2 Uppdateringar efter inkomna synpunkter från granskningsgruppen
Datum:	2025-05-26
Författare:	Michael Koucky
Medarbetare:	-
Uppdragsgivare:	Stena Fastigheter AB
Kontaktpersoner:	Michael Koucky, Koucky & Partners AB Johan Burell, Stena Fastigheter AB
Uppdragsnummer:	22030

Illustration på framsida: Helena Bergendahl

Innehållsförteckning

1 INLEDNING 5
1.1 BAKGRUND OCH SYFTE 5
1.2 METOD 6
1.3 RAPPORTSTRUKTUR 6
2 TILLKOMMANDE BEBYGGELSE OCH DESS PARKERINGSBEHOV 7
2.1 PLANERAD BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER 7
2.2 PARKERINGSBEHOV, STARTVÄRDEN, STEG 1 9
2.3 LÄGESBEDÖMNING, STEG 2 10
2.4 PROJEKTANPASSNING, STEG 3 11
2.5 MOBILITETSÅTGÄRDER, STEG 4 11
2.6 SLUTLIG PARKERINGSBEHOV 12
3 BEFINTLIGA PARKERINGAR OCH ERSÄTTNINGSBEHOV 13
3.1 BEFINTLIGA PARKERINGAR 13
3.2 NYTTJANDET 14
3.3 ERSÄTTNINGSBEHOV 14
4 TOTALA PARKERINGSBEHOVET 16
5 PARKERINGSLÖSINGAR - BIL 17
5.1 PARKERINGSBEHOV 17
5.2 PARKERINGSLÖSNINGAR 17
6 PARKERINGSLÖSNINGAR - CYKEL 19
6.1 PARKERINGSBEHOV 19
6.2 PARKERINGSLÖSNINGAR 19
7 REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSKEDE 21
7.1 PARKERING PÅ GATUMARK 21
7.2 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOSTNADSTÄCKNING 21
7.3 HANTERING AV PARKERING INOM PROJEKTOMRÅDET UNDER BYGGSKEDET 21

1 Inledning

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

För stadsdelen Brunnsbo planeras en kraftig utveckling genom både förtätning och ny kollektivtrafik i form av spårvagn längs litteraturgatan mot Hjalmar Brantingsplatsen och en ny regional tågstation på Bohusbanan i södra delen av stadsdelen. Genom förtätningen och den bättre kollektivtrafikanknytningen förväntas stadsdelen få karaktären av en lokal stadskärna.

Stena Fastigheter äger bostadsfastigheter i norra delen av Brunnsbo med idag 410 lägenheter och ett betydande antal markparkeringar, se bild 1.



Bild 1: Flygbild över Brunnsbo med Stena Fastigheters bestånd markerat i rött. Stenas bestånd utgörs främst av flerbostadshus och markparkeringar.

I samband med förtätningen av Brunnsbo planerar Stena Fastigheter att bebygga sina befintliga markparkeringar med två nya flerbostadshus med totalt 235 lägenheter. I norra delen av området planeras ett parkeringshus.

Denna mobilitets- och parkeringsutredning syftar till att utreda behovet av parkering och eventuella mobilitetstjänster för arbetet med detaljplanen för det aktuella projektet. Den ska beskriva parkeringsbehovet för både den tillkommande och den befintliga bebyggelsen och hur den kan täckas.

Utredningen ska redogöra för områdets och projektets förutsättningar när det gäller tillgänglighet med olika färdmedel, vilka specifika faktorer som påverkar behovet av parkering och ska belysa hur det bedömda parkeringsbehovet kan tillgodoses.

Utredningen ska ligga till grund för detaljplanen som ska visa var parkering får anläggas och att det finns tillräcklig med kapacitet för att täcka planens parkeringsbehov.

1.2 METOD

Utredningen har utgått ifrån en analys av förutsättningarna i området kring fastigheten och följer anvisningarna till Göteborgs Stads riktlinjer för mobilitet och parkering, version 1.2, daterad 17 december 2021.

Den avviker dock delvis från riktlinjerna eftersom Göteborgs Stad har angivit att området utifrån ett parkeringsperspektiv får hanteras som om den låg i zon A (Innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter) fastän den enligt dagens zonindelning ligger i zon B (Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden).

För att bedöma behovet av parkering för den befintliga bostäderna har en detaljerad beläggningsstudie genomförts under tre olika dagar. Beläggningsstudien genomfördes i för ett större område i samverkan med Framtiden Utveckling AB för att även kartlägga beläggningen även på andra parkeringsplatser som ska bebyggas.

1.3 RAPPORTSTRUKTUR

Rapporten är strukturerat i följande delar:

- Tillkommande bebyggelse och dess parkeringsbehov
- Befintlig parkering, dagens nyttjande och ersättningsbehov
- Möjligheter att täcka parkeringsbehovet

Resultaten av beläggningsstudien redovisas även i en separat bilaga.

2 Tillkommande bebyggelse och dess parkeringsbehov

2.1 PLANERAD BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

Inom projektområdet planerar Stena Fastigheter två flerbostadshus med sammanlagd 235 lägenheter och 350 kvm lokalyta (BTA). Utöver det planeras ett parkeringshus i norra delen av projektområdet för att täcka behovet av parkering för både Stena Fastigheters nya och befintliga bebyggelse.

