

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

MOBILITET- OCH PARKERINGSUTREDNINGAR, SAMTLIGA BYGGAKTÖRER



SAMMANSTÄLLNING AV GEMENSAMMA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEDÖMT PARKERINGSBEHOV

GEMENSAMMA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR SAMTLIGA AKTÖRER

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

Parkeringsstal

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. Beläggningsstudien 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	235	350
Bostadsbolaget	1223 st	252 st	
Göteborgslokaler		52 st (studentboende)	8 000 m ²
Egnahemsbolaget		300 st	800 m ²
Exploateringsförvaltningen		466 st	12 100 m ²

Beläggningsstudie

	Befintliga parkeringsplatser	Belagda parkeringsplatser	Beläggningsgrad
Stena Fastigheter	344	max 169	0,41
Bostadsbolaget	976	max 589	0,42-0,48

Ersättning och nyproduktion

	bostäder [antal] /lokalyta [m ²]	P-tal	Parkerings-behov	P-platser efter samnyttjande inom respektive exploatörs bestånd
Stena Fastigheter				
Befintliga bostäder	410 st		169 st	
Nya bostäder	235 st		106 st	
Nya lokaler	310 m ² 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	3 000 m ² BTA	9,1	27 st	
Nya lokaler kontor/service Göteborgslokaler	5 000 m ² BTA	3,5	18 st	
Nya bostäder Göteborgslokaler	52 st	0	0 st	
Totalt			658	613 st
Egnahemsbolaget				
Nya bostäder	300 st	0,3	90 st	
Nya lokaler	800 m ² BTA	6,3	4 st	
Totalt			94	90 st
Exploateringsförvaltningen				
Nya bostäder	452	0,45	204 st	
Nya lokaler handel	1 200	9,1	11 st	
Nya lokaler kontor/service	10 900	3,5	38 st	
			403 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



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

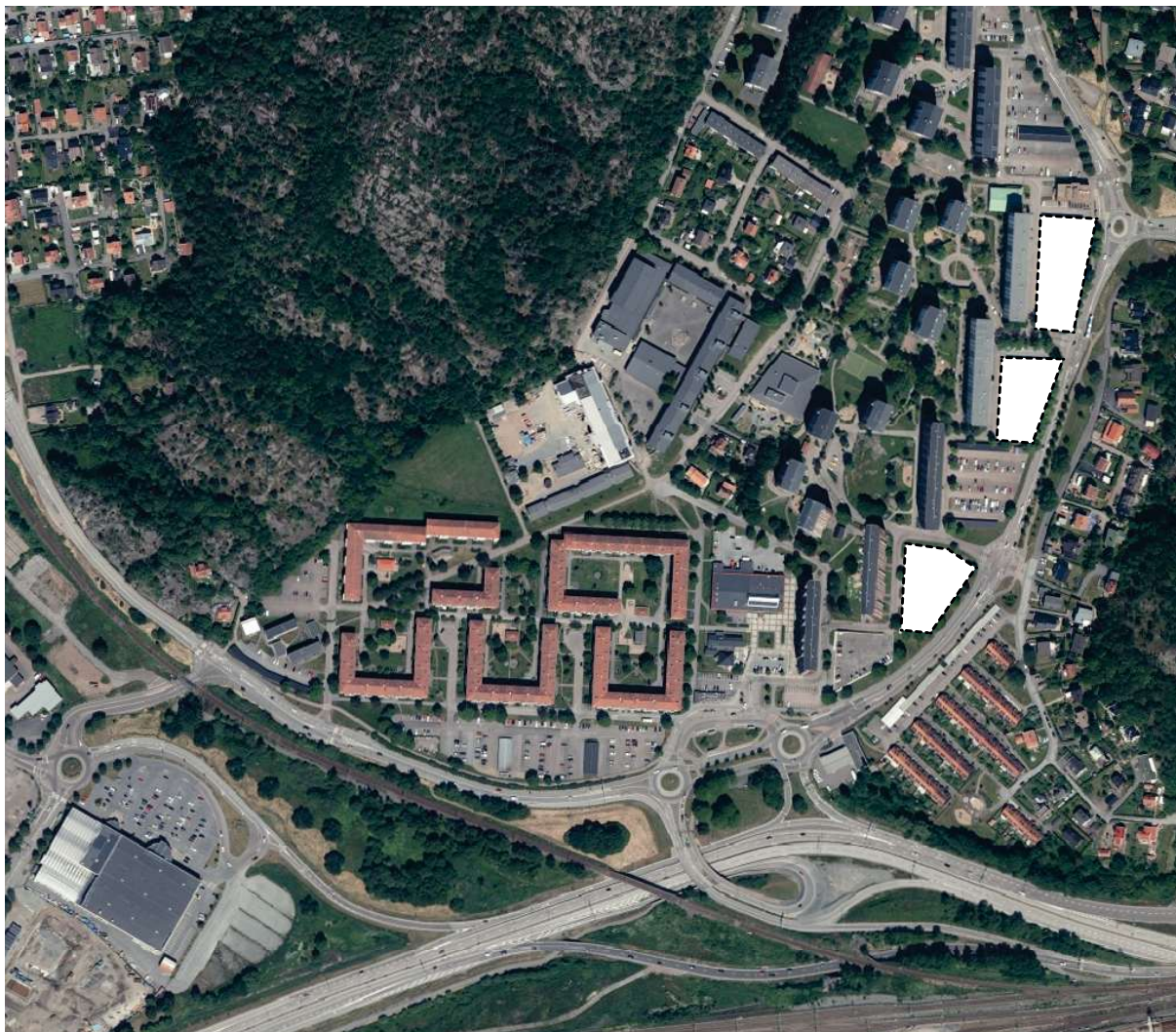
Författare: Linda Andersson, Akka planering

Beställare: Egnahemsbolaget, Göteborgs stad

Version av anvisningar: Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering ver. 1.2

Version	Datum
1.0	2024-04-09

Projektområde och planerad bebyggelse



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

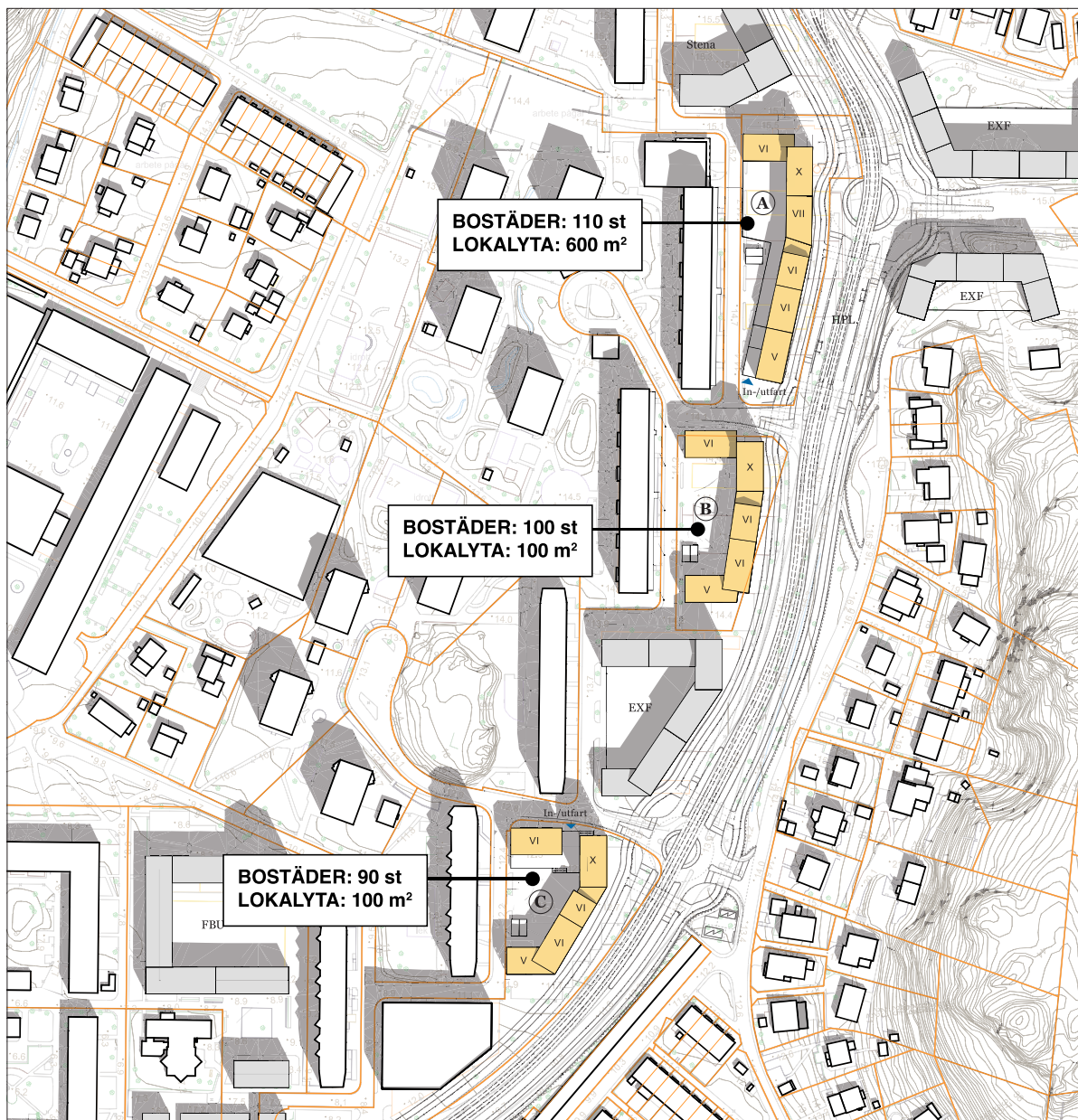
Brunnsbo står inför en stor förändring de kommande åren. Omvandlingen omfattar bättre kopplingar till övriga Göteborg i form av band annat tydligare stråk till Backaplan, bättre kollektivtrafik i form av spårväg i Litteraturgatan och ny tågstation på Bohusbanan.

