

Planuppdrag Fiskebäck 8:1  
MOBILITETS- OCH  
PARKERINGSUTREDNING



SLUTRAPPORT

2022-04-24

## SAMMANFATTNING

Parkeringsstalen för bil och cykel för ny exploatering av bostäder och verksamheter på fastigheten Fiskebäck 8:1 har utretts utifrån "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov" samt "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov Version 1.1"

För lägenheter har ett startvärde för bilparkering på 1 plats per lägenhet erhållits och efter en genomgång av parkerings- och mobilitetsanalysen slutat på ett parkeringstal på 0,85 platser per lägenhet.

För verksamheter, i detta fall kontor och sällanköpshandel, har startvärdet 15 respektive 35 parkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> verksamhetsyta erhållits. Efter en genomgång av samtliga analyssteg har parkeringstalen kunnat sänkas till 14 respektive 10 parkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> verksamhetsyta. Antalet parkeringsplatser för båtplatser har sänkts från 0,2 till 0,18 parkeringsplatser per båtplats.

Parkeringsstalen för cykel både vad gäller bostäder (2,5 platser per lägenhet) och verksamheter (15 respektive 10 platser per 1000 m<sup>2</sup> kontors- och handelsyta) har förblivit oförändrad genom samtliga analyssteg.

På fastigheten finns det idag inga fasta platser för cykelparkering. Utifrån aktuell situationsplan beräknas behovet av cykelparkeringsplatser enligt tabellen nedan.

Tabell. Antal parkeringsplatser för cykel från P-tal.

| Cykel    | Beräknat parkeringstal | Antal/Yta           | Antal parkeringsplatser |
|----------|------------------------|---------------------|-------------------------|
| Bostäder | 2,5                    | 125 st              | 313                     |
| Kontor   | 15/1000 m <sup>2</sup> | 1240 m <sup>2</sup> | 19                      |
| Handel   | 10/1000 m <sup>2</sup> | 620 m <sup>2</sup>  | 7                       |
|          |                        | Summa:              | 339                     |

För ny bebyggelse ställs höga krav på cykelparkeringen. Som åtgärder för att stärka hållbart resande och motivera låga parkeringstal för bil behöver det finnas både cykelparkeringsplatser med hög standard på väderskyddade platser (ca 270) samt platser nära entréer (ca 69).

Behovet av bilparkeringsplatser för planerad bebyggelse med lägenheter och verksamheter på fastigheten Fiskebäck 8.1 kan utläsas ur tabellen nedan.

Tabell. Antal parkeringsplatser för bil från P-tal.

| Bil        | Beräknat parkeringstal | Antal/Yta           | Antal parkeringsplatser |
|------------|------------------------|---------------------|-------------------------|
| Bostäder   | 0,85                   | 125 st              | 106                     |
| Kontor     | 15/1000 m <sup>2</sup> | 1240 m <sup>2</sup> | 19                      |
| Handel     | 10/1000 m <sup>2</sup> | 620 m <sup>2</sup>  | 6                       |
| Båtplatser | 0,2                    | 100                 | 20                      |
|            |                        | Summa:              | 151                     |

Resultatet från beräkningen av samnyttjande parkeringsplatser visar att det totala antalet parkeringsplatser kan sänkas från 151 till 132. Det är en minskning med 19 p-platser och motsvarar en minskning med ca 11 % av det totala antalet p-platser.

Förutsättningarna för samnyttjande bedöms som god på grund av verksamheterna, besökande till bostäderna och båtplatserna har olika behov vid olika tider.

På fastigheten finns det för närvarande ca 180 parkeringsplatser vilket täcker dagens behov för verksamheter och båtplatser. Vissa platser hyrs även ut till boende i närliggande område. Dagens byggnader kommer att rivas och ersättas med nya. Utifrån aktuell situationsplan planeras det för ca 28 parkeringsplatser i markplan resterande 106 behöver därför lösas i parkeringsgarage.

I närliggande villaområden finns det idag fri parkering på gatumark. Utrymmet på dessa gator är begränsat och det verkar i dagsläget inte utnyttjas av kringliggande fastigheter i sådan grad att det medför framkomlighetsproblem.

En parkeringsplats i garage på fastigheten Fiskebäck 8:1 beräknas ha en anläggningskostnad på ca 350 000 kronor. Med kringliggande kostnader så som drift och administration bedöms detta medföra en månadskostnad på ca 1100 kronor.

Utifrån kostnader för parkeringshyra i andra bostadsrättsföreningar, medlemmarnas förväntade betalningsvilja och med tanke på kostnader för parkeringar i närliggande områden med fri gatuparkering bedöm en månadskostnad på 600–800 kronor vara rimlig.

Sannolikheten är därför stor att en del av kostnaden för att anlägga parkeringar kommer att behöva delfinansieras med hjälp av ökade kostnader för bostads- och lokalhyror.

Då dagens fastighet kommer att rivas behöver den verksamhet som bedrivs i lokalerna idag flytta. Nya lokaler för verksamheter planeras inom fastigheten på det som idag är parkering och parkeringsmöjligheterna för verksamheter och båtplatser kommer under byggtiden att vara begränsade. Parkering under byggtiden kommer därför att behöva lösas på närliggande fastighet. Möjligheten att avtala om detta ses som goda.

## INNEHÅLL

|  |    |
|--|----|
| SAMMANFATTNING .....                                 | 2  |
| INNEHÅLL .....                                       | 4  |
| 1    INLEDNING .....                                 | 6  |
| 2    P-TAL .....                                     | 9  |
| 2.1    STARTVÄRDE .....                              | 9  |
| 2.1.1    FASTSTÄLL ZON .....                         | 9  |
| 2.1.2    STARTVÄRDE BILPARKERING.....                | 10 |
| PARKERING FÖR BOENDE .....                           | 10 |
| PARKERING FÖR VERKSAMHETER .....                     | 10 |
| PARKERING FÖR BÅTPLATSER .....                       | 11 |
| 2.1.3    STARTVÄRDE CYKELPARKERIN.....               | 11 |
| CYKELPARKERING FÖR BOENDE .....                      | 11 |
| CYKELPARKERING FÖR VERKSAMHETER .....                | 12 |
| TOTALT ANTAL CYKELPARKERINGAR INOM FASTIGHETEN ..... | 12 |
| 2.1.4    RESULTAT STARTVÄRDE .....                   | 12 |
| 2.2    LÄGESBEDÖMNING.....                           | 13 |
| 2.2.1    BILPARKERING BOSTÄDER.....                  | 13 |
| 2.2.2    BILPARKERING VERKSAMHETER.....              | 13 |
| 2.2.3    CYKELPARKERING BOSTÄDER .....               | 13 |
| 2.2.4    CYKELPARKERING VERKSAMHETER .....           | 14 |
| 2.2.5    RESULTAT LÄGESBEDÖMNING.....                | 14 |
| 2.3    PROJEKTANPASSNING .....                       | 14 |
| 2.3.1    BILPARKERING BOSTÄDER.....                  | 14 |
| 2.3.2    BILPARKERING VERKSAMHETER.....              | 15 |
| 2.3.3    CYKELPARKERING BOSTÄDER .....               | 15 |
| 2.3.4    CYKELPARKERING VERKSAMHETER .....           | 