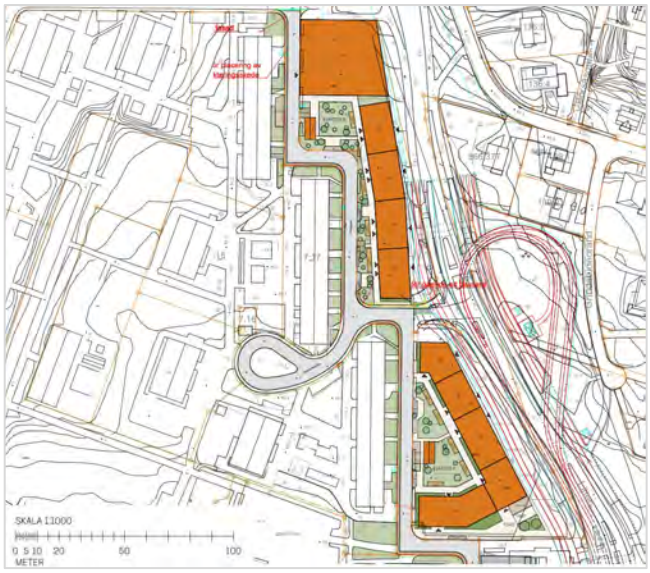


Bild 2: Situationsplan över den tänkta utbyggnaden, med två tillkommande flerbostadshus och ett parkeringshus i norr.

Den planerade lägenhetsfördelningen och ytorna redovisas i tabell 1.

Typ	Antal	Snittyta	Totalt	Andel
1 rok	97	35,3 kvm	3 424 kvm BOA	41%
2 rok	48	49,8 kvm	2 389 kvm BOA	20%
3 rok	60	80,0 kvm	4 799 kvm BOA	26%
4 rok	30	98,1 kvm	2 944 kvm BOA	13%
Totalt	235		13 556 kvm BOA	100%
Total BTA			18 989 kvm BTA	
Därav verksamhetslokaler			350 kvm BTA	

Tabell 1: Planerad fördelning av lägenhetsstorleken inom projektet.

Vilken typ av verksamhet som lokalen ska inrymma är än så länge inte bestämd, men här utgås ifrån att det är dagligvaruhandel eller serviceverksamhet med de närboende som

målgrupp. Storleken motsvarar en mindre närbutik. I utredningen hanteras lokalerna som handel, med 5 anställda och 30 besökare samtidigt i veckomaxtimmen.

2.2 PARKERINGSBEHOV, STARTVÄRDEN, STEG 1

Projektområdet ligger i Zon B (Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden) enligt Göteborgs *Riktlinjer för mobilitet och parkering.*

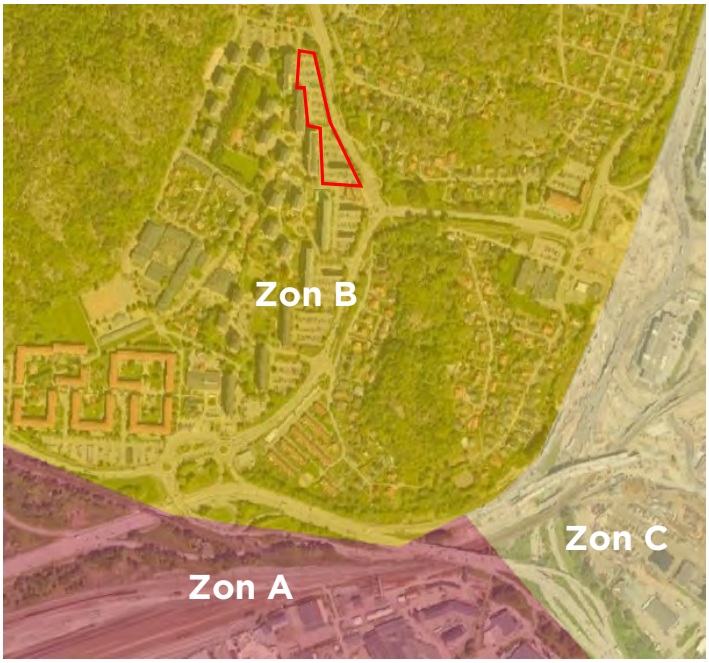


Bild 3: Projektområdets ligger i zon B enligt Göteborgs aktuella zonindelning för parkering.

I samband med planarbetet har dock företrädare för Göteborgs Stad angivit att området utifrån ett parkeringsperspektiv ska hanteras som om den låg i zon A (Innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter).

Därför används startvärden för zon A som utgångspunkt för beräkningen av parkeringsbehovet. För behovet av cykelparkering för lokaler används riktlinjernas värden för Backa.

I tabellerna 2&3 sammanfattas parkeringstalen i analyssteg 1 och det tillkommande parkeringsbehovet utifrån de föreslagna startvärdena.