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.

För att bedöma behovet av hur mycket parkering exploateringen medför används analysstegen i Riktlinjer för Parkering och mobilitet.

TYP	ANTAL (BERÄKNINGSTAL)
BOSTÄDER LÄGENHETER	300 lgh
VERKSAMHET HANDEL	800 m ² BTA



Anvisningar utifrån Göteborgs stads Riktlinjer för parkering och mobilitet

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

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

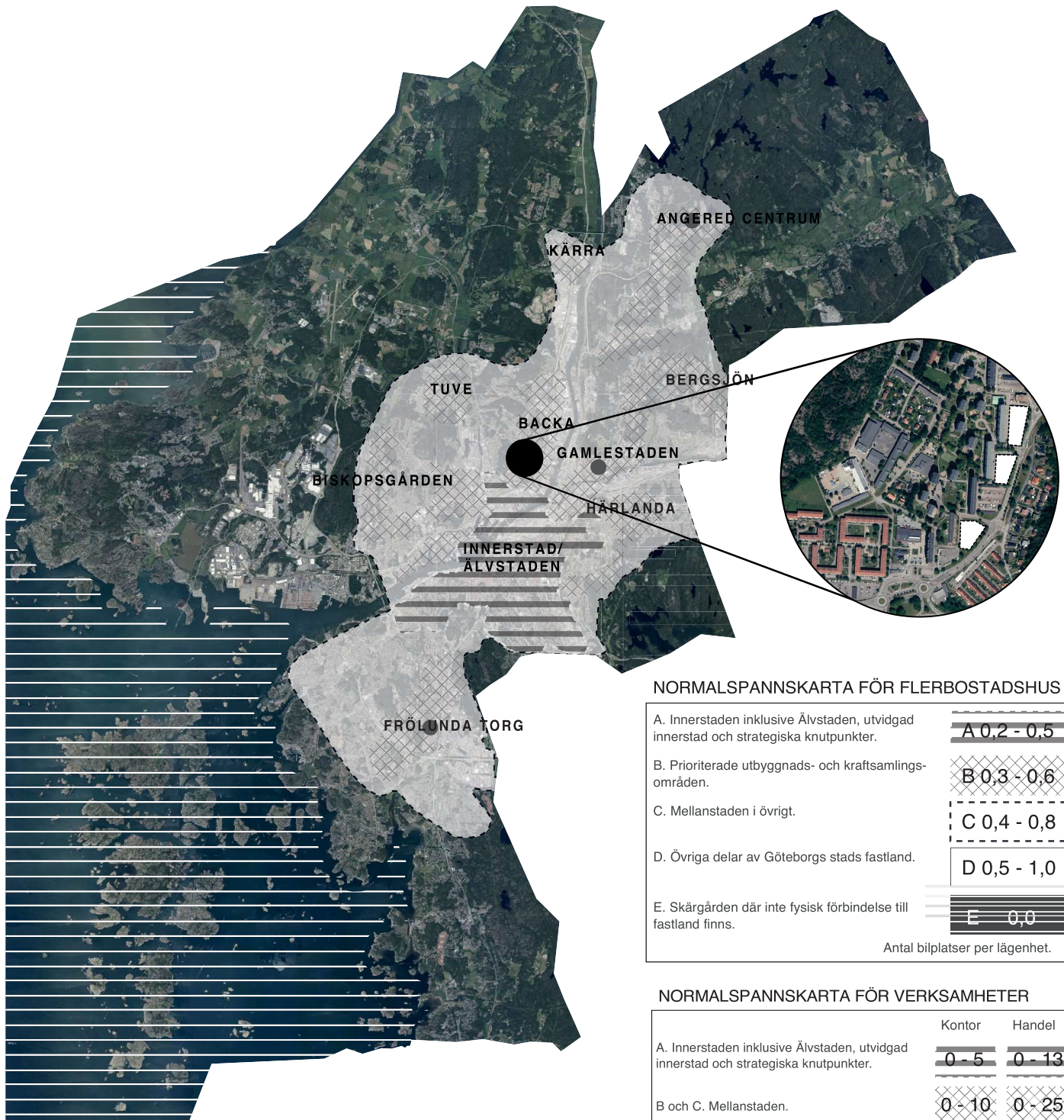
Parkeringsbehov bil

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.

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

Det bedömda parkeringsbehovet analyseras i fyra steg. Det är inte alla typer som kan justeras i samtliga steg. För Flerbostadshus och Kontor/Handel gäller att justering kan göras enligt nedan.

Utifrån zon A kan en justering av parkeringstalet göras med följande värden:



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	0,0

Antal bilplatser per 1000 m² BTA.

Flerbostadshus

	START	LÄGESBEDÖMNING		PROJEKT-ANPASSNING	MOBILITETSÅTGÄRDER	
		STORT STADSDELS-CENTRUM	GOD SAMMANVÄGD TILLGÅNGLIGHET		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	MOBILITETSÅTGÄRDER	
		GOD TILLGÅNGLIGHET TILL CYKEL-INFRASTRUKTUR OCH KOLLEKTIV-TRAFIK	NÄRHET TILL BYTES- ELLER KNUTPUNKT	NÄRHET TILL BRUNNSPARKEN/ CENTRALEN		PERSONALTÄTHET PÅTAGLIGT LÄGRE ÄN GENERELL BEDÖMNING	BAS
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

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 %.

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

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.

Bedömning av ingående parametrar

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 %.

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 m ²	-30%	6,3

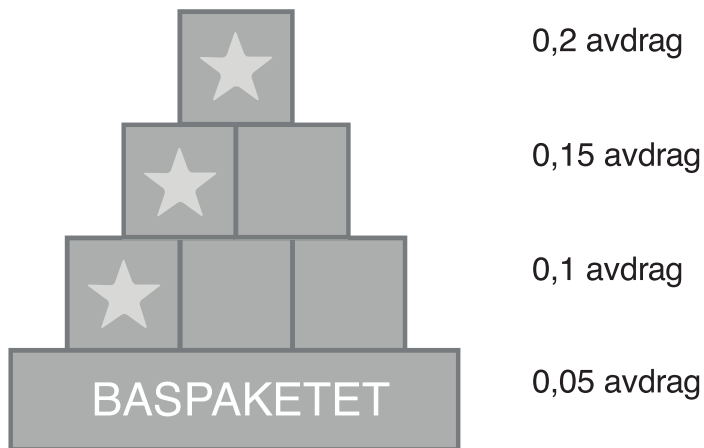
Mobilitetslösningar (Analyssteg 4)

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.

Bedömning av ingående parametrar

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 parkeringstal 0,3. Det innebär att samtliga 6 basåtgärder samt ytterligare 5 st åtgärder varav 2 st markerade med stjärna ska uppfyllas.



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 0,15 krävs 5 åtgärder varav 2 markerade med stjärna.

Förslag på åtgärder för att uppnå avdrag om 0,15:

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 samordnas med Egnahemsbolagets övriga strategiska arbete kring mobilitet.

Resultat Analyssteg 4

TYP	VÄRDE FRÅN FÖREGÅENDE STEG	REDUKTION MOBILITETSÅTGÄRDER	NYTT P-TAL
BOSTÄDER LÄGENHETER	0,45	JA: -0,15	0,3
VERKSAMHET HANDEL	6,3 / 1 000 m ²	NEJ	6,3

Resultat parkeringsbehov

TYP	START (per bostad)	LÄGESBEDÖMNING		PROJEKT- ANPASSNING	MOBILITETSÅT- GÄRDER		RESULTAT P-TAL	ANTAL BOSTÄDER	PARKERINGS- BEHOV
		STORT STADSDELS- CENTRUM	GOD SAMMANVÄGD TILLGÅNGLIGHET		BAS	EXTRA			
BOSTÄDER LGHT	0,5		-0,05	-	-0,05	-0,1	0,3	300	90

TYP	START (per 1 000 m ² BTA)	LÄGESBEDÖMNING			PROJEKT- ANPASSNING	MOBILITETS- ÅTGÄRDER		RESULTAT P-TAL	YTA	P-BEHOV
		GOD TILL- GÅNGLIGHET TILL CYKEL- OCH KOLL.	NÄRHET TILL BYTES- ELLER KNUTPUNKT	NÄRHET TILL BRUNNSPARKEN/ CENTRALEN		BAS	EXTRA			
VERKSAMHET HANDEL	13	-15%	-15%	-	-30%	-	-	6,3	800	4

Parkeringsplatser

Behov för ny bebyggelse



Behov av parkeringsplatser för tillkommande bebyggelse är 94 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



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

Antal platser för besöksparkering



9 st (dvs 10 %) 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

Modell för samnyttjande beräknas utifrån *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.

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]: BOENDE OCH VERKSAMMA			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	65	65	57	81
Kontor	0	0	0	0
Dagligvaruhandel	0	1	1	0
SUMMA	65	66	58	81



Dimensionerande tidpunkt i parkeringshusen är kvällstid, Ingen extra parkering behövs med tanke på verksamheternas parkeringsbehov.

Antalet bilburna besökare till verksamheterna bedöms vara mycket lågt.

Sammanställning efter samnyttjande

Parkering för boende och verksamma i parkeringshus: 90 st

Parkering för besökare till boende och verksamheter: 9 st

Parkering för rörelsehindrade som anordnas vid behov: 5 st

Platser för Bilpool: 6 st

Parkeringslösning

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.

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.

Bilplatser

För bilburna besökare till verksamheterna kommer ett antal korttidsparkeringar att finnas utmed Litteraturgatan. Parkeringsbehovet för personal samordnas med boendeparkeringen. Ingen anpassning görs i det här skedet utifrån avvikande personaltäthet.

Parkeringsbehov cykel

Startvärde (Analyssteg 1)

TYP	START
BOSTÄDER LÄGENHETER	2,5 / LGHT
VERKSAMHET	VECKO-MAX

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 LÄGENHETER	2,5	NEJ	NEJ	2,5	300	750

TYP	START (per 1 000 m ² BTA)	LÄGESBEDÖMNING	PROJEKT- ANPASSNING	RESULTAT P-TAL	YTA	P-BEHOV
VERKSAMHET HANDEL	VECKO-MAX	NEJ	NEJ		800 m ²	

Parkeringsplatser

Behov



Behov av ca 750 cykelplatser för boende. Samordning av dessa kan ske med verksamma. Parkering för besökare till bostäder och lokaler kan med fördel samnyttjas.

Behovet av cykelplatser utgörs av sammanställningen ovan. Som förslag på mobilitetsåtgärder har inte ytterligare cykelplatser i någon form angivits.

Samnyttjande

Beroende på val av utformning finns möjlighet till samnyttjande dagtid i cykelrum mellan boende och verksamma. För besöksparkering utmed Litteraturgatan bedöms möjligheten till samnyttjande mellan besökare till boende och besökare till lokalerna vara mycket stort.

Cykelplatser

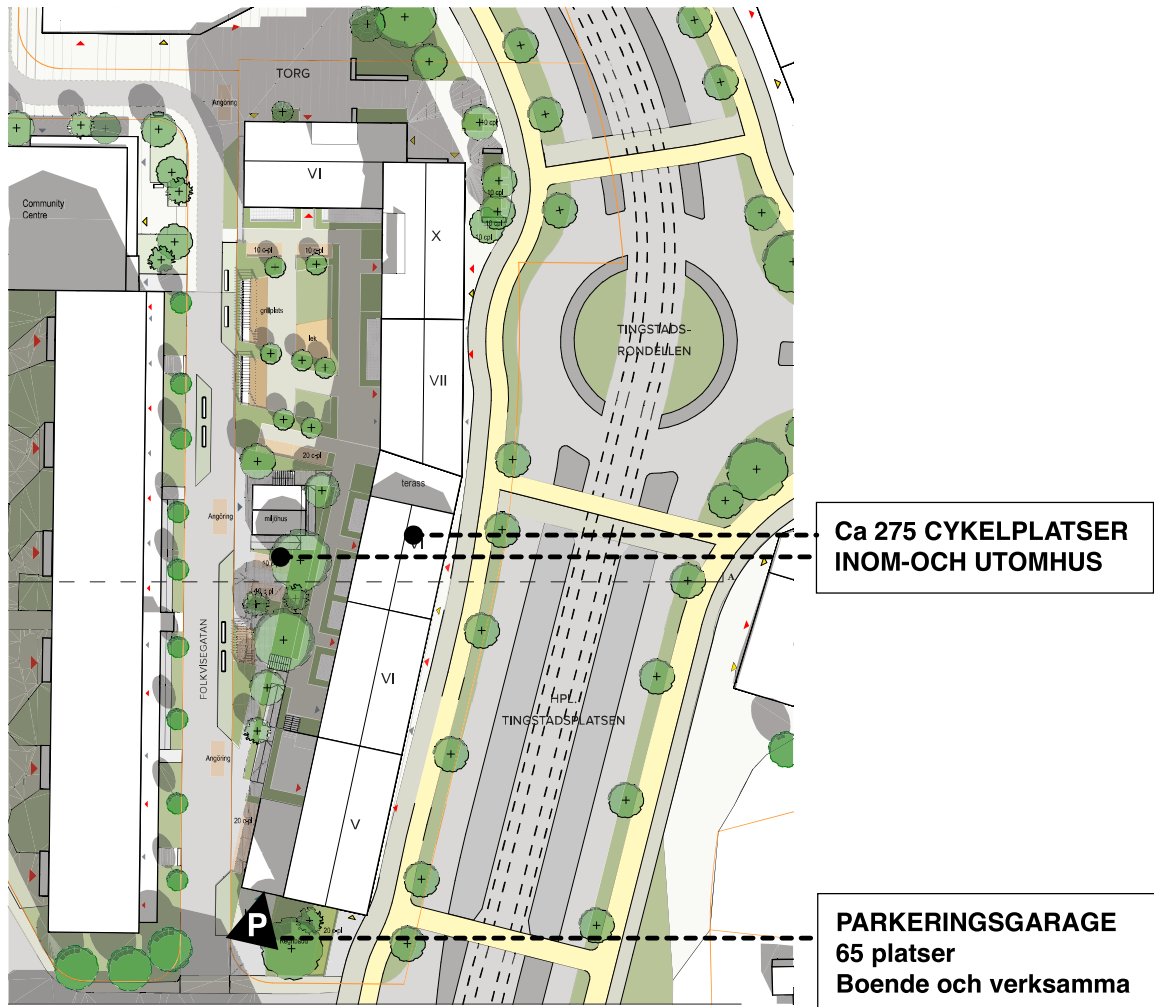
Som förslag på mobilitetsåtgärder har extra goda cykelplatser och yta för cykelservice angivits, vilket ökar behovet av utrymme ytterligare utöver vad som räknats fram genom parkeringstalet.

Lokalisering, utrymme och utformning

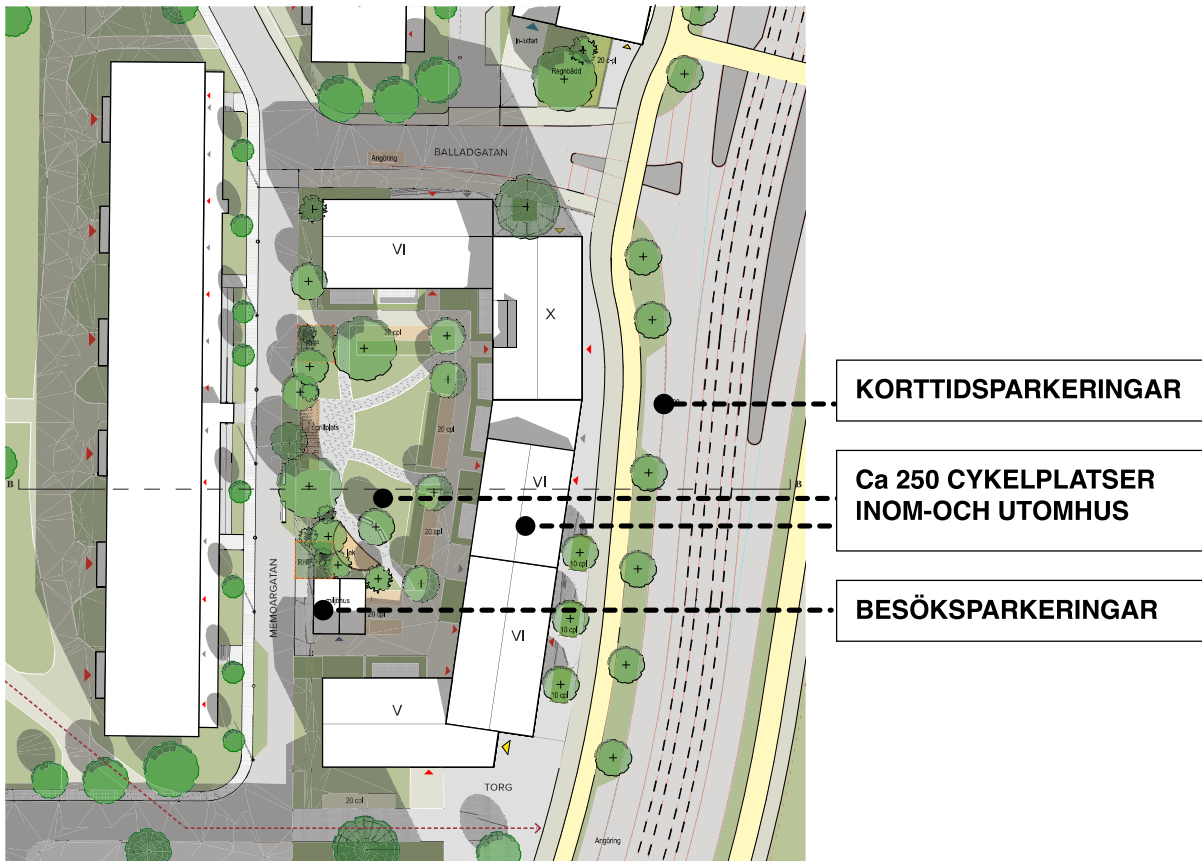
Bilparkering för boende och verksamma sker i parkeringshus i kvarter A och kvarter C. Besöksparkering sker på kvartersmark utmed Sicksackgatorna. Längs Litteraturgatan finns ett antal korttids-parkeringar på allmän plats.