Parkeringstal, steg 1

Verksamhet	Parkeringstal bil	Parkeringstal cykel
Bostäder	0,5 bilplatser/lägenhet	2,5 cykelplatser/lägenhet
Handel	13 bpl/1000 kvm BTA	38% av antalet anställda, 16% av antalet besökare (vid veckomax)

Tabell 2: Parkeringstalen för bil i analyssteg 1.

Parkeringsbehov, steg 1

Verksamhet	Beräknings-underlag	P-behov, bil	P-behov, cykel
Bostäder	235 lägenheter	117,5	587,5
Handel	350 kvm BTA/ 5 anställda, 30 besökare	4,5	6,7
Totalt, rundat		122	594

Tabell 3: Behov av bil- och cykelplatser i steg 1.

2.3 LÄGESBEDÖMNING, STEG 2

Projektområdet ligger i **direkt närhet till god kollektivtrafik**. Inom cirka 100m gångavstånd ligger hållplatsen *Balladgatan* som trafikeras av busslinjerna 18, 19, 43, 44 och 142. Avgångsfrekvensen är hög, exempelvis passerar 24 bussar på vardagen mellan kl. 17 och 17:30. På bild 4 visas kollektivtrafiklinjer (i blå) och hållplatslägen (A-D).

Den planerade spårvagnslinjen mellan Brunnsbo och Hjalmar Brantingsplatsen förväntas vara klar för trafikering 2029. Den planerade spårvagnshållplatsen (gul i bild 4) planeras ligga ca. 100m från projektområdet.



Bild 4: Kollektivtrafik och cykelinfrastruktur i omgivningen av projektområdet (röd). Cykelbanor (grön), kollektivtrafiklinjer (blå), hållplatslägen (A-D) och ungefärlig placering av den framtida spårvagnshållplatsen (gul).

En cykelbana passerar direkt framför projektområdet längs Literaturgatan och cykelinfrastrukturen planeras att bibehållas när Literaturgatan byggs om. Därmed finns **direkt närhet till bra cykelinfrastruktur.**

Brunnsboskolan (F-9, Klassikergatan 2) ligger på ca. 350m gångavstånd från projektområdet, förskolan Änglagård (Författaregatan 3) ligger på 400m gångavstånd.

Inom Stena Fastigheters befintliga bestånd som angränsar direkt till projektområdet finns idag en mindre livsmedelsbutik (Brunnsbo Livs, Folkvisegatan 16) och ICA Supermarket Brunnsbo ligger inom 500m gångavstånd. Vidare är det troligt att den planerade

verksamhetslokalen kan komma att inrymma en livsmedelsbutik (ev. flytt av Brunnsbo livs). Inom det befintliga beståndet finns även service som pizzeria och paketombud samt tandläkare (Praktikertjänst AB Brunnsbo Tandvårdsgruppen, Prologgatan 2). Därmed bedöms kriterierna för **direkt närhet till service och andra urbana verksamheter** vara uppfylld.

I tabellerna 4&5 sammanfattas parkeringstalen i analyssteg 2 och det tillkommande parkeringsbehovet utifrån de föreslagna parkeringstalen.

Verksamhet	Parkeringstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringstal bil, steg 2
Bostäder	0,5 bpl/lgh	-0,05 <	0,45 bpl/lgh
Handel	13 bpl/1000 kvm BTA	-15%	11,05 bpl/1000 kvm BTA

Tabell 4: Parkeringstalen för bil i analyssteg 1.

Parkeringstalen för cykel förändras inte i detta steg.

Parkeringsbehov, steg 2

Verksamhet	Beräknings-underlag	P-behov, bil
Bostäder	235 lägenheter	105,75
Handel	350 kvm BTA/ 5 anställda, 30 besökare	3,86
Totalt, rundat		110

Tabell 5: Behov av bilplatser i steg 2.

Antalet cykelplatser kvarstår vid 594.

2.4 PROJEKTANPASSNING, STEG 3

I detta steg tas hänsyn till de specifika förhållanden inom projektet och hur de påverkar parkeringsbehovet.

Den planerade lägenhetsfördelningen medger inga förändringar av parkeringstalen. **Antalet parkeringsplatser förblir 110, antal cykelplatser 594.**

2.5 MOBILITETSÅTGÄRDER, STEG 4

Parkeringsbehovet för bil kan minskas genom att fastighetsägaren genomför mobilitetsåtgärder som minskar behovet av egen bil. Om avdragsmöjligheten utnyttjas maximalt kan parkeringstalen för flerbostadshus minskas med 0,2 bilplatser per lägenhet. I det aktuella projektet skulle det leda till ett parkeringstal på 0,25 bilplatser per lägenhet eller 63 bilplatser. En av mobilitetsåtgärderna är att tillhandahålla parkeringsplatser för bilpoolsbilar, totalt behövs enligt stadens anvisningarna fyra platser för det aktuella projektet. Sammanlagd innebär det att det parkeringsbehovet för bil **som lägst** kan **bli 67 bilplatser**, vara fyra bilpoolsplatser.

Stena Fastigheter planerar att arbeta med mobilitetsåtgärder för att erbjuda de boende goda möjligheter att resa hållbar, både i nyproduktionen och i det befintliga beståndet. På vilken nivå och med vilka åtgärder är dock för tidigt att lägga fast och bestäms i samband med den mer detaljerade planeringen inför bygglov.

Därför görs **inget avdrag för mobilitetsåtgärder i detaljplaneskede**.

2.6 SLUTLIG PARKERINGSBEHOV

I detaljplaneskede blir det slutliga parkeringsbehovet för nyproduktionen inom projektområdet:

- **110 bilplatser**
- **594 cykelplatser**

I detaljplaneskede görs inga avdrag för mobilitetsåtgärder, men det planeras för i bygglovsskedet.

3 Befintliga parkeringar och ersättningsbehov

3.1 BEFINTLIGA PARKERINGAR

Inom projektområdet finns idag parkeringsområden, markerade med A, B, C och D i bilderna 5 & 6). På dessa ytor finns idag **316 markparkeringar och 28 garageplatser, totalt 344 bilparkeringar**.



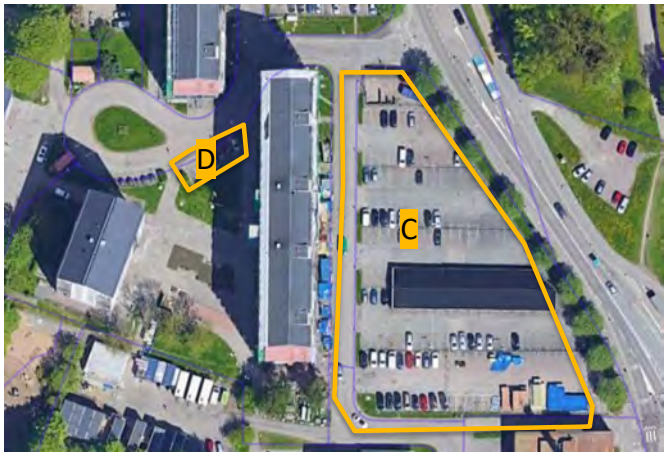


Bild 5 & 6: Befintliga markparkeringar och garage inom projektområdet. Inom delområdet A finns 84 markparkeringar, inom B 81 markparkeringar, inom C 145 markparkeringar och 28 garageplatser och inom D 6 markparkeringar.

Garageplatserna hyrs ut till boende, markparkeringarna förvaltas genom tillståndsparkering med möjlighet för besökare att parkera på samtliga lediga platser mot timavgift.

Av dessa parkeringsytor ska A, B och C bebyggas, D (6 markparkeringar) kvarstår.

3.2 NYTTJANDET

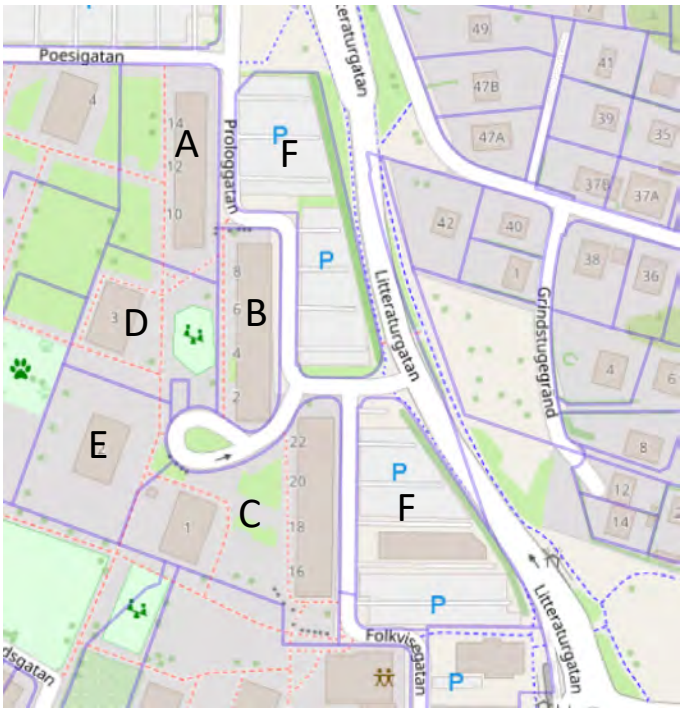


Bild 7: Stena Fastigheters befintliga bostadsbestånd (A-D) som berörs av nybyggnationen på parkeringsplatserna (F).

Parkeringarna ska täcka parkeringsbehovet från Stena Fastigheters bostadbestånd i fastigheterna A-E i bild 5 (Backa 7:12, 7:13, 7:15, 7:17 och 7:18) med totalt **410 lägenheter**.

För att bedöma dagens faktiska parkeringsbehov genomfördes en beläggningsstudie med mätningar på både dag- och nattid.

Den kompletta beläggninsstudien redovisas i en separat bilaga. I tabell 6 sammanställs resultaten från mätningarna på de aktuella parkeringarna. För de 28 garageplatserna har inte beläggningen kunnat mätas eftersom garagen är individuella, stängda garage. För dessa platser har 100% beläggning antagits. Beläggningen antogs vara högst på natten eftersom parkeringen primärt används av boende. Därför genomfördes tre mätningar nattetid. Som kontroll genomfördes även två mätningar på dagtid som bekräftade att nyttjandet är som högst på natten.