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

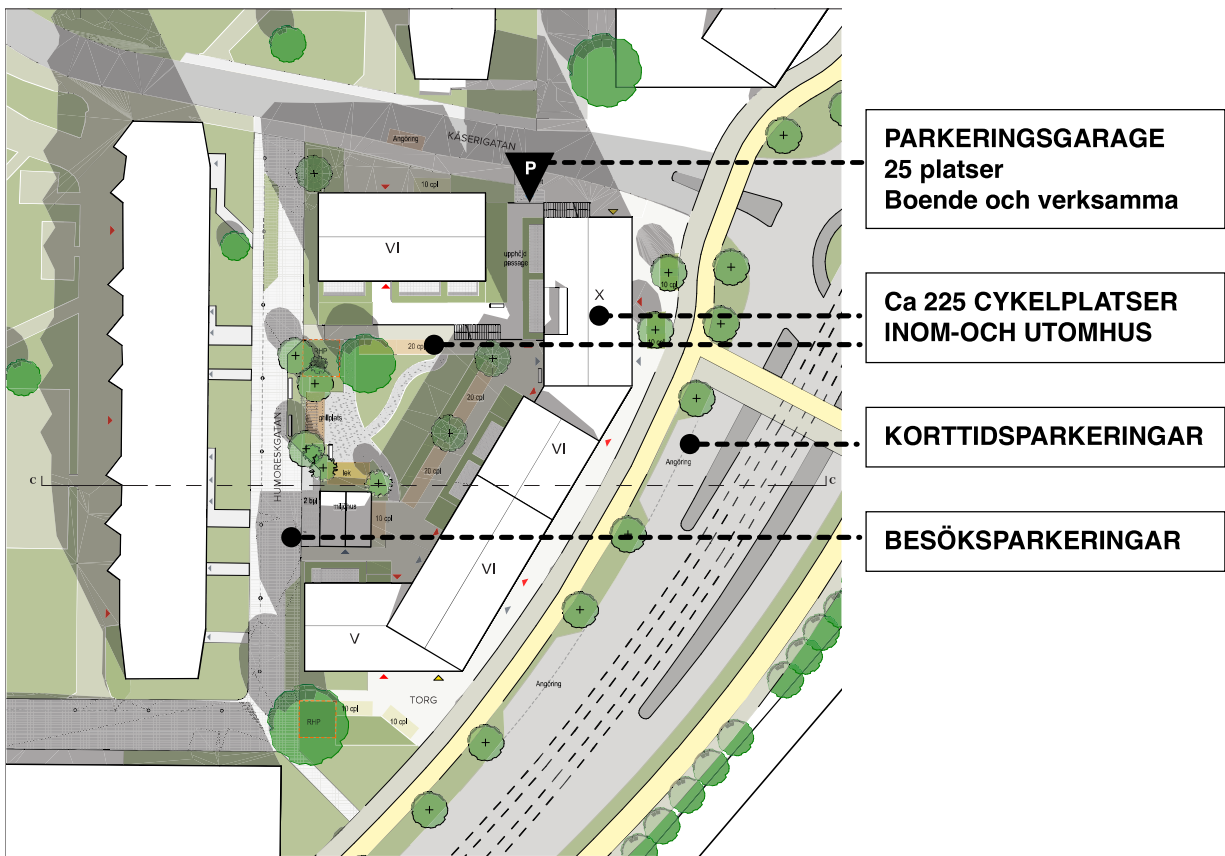
Cykelparkering motsvarande två platser per bostad lokaliseras i cykelrum och väderskyddat utrymme på gård vid respektive byggnad. Besöksparkering motsvarande 0,5 plats per bostad lokaliseras utomhus, dels till innergårdarna och utmed Litteraturgatan.



Kvarter A



Kvarter B



Kvarter C

Reglering och byggskede

Parkering på gatumark

Inom detaljplaneområdet finns inga möjligheter till gatuparkering på allmän plats. På motsatt sida Litteraturgatan finns viss möjlighet till konstsparkering. Framtida planering av området bör även omfatta hur dessa externa platser bör regleras för att inte skapa en parkeringsflykt ut ur detaljplanen.

Hantering av 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.

EXPLOATERINGSFÖRVALTNINGEN



BRUNNSBO DETALJPLAN

EXPLOATERINGSFÖRVALTNINGEN + OKIDOKI ARKITEKTER

240412

SAMMANFATTNING EXPLOATERING & P-BEHOV**BOSTÄDER**

Bruttoarea ovan mark	40700	kvm	
Snittstorlek bostad (BTA)	90	kvm	
Lägenheter	452	st.	
Parkeringsstal	0,45	ppl/lgh	
Parkeringsbehov	204	parkeringsplatser	*exkl. lokaler i bostadshus

KONTOR

Bruttoarea ovan mark	10900	kvm	
Parkeringsstal	3,5	ppl/1000 kvm BTA	
Parkeringsbehov	38	parkeringsplatser	

LOKALER I PARKERINGSHUS

Bruttoarea ovan mark	1200	kvm	
Parkeringsstal	9,1	ppl/1000 kvm BTA	
Parkeringsbehov	11	kvm	

MÖJLIGA PARKERINGAR

Parkeringshus 1 - Litteraturg.	295	parkeringsplatser	
Parkeringshus 2 - Romang.	175	parkeringsplatser	
Garage Oskar Rings plats	24	parkeringsplatser	
Garage Tingstadvägen x2	56	parkeringsplatser	
Garage Memoargatan	31	parkeringsplatser	
Markparkering - totalt	18	parkeringsplatser	
Totalt	599	parkeringsplatser	

Netto

347

FRAMTIDEN BYGGUTVECKLING



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

MOBILITET- OCH PARKERINGSUTREDNING för delen som avser Framtiden byggutvecklings bebyggelse



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

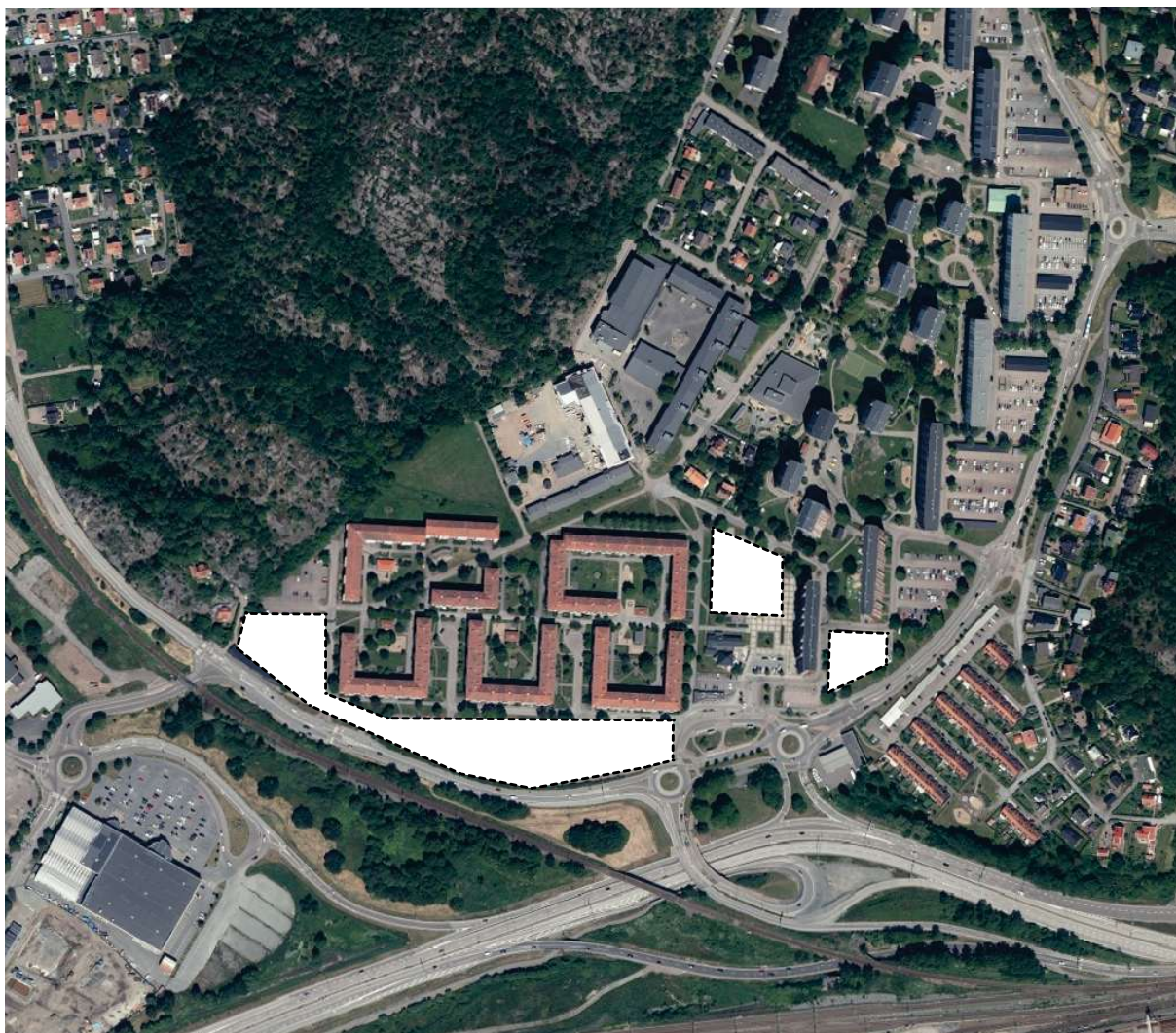
Författare: Linda Andersson, Akka planering

Beställare: Framtiden Byggutveckling, Göteborgs stad

Version av anvisningar: Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering ver. 1.2

Version	Datum
1.0	2024-04-09

Projektområde och planerad bebyggelse



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

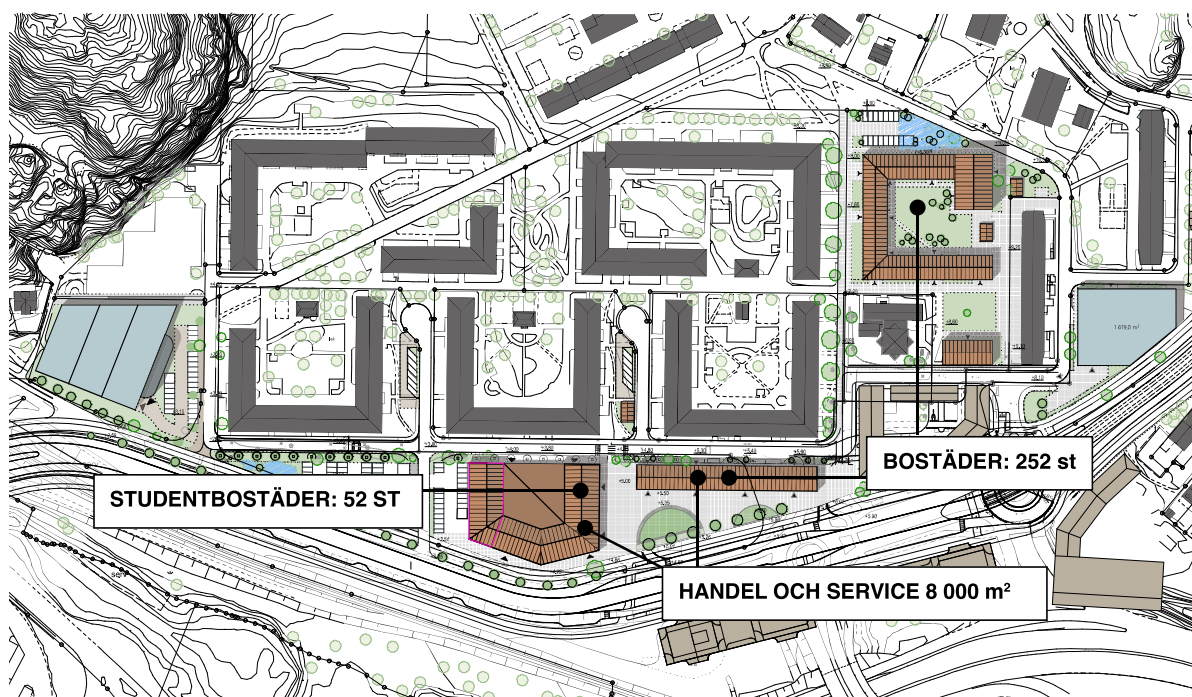
Brunnsbo står inför en stor förändring de kommande åren. Omvandlingen omfattar bättre kopplingar till övriga Göteborg i form av band annat tydligare stråk till Backaplan, bättre kollektivtrafik i form av spårväg i Litteraturgatan och ny tågstation på Bohusbanan.

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 Framtiden byggutvecklings del med bostäder och verksamheter.

För bostäder och vårdcentralen används analysstegen i Riktlinjer för Parkering och mobilitet.

TYP	ANTAL (BERÄKNINGSTAL)
BOSTÄDER LÄGENHETER	252 lgh
STUDENTBOSTÄDER	52 lgh
VERKSAMHET HANDEL	3 000 m ² BTA
VERKSAMHET KONTOR/SERVICE	5 000 m ² BTA



Anvisningar utifrån Göteborgs stads Riktlinjer för parkering och mobilitet

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

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

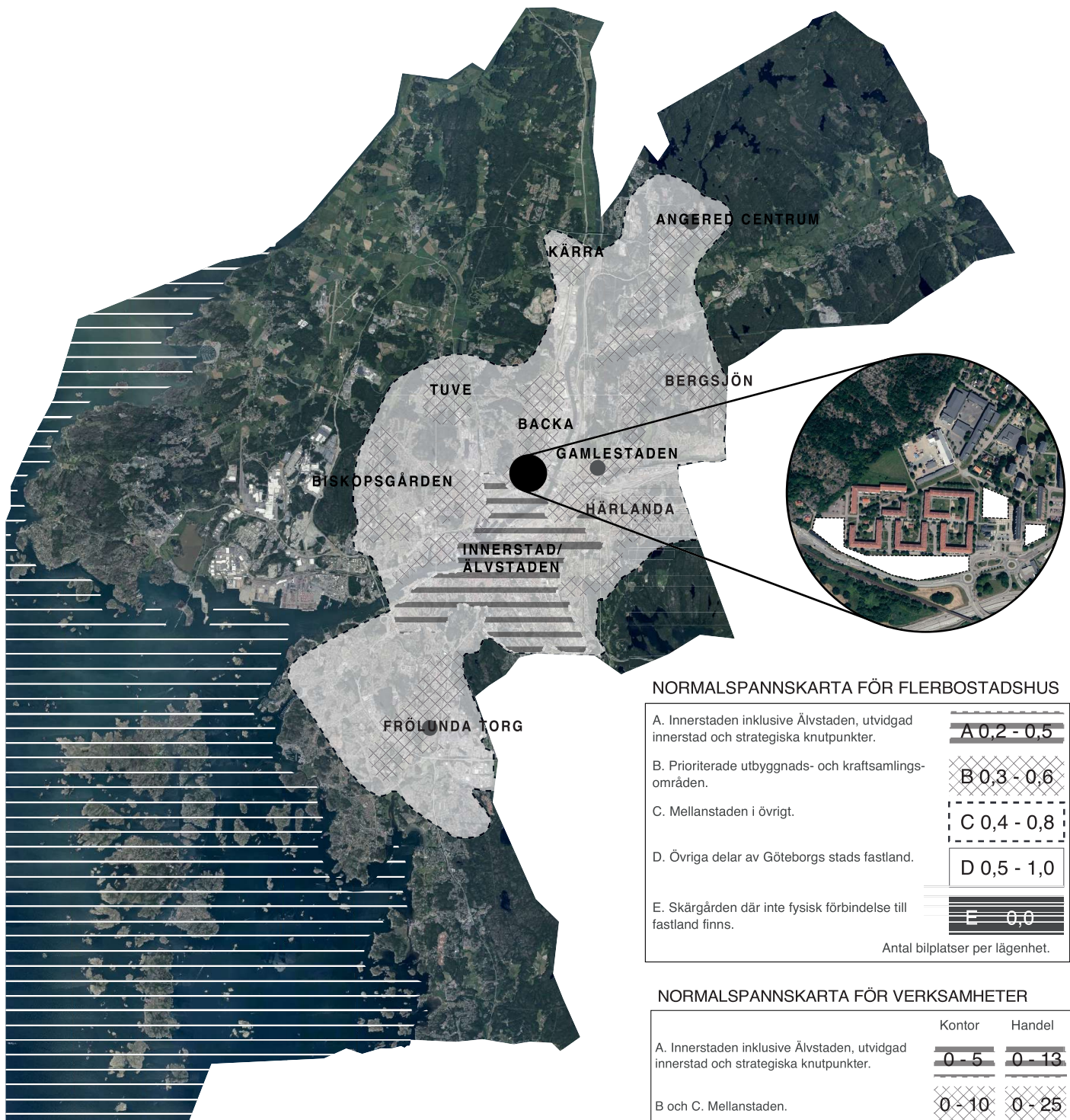
Parkeringsbehov bil

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.

Utredningen omfattar bostäder i form av flerfamiljshus och verksamheter i form av kontor/service.