Antal bilar / % beläggning	23-09-21 (tors)	23-10-24 (tis)	23-10-26 (tors)	Genomsnitt
Dagtid, 13:00-15:00	Ingen mätning	118 / 34%	121 / 35%	120 / 35%
Natt, 22:00-23:30	154 / 45%	168 / 49%	169 / 49%	164 / 48%

Tabell 6: Resultaten av beläggningsmätningarna inom projektområdet.

3.3 ERSÄTTNINGSBEHOV

När befintliga parkeringerar som ska täcka parkeringsbovet för närliggande byggnader tas bort, behöver ersättningsbehövet bestämmas.

En möjlighet är att utgå ifrån aktuella parkeringstal för platsen enligt dagens regelverk, utan mobilitetsåtgärdet, se avsnitt 2. Med 410 lägenheter och ett parkeringtal på 0,45 är antalet parkeringsplatser som behöver säkerställas för det befintliga beståndet 185 bilplatser enligt den ansatsen.

Ersättningsbehovet kan även baseras på aktuella beläggningsmätningar som visar hur stor parkeringsbehovet faktiskt är. Med den ansatsen är **antalet parkeringsplatser som behöver säkerställas för det befintliga beståndet 169 bilplatser, motsvarande ett parkeringtal på 0,41.**

Av dagens 344 bilparkeringar faller 338 bort på grund av den planerade nyproduktionen (A,B och C i bilderna 5&6, D kvarstår). Det innebär att **163 bilparkeringar behöver tillskapas** för att kunna täcka dagens parkeringsbehovet av det befintliga beståndet.

4 Totala parkeringsbehovet

Det totala parkeringsbehovet inom projektet består av parkeringsbehovet av det befintliga fastighetsbeståndet och behovet av den tillkommande bebyggelsen. I tabell 7 sammanställs det totala behovet av bilparkeringar i detaljplaneskede.

Parkeringsbehov		
Befintligt bestånd, 410 lägenheter	410 lägenheter	169 bilplatser
Tillkommande bebyggelse, 235 lägenheter, 350 kvm lokal	235 lägenheter, 350 kvm lokal	110 bilplatser
Totalt,		279 bilplatser

Tabell 7: Parkeringsbehovet för bil inom projektområdet.

För nyproduktionen tillkommer ett behov av 594 cykelparkeringar.

Av dessa cykelplatser är 470 avsedda för långtidsparkering för de boendes cyklar och 117 för besökare och korttidsparkering kopplad till bostäderna. För verksamhetslokalerna behövs 7 platser, varav 2 för personalen och 5 för besökare.

5 Parkeringslösingar - bil

5.1 PARKERINGSBEHOV

Parkeringsbehovet för bil i detaljplaneskede är 279 platser, se även kapitel 4.

5.2 PARKERINGSLÖSNINGAR

Behovet kan i sin helhet täckas igenomprojektområdet, i huvudsak genom ett parkeringshus i områdes norra del (A i bild 8).