Det bedömda parkeringsbehovet analyseras i fyra steg. Det är inte alla typer som kan justeras i samtiga steg. För Flerbostadshus och Kontor/Handel gäller att justering kan göras enligt nedan.

Utifrån zon A kan en justering av parkeringstalet göras med följande värden:



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	0,0

Antal bilplatser per 1000 m² BTA.

Flerbostadshus

	START	LÄGESBEDÖMNING		PROJEKT-ANPASSNING	MOBILITETSÅTGÄRDER	
		STORT STADSDELS-CENTRUM	GOD SAMMANVÄGD TILLGÅNGLIGHET		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 TILLGÅNGLIGHET TILL CYKEL-INFRASTRUKTUR OCH KOLLEKTIV-TRAFIK	NÄRHET TILL BYTES- ELLER KNUTPUNKT	NÄRHET TILL BRUNNSPARKEN/CENTRALEN		PERSONALTÄTHET PÅTAGLIGT LÄGRE ÄN GENERELL BEDÖMNING	BAS
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.

Bedömning av ingående parametrar

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

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 %.

TYP	VÄRDE FRÅN FÖREGÅENDE STEG	REDUKTION LÄGESBEDÖMNING	NYTT P-TAL
BOSTÄDER LÄGENHETER	0,5	JA: -0,05	0,45
VERKSAMHET HANDEL	13 /1 000 m ²	JA -30%	9,1
VERKSAMHET KONTOR/SERVICE	5 /1 000 m ²	JA -30%	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.

Bedömning av ingående parametrar

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 (Service)

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. Den omfattar dock den planerade vårdcentralen där antalet besökare och därmed bilburna kommer att ligga högre. Hur stor andel av typen som kommer att utgöras av vårdcentral och närmare behov för parkering kommer att behöva utredas vidare i kommande skede.

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 m ²	NEJ	9,1
VERKSAMHET KONTOR/SERVICE	3,5 /1 000 m ²	NEJ	3,5

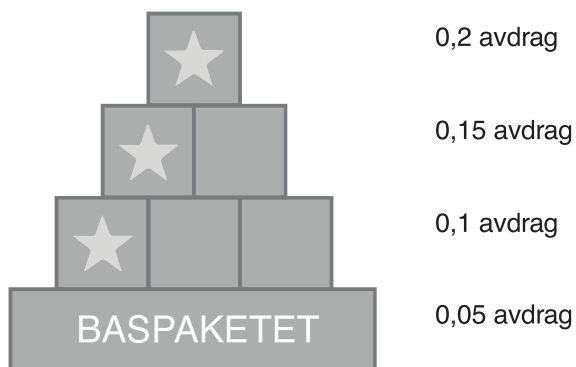
Mobilitetslösningar (Analyssteg 4)

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 % för verksamheter.

Bedömning av ingående parametrar

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 uppfyllas.



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 0,2 krävs 6 åtgärder varav 2 markerade med stjärna

Förslag för att uppnå avdrag om 0,2:

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 kommer att samordnas med Bostadsbolagets pågående arbete med förstärkt utbud till boende.

Resultat Analyssteg 4

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 parkeringsbehov

TYP	START (per bostad)	LÄGESBEDÖMNING		PROJEKT- ANPASSNING	MOBILITETSÅT- GÅRDER		RESULTAT P-TAL	ANTAL BOSTÄDER	P-BEHOV
		STORT STADSDELS- CENTRUM	GOD SAMMANVÄGD TILLGÅNGLIGHET		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 m ² BTA)	LÄGESBEDÖMNING			PROJEKT- ANPASSNING	MOBILITETS- ÅTGÅRDER		RESULTAT P-TAL	YTA	P-BEHOV
		GOD TILL- GÅNGLIGHET TILL CYKEL- OCH KOLL.	NÄRHET TILL BYTES- ELLER KNUTPUNKT	NÄRHET TILL BRUNNSPARK- EN/CENTRALEN		BAS	EXTRA			
VERKSAMHET HANDEL	13	-15%	-15%		-	-	-	9,1	3 000	27
VERKSAMHET KONTOR/SERVICE	5	-15%	-15%		-	-	-	3,5	5 000	18

Parkeringsplatser

Behov för ny bebyggelse



Behov av parkeringsplatser för tillkommande bebyggelse är 90 st parkeringsplatser innan beräkning om samnyttjande.

Ersättningsutredning för befintliga parkeringsplatser

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 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

dessas 144 platser var fullbelagda. Antagligen är beläggningen där ungefär överensstämmande 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 lämpligt mått sett till dagens behov.



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 nya läget för torget och samnyttjas med besöksparkering för boende.

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 och servicefordon



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

Arbetsfordon för Bostadsbolagets Boservice hanteras internt av Bostadsbolaget.

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

Antal platser för besöksparkering



61 st (dvs 10 %) av parkeringsplatserna till bostäder ska utgöras av besöksparkering.
2 st (dvs 10 %) av parkeringsplatserna till kontor ska utgöras av besöksparkering.
21 st (dvs 80 %) av parkeringsplatserna till handel ska utgöras av besöksparkering.

Dessa kan med fördel samnyttjas i lämplig utsträckning

Samnyttjande

Avdrag görs för samnyttjande mellan boende och verkamma samt för besökare till bostäder och verksamheter.

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]: BOENDE OCH VERKSAMMA			
	Måndag-fredag dag	Fredag kväll	Lördag dag	Natt
Bostäder	441	441	386	552
Kontor	16	3	2	2
Dagligvaruhandel	2	5	4	0
SUMMA	459	450	392	554

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	9	22	17	1
SUMMA	60	71	61	63



Dimensionerande tidpunkt i parkeringshusen är kvällstid, Ingen extra parkering behövs med tanke på verksamheternas parkeringsbehov. Totala antalet tillkommande parkeringsplatser är därför 63 st.

Dimensionerande tidpunkt för besöksparkering är fredag (71 belagda platser)

Sammanställning efter samnyttjande

Parkering för boende och verksamma i parkeringshus: 613 st
Parkering för besökare till boende och verksamheter: 71 st
Parkering för rörelsehindrade som anordnas vid behov: 5 st
Platser för Bilpool: 6 st

Parkeringslösning

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.

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.

Bilplatser

För bilburna besökare till verksamheterna kommer ett antal korttidsparkeringar att finnas utmed Litteraturgatan. Parkeringsbehovet för personal samordnas med boendeparkeringen. Ingen anpassning görs i det här skedet utifrån avvikande persontäthet.

Parkeringsbehov cykel

Startvärde (Analyssteg 1)

TYP	START
BOSTÄDER LÄGENHETER	2,5 / LGHT
STUDENTBOSTÄDER	1,5 / LGHT
VERKSAMHET	VECKO-MAX

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 LÄGENHETER	2,5	NEJ	NEJ	2,5	252	630
STUDENT- BOSTÄDER	1,5	-	NEJ	1,5	52	78

TYP	START (per 1 000 m ² BTA)	LÄGESBEDÖMNING	PROJEKT- ANPASSNING	RESULTAT P-TAL	YTA	P-BEHOV
VERKSAMHET HANDEL	VECKO-MAX	NEJ	NEJ		8 000 m ²	

Parkeringsplatser

Behov



Behov av ca 700 cykelplatser för boende. Besöksparkeringen vid torget kan med fördel samordnas med cykelplatser för besökare till verksamheterna.

Behovet av cykelplatser utgörs av sammanställningen ovan. Som förslag på mobilitetsåtgärder har inte ytterligare cykelplatser i någon form angivits.

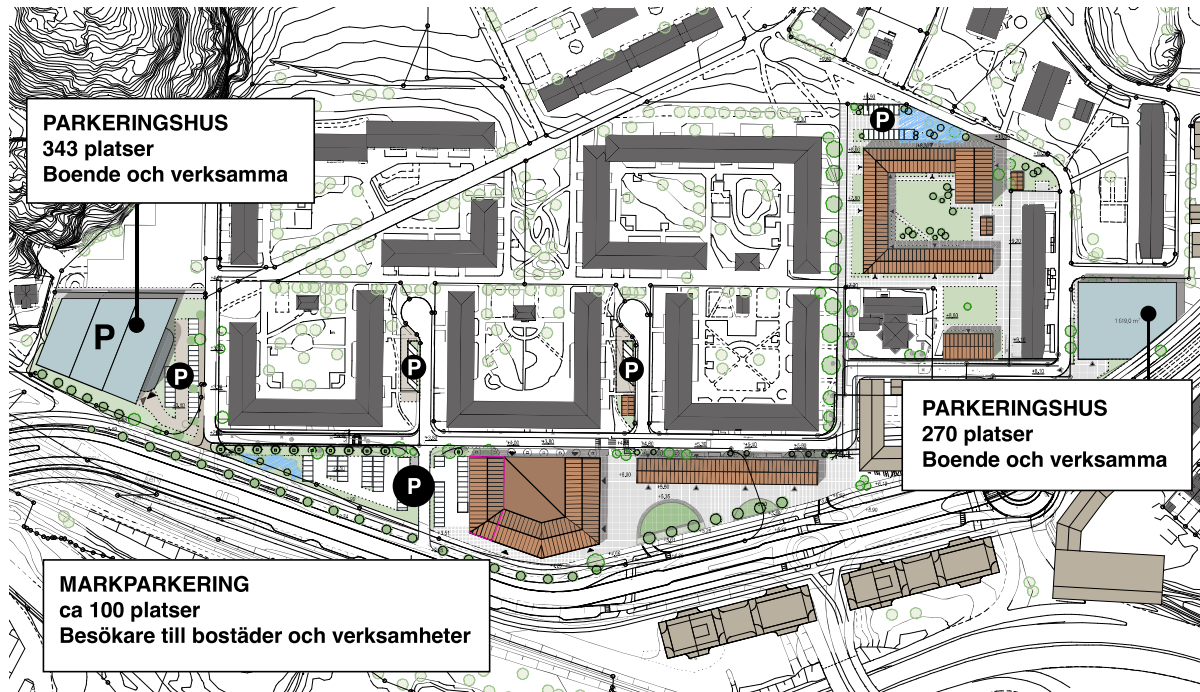
Samnyttjande

Beroende på val av utformning finns möjlighet till samnyttjande dagtid i cykelrum mellan boende och verksamma. För boende på torget bedöms möjligheten till samnyttjande mellan besöksparkering och parkering till handel vara mycket god.

Cykelplatser

Som förslag på mobilitetsåtgärder har extra goda cykelplatser och yta för cykelservice angivits, vilket ökar behovet av utrymme ytterligare.

Lokalisering, utrymme och utformning



Reglering och byggskede

Parkering på gatumark

Inom detaljplaneområdet finns inga möjligheter till gatuparkering på allmän plats. På motsatt sida Litteraturgatan finns viss möjlighet till kanstensparkering. Framtida planering av området bör även omfatta hur dessa externa platser bör regleras för att inte skapa en parkeringsflykt ut ur detaljplanen.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

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

Säkerställande om rätt mängd framtida parkering

Bedömning av befintligt parkeringsbehov följer dagens beläggning. Det finns ett antal aspekter som gör att framtida efterfrågan bedöms vara lägre. Inför bygghandlingsfas och färdigställande måste därför en kontinuerlig avstämning göras mot det faktiska behovet för att säkerställa att rätt mängd parkering byggs.

Parkeringstal i
detaljplaneskedet
0,45 (zon A)



Framtida minskad efterfrågan pga att:

Uthyrning endast kommer att ske till boende och verksamheter i Framtidens bolag

Förstärkt utbud av mobilitetsåtgärder kommer att införas även för befintliga hyresgäster

Högre taxa jämfört med dagens markparkering

De tillkommande urbana kvalitéerna i området gör att efterfrågan på egen bil över tid kommer att minska över tid.

STENA FASTIGHETER



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



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

Version 0.1

Datum: 2024-04-08

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	8
2.3	LÄGESBEDÖMNING, STEG 2	9
2.4	PROJEKTANPASSNING, STEG 3.....	10
2.5	MOBILITETSÅTGÄRDER, STEG 4	10
2.6	SLUTLIG PARKERINGSBEHOV	11
3	BEFINTLIGA PARKERINGAR OCH ERSÄTTNINGSBEOHV	12
3.1	BEFINTLIGA PARKERINGAR.....	12
3.2	NYTTJANDET.....	13
3.3	ERSÄTTNINGSBEOHV	13
4	TOTALA PARKERINGSBEHOVET	15
5	PARKERINGSLÖSNINGAR - BIL.....	16
5.1	PARKERINGSBEHOV.....	16
5.2	PARKERINGSLÖSNINGAR	16
6	PARKERINGSLÖSNINGAR - CYKEL.....	18
6.1	PARKERINGSBEHOV.....	18
6.2	PARKERINGSLÖSNINGAR	18

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 de två tillkommande flerbostadshus i gult. I norra delen av projektområdet planeras ett parkeringshus.

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 utgår 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*.

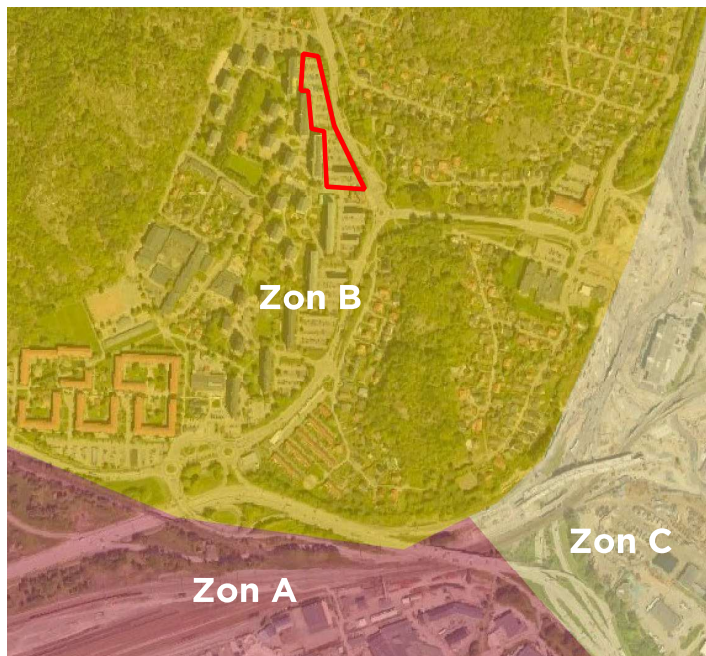


Bild 3: Projektområdets ligger i zon B enligt Göteborgs aktuella zonindelning för parkering.

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, Folkvissegatan 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	Parkeringsstal bil, föregående steg	Förändring	Parkeringsstal 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: Parkeringsstalen för bil i analyssteg 1.

Parkeringsstalen 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

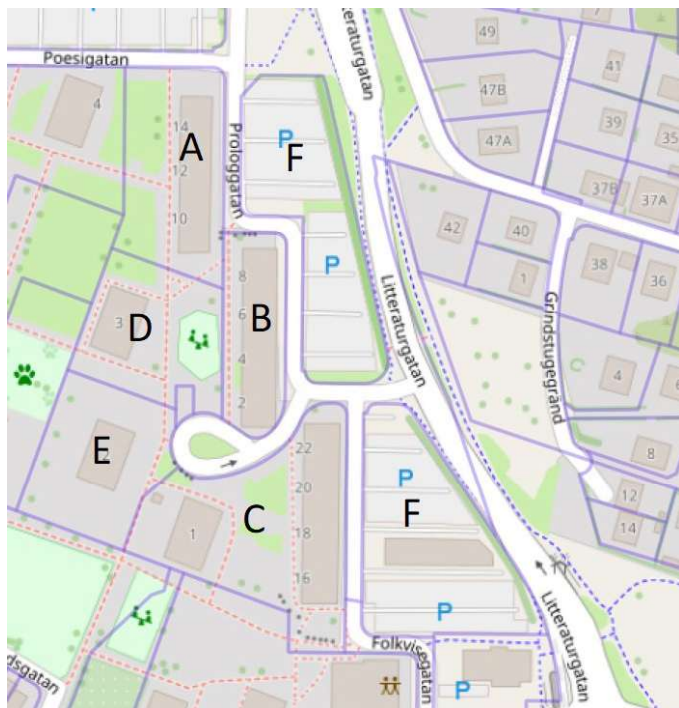


Bild 7: Stena Fastigheters bostadsbestånd (A-D) som berörs av nybyggnationen på parkeringsplatserna (F).

Parkeringarna ska täcka parkeringsbehovet från Stena Fastigheters bostadsbestånd 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 beläggningsstudien redovisas i en separat bilag. I tabell 6 sammanställs resultaten från mätningarna på de aktuella parkeringarna. För de 28 garageplatserna har inte beläggningsstudien kunnat mätas eftersom garagen är individuella, stängda garage. För dessa platser har 100% beläggning antagits. Beläggningsstudien 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 parkeringar som ska täcka parkeringsbehovet för närliggande byggnader tas bort, behöver ersättningsbehovet bestämmas.

En möjlighet är att utgå ifrån aktuella parkeringstal för platsen enligt dagens regelverk, utan mobilitetsåtgärden, se avsnitt 2. Med 410 lägenheter och ett parkeringstal 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 parkeringstal 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, 135 lägenheter, 350 kvm lokal	135 lägenheter, 350 kvm lokal	110 bilplatser
Totalt,		279 bilplatser

Tabell 7: Parkeringsbehovet för bil inom projektområdet.

För nyproduktionen tillkommer ett behov av 594 cykelparkeringar.