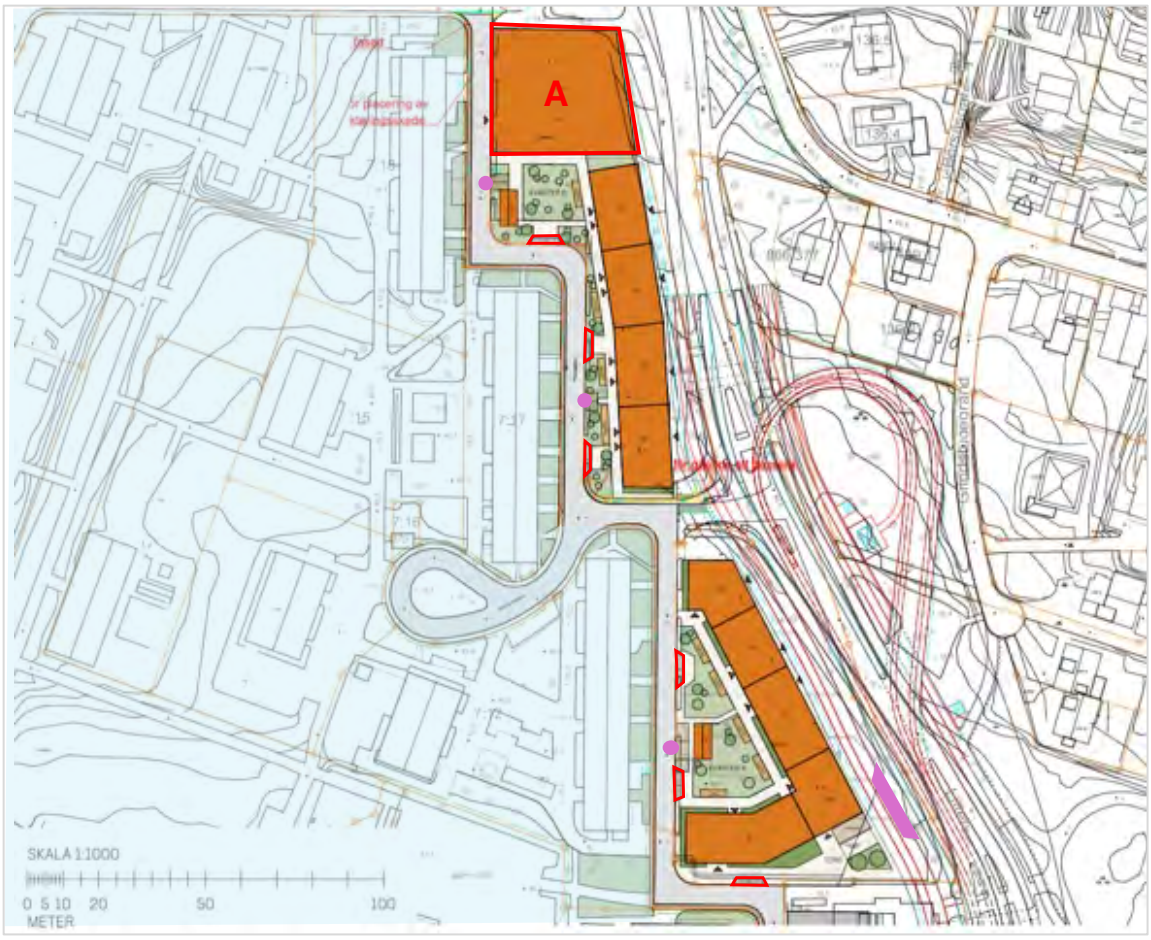


Bild 8: Situationsplan över projektområdet med parkeringsanläggningar i rött. Parkeringsbehovet täcks primärt av ett parkeringshus i 5-6 våningar i områdets norra del (A). Lila punkter indikerar miljöstationer som angörs från Prologgatan. En parkeringsficka för angöring planeras även längs Litteraturgatan (lila). Det befintliga fastighetsbeståndet väster om Prologgatan (blå bakgrund) är inte del av den aktuella detaljplanen.

Parkeringshuset planeras vara 5-6 våningar hög, med kapacitet att inrymma 48 bilplatser per våningsplan, som mest 288 bilplatser. En del av ytan på markplan planeras dock att användas för cykelparkering. Utöver parkeringshuset finns en mindre, befintlig markparkering (B på bild 8, 6 platser), nya markparkeringar (C på bild 8, 5 platser) samt sex ingångsnära markparkeringar för rörelsehindrade (nära byggnaderna, se bild 8). Besökare kan parkera antingen på markparkeringarna (B, C i bild 8) eller i parkeringshuset där åtminstone bottenplanet planeras vara öppen.

Miljöstationer (ligger längs Prologgatan och angörs från gatan. Angöring från Litteraturgatan är möjligt genom en planerad parkeringsficka längs gatan.

Tabell 8 sammanställer det planerade parkeringsutbudet.

Parkeringsutbud, DP-skede	Antal platser
Parkeringshus (A)	263
Befintlig markparkering (B)	6
Ny markparkering (C)	5
Ingångsnära markparkeringar för rörelsehindrade	5
Totalt	279

Tabell 8: Planerad parkeringskapacitet inom projektområdet

Markparkeringarna är primärt avsedda som besöksplatser, men även garaget kommer åtminstone delvis vara öppen för besökare.

Stena Fastigheter avser att minska parkeringsbehovet för nyproduktionen genom mobilitetsåtgärder i bygglovsskedet, men räknar inte med den reduktionen i detaljplaneskedet.

Även utan mobilitetsåtgärder kan parkeringsbehovet täckas inom projektområdet.

6 Parkeringslösningar - cykel

6.1 PARKERINGSBEHOV

För nyproduktionen tillkommer ett behov av 594 cykelparkeringar. Av dessa ska 470 vara avsedda för långtidsparkering för de boendes cyklar och 117 för besökare och korttidsparkering kopplad till bostäderna. För verksamhetslokalerna behövs 7 platser, varav 2 för personalen och 5 för besökare.

6.2 PARKERINGSLÖSNINGAR

Cykelparkeringar planeras på flera ställen inom projektområdet. I de två bostadshusen planeras var sitt cykelrum för de boende, inomhus på markplan, se bild 10.

Utöver det planeras cykelparkeringar på markplan av parkeringshuset. För besökare och korttidsparkering planeras cykelparkeringar i anslutning till ingångarna från gårdssidan, se bild 9.