5 Parkeringslösningar - 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 områdets norra del (A i bild 8).

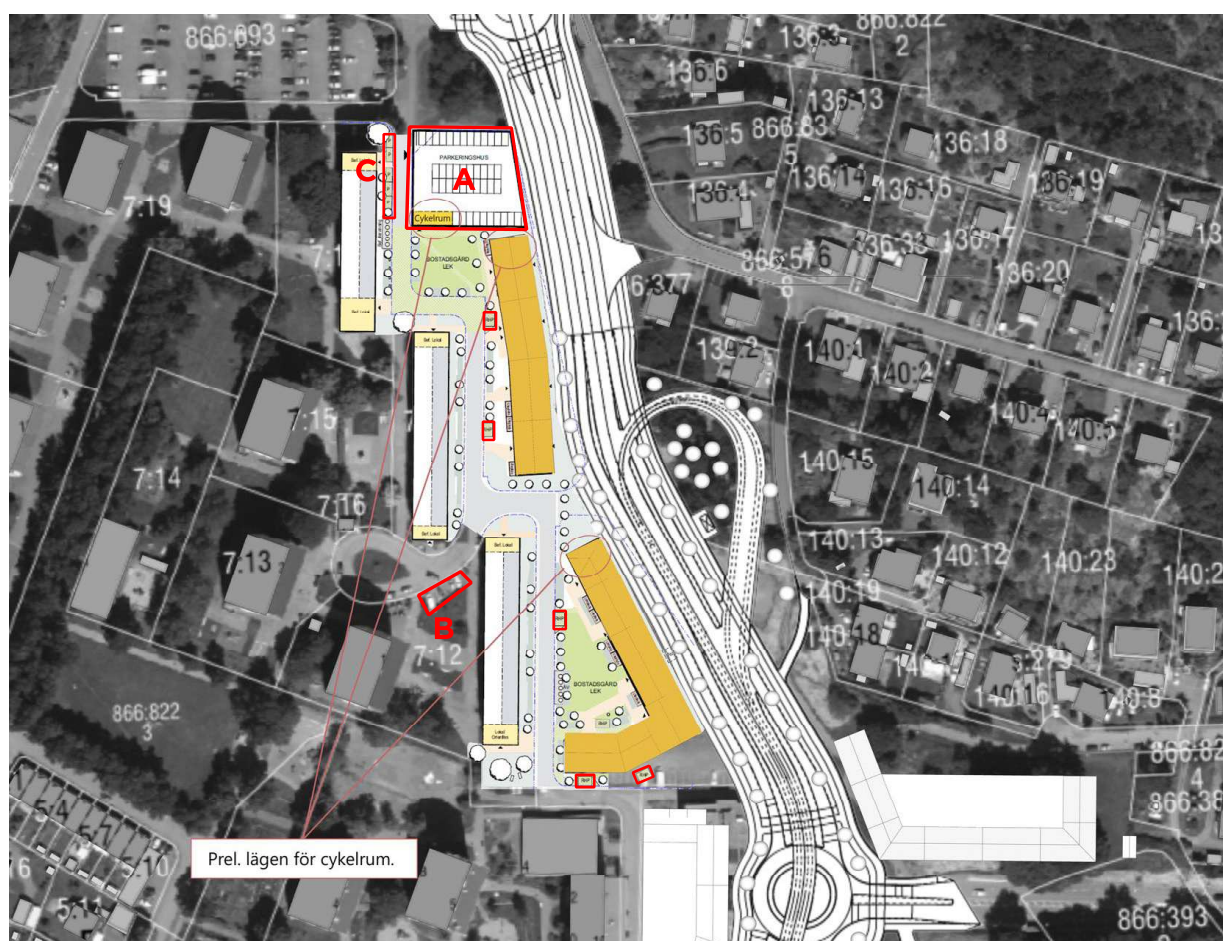


Bild 8: Situationsplan över projektområdet med parkeringsanläggningar i rött. Parkeringsbehovet täcks primärt av ett parkeringshus i 5-6 våningar i områdets norra del (A) kompletterad med befintlig markparkering (B), nya markparkeringar (C) och ingångsnära parkeringsplatser för personer med rörelsehinder.

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, 6 platser), nya markparkeringar (C, 5 platser) samt fem ingångsnära markparkeringar för rörelsehindrade.

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.

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.

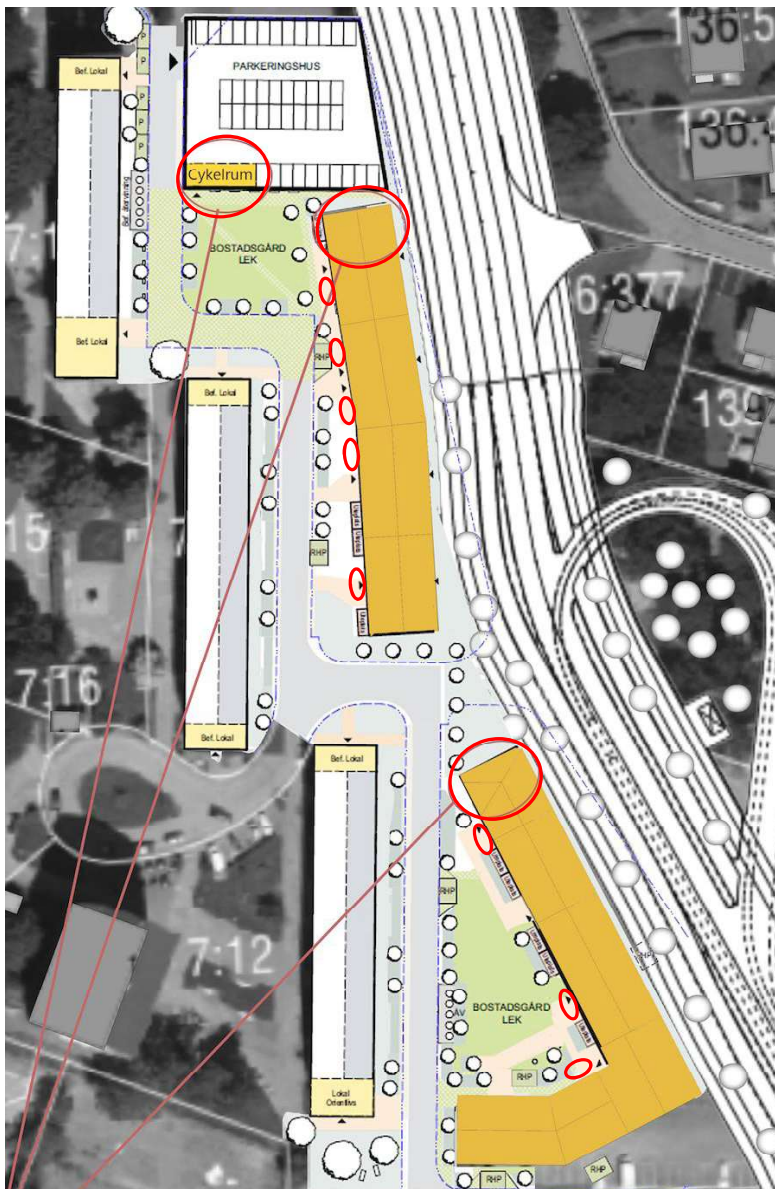


Bild 9: Placering av cykelparkeringarna i projektområde (rödmarkerat). Utöver cykelrum i respektive bostadshus planeras cykelparkeringar i markplan av parkeringshuset samt ingångsnära besöksplatser.

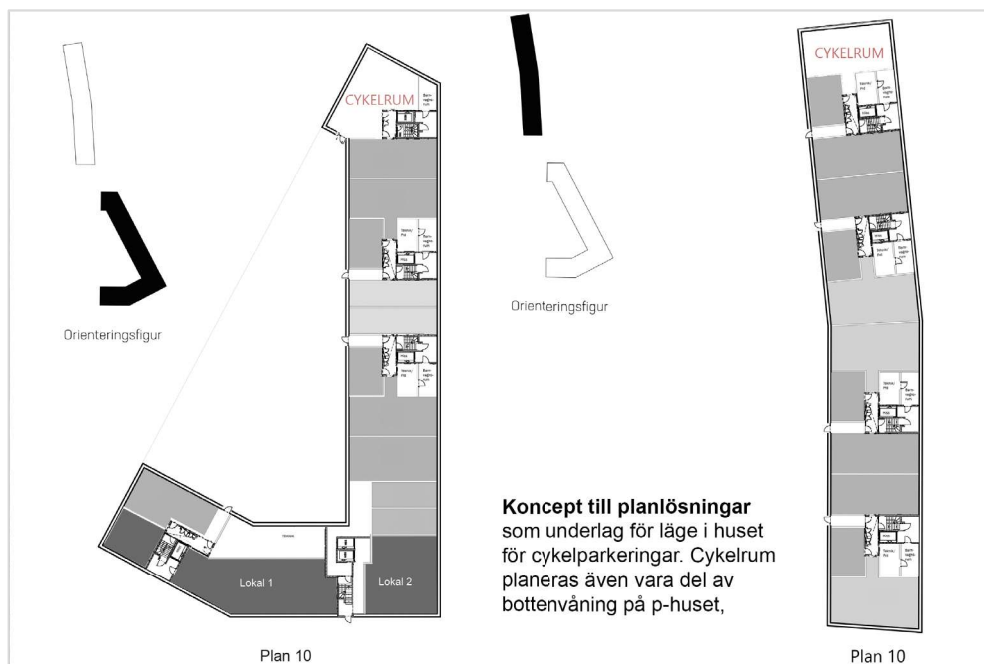


Bild 10: Ett cykelrum på markplan planeras i vardera bostadshus.

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 detaljplansked



Koucky & Partners AB, Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg

Telefon: 031- 80 80 50

www.koucky.se