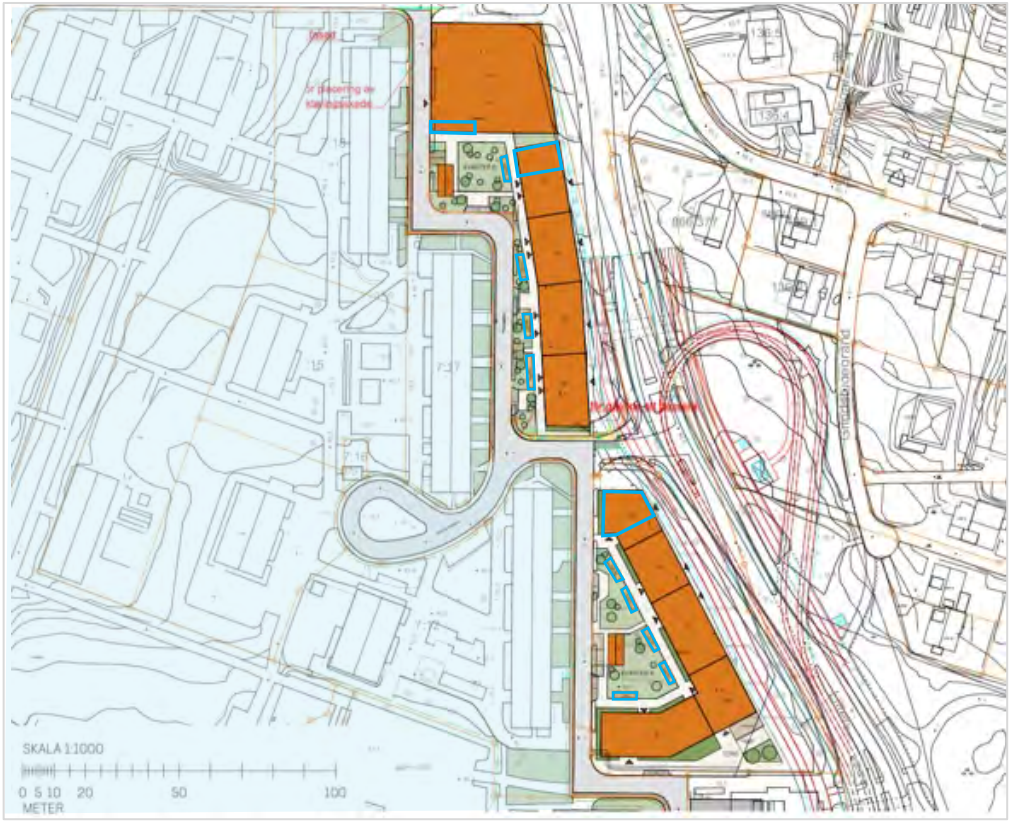


Bild 9: Placering av cykelparkeringarna i projektområde (blå). Utöver cykelrum i respektive bostadshus planeras cykelparkeringar i markplan av parkeringshuset samt ingångsnära besöksplatser. Det befintliga fastighetsbeståndet väster om Prologgatan (blå bakgrund) är inte del av den aktuella detaljplanen

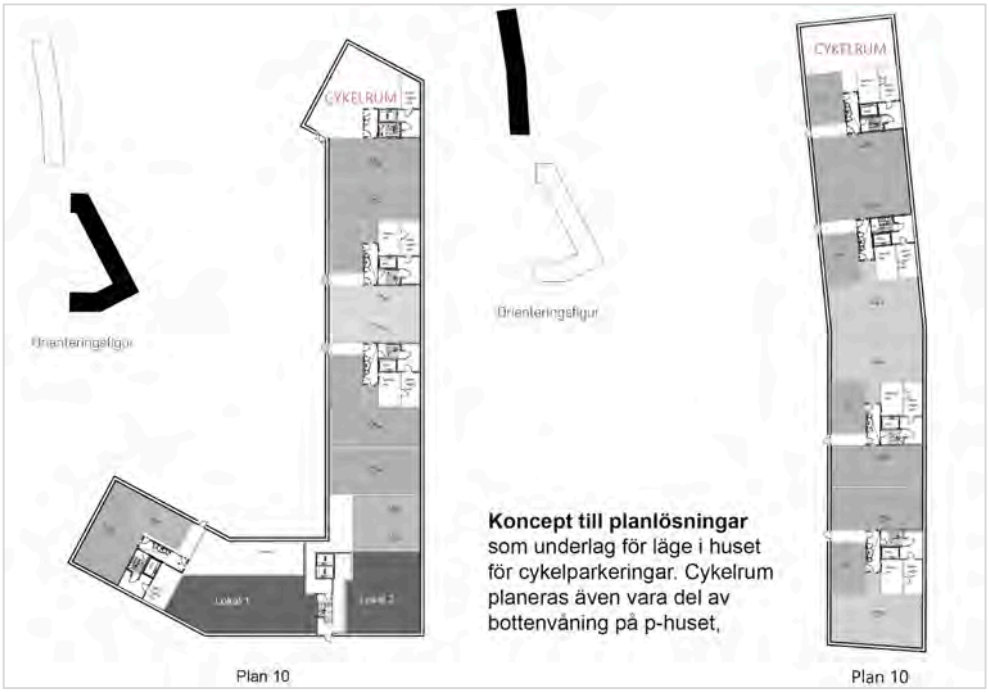


Bild 10: Placering av cykelparkeringarna i projektområde (rödmarkerad). Utöver cykelrum i respektive bostadshus planeras cykelparkeringar i markplan av parkeringshuset samt ingångsnära besöksplatser

Cykelrummen i bostadshusen är primärt avsedda för personer som använder cykeln frekvent och ska ha hög tillgänglighet och standard. Dessa rum förväntas inrymma cirka 160 cyklar totalt. För att undvika överbeläggning kan dessa platser komma att avgiftsbeläggas.

Minst 80 ingångsnära cykelparkeringar utomhus planeras. Resterande behovet täcks av en låst cykelavdelning på markplan i parkeringshuset. Den är primärt avsedd för cyklar som används mindre ofta. Den parkeringsanläggningen planeras för hög säkerhet och förses med tvåvåningsställ.

Den exakta dimensioneringen och utformningen fastställs i bygglovsskedet.

Cykelplatser, DP-skede, cykel	Antal platser
I bostadshusen, hög standard, mot avgift	160
Besöksplatser, ingångsnära	80
Långtidsparkering i p-huset, tvåvåningsställ	354
Totalt	594

Tabell 9: Planerad kapacitet för cykelparkering inom projektområdet, i detaljplanesked

Utöver de ovan presenterade platserna planerar Stena Fastigheter att skapa nya cykelrum av hög kvalitet i de befintliga bostadshusen mitt emot nyproduktionen. Dessa cykelrum kommer att kunna nås direkt från markplan och kommer att vara tillgängliga även för boende i nyproduktionen. Det exakta läget och storleken av dessa cykelrum är dock inte fastlagd än.

7 Reglering, kostnadstäckning och byggskede

7.1 PARKERING PÅ GATUMARK

Inom planområdet finns inga möjligheter till gatuparkering på allmän plats, inte heller längs de närliggande Litteraturgatan, Epiloggatan och Klassikergatan.

På vissa av de mindre kvartersgatorna i närområdet finns möjlighet till gatumarksparkering, exempelvis på Backebogatan, Östra Arödsgatan, Granåsgatan, Börsåsgatan, Blanverksgatan. Gatumarksparkeringen på dessa gator är idag oreglerad. Antalet möjliga platser är begränsad eftersom dessa gator präglas av villabebyggelse med många utfarter. Det finns en risk för viss parkeringsflykt till dessa gator så länge de förblir oreglerade. Därför rekommendera att i den framtida planeringen av området undersöka hur dessa platser bör regleras för att undvika överbelastning och parkeringsflykt, exempelvis med avgift eller tidsbegränsning.

Parkeringskapaciteten längs de närliggande gatorna där parkering tillåts är dock begränsat och bedöms inte utgöra någon risk för att parkeringarna inom planområde inte kommer att nyttjas.

7.2 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOSTNADSTÄCKNING

Kostnaden för att ordna en parkeringsplats i ett parkeringshus uppskattades av Malmö Stad 1 200 kr per månad för 2017 med ränta och avskrivning[1]. Det är troligt att kostnaden för parkeringarna i det aktuella projektet blir högre på grund av kostnadsökningarna sedan dess.

Idag kostar parkeringarna för boende i området mellan 439 kr per månad för markparkering och 1 035 kr för en garageplats[2].

Det är troligt att parkeringsavgiften kommer att höjas i samband med förtätningen av området. Priset kommer att sättas så nära den faktiska kostnaden som möjligt men anpassas utifrån betalningsviljan och marknadspriset inom närområdet för att uppnå en hög uthyrningsgrad. Det förväntas att en hög, men inte full kostnadstäckning kan uppnås.

7.3 HANTERING AV PARKERING INOM PROJEKTOMRÅDET UNDER BYGGSKEDET

Eftersom befintliga markparkeringar ska bebyggas är hanteringen av parkeringar av stor vikt. Inom planområdet planeras två bostadsbyggnader och ett parkeringshus och dessa kommer inte byggas samtidigt. Troligen kommer det norra bostadshuset byggas först, följd av parkeringshuset och därefter det södra bostadshuset, se bild 9. På markytan för det norra bostadshuset finns idag 81 markparkeringar, på platsen för parkeringshuset 84 parkeringar och på platsen för det södra bostadshuset 145 markparkeringar och 28 garageplatser.

Den genomförda beläggningsstudien (se avsnitt 3.2) visar att högst 49% av platserna används. Dagens parkeringsbehov som täcks av markparkeringarna skulle i stort kunna täckas av den södra parkeringsanläggningen (C i bild 5&6). Bortfallet av den mellersta

[1] Malmö Stad, 2020: Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö.

[2] https://www.aimopark.se/stader/hisings-backa/backa-brunnsbo/

parkeringen som förväntas bebyggas först (B i bild 5&6) bedöms därför inte skapa någon brist på parkeringsplatser. Därefter planeras parkeringshuset att byggas på dagens norra markparkering (A i bild 5&6). Under byggtiden för parkeringshuset kan en viss brist på parkeringsplatser uppstå inom projektområdet. När parkeringshuset är byggd kommer det däremot finnas en överkapacitet som kan täcka bortfallet av de södra parkeringsplatser (C i bild 5&6) när dessa bebyggs.

Enligt beläggningsmätningen finns det ett stort antal parkeringar inom närområdet med ledig kapacitet, exempelvis inom Bostadsbolagets bestånd söder om projektområdet. Dessa kapaciteten kan potentiellt kan nyttjas temporärt. Det är därför viktigt att en samordning av utbyggnadsordningen sker byggaktörerna emellan för att säkerställa ett godtagbar utbud av parkeringsplatser. Stena Fastigheter har även möjlighet att ändra bebyggelseordningen och att bygga parkeringshuset först. I så fall kan parkeringsbehovet täckas helt inom projektområdet även under byggskedet.



Koucky & Partners AB, Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg

Telefon: 031- 80 80 50

www.koucky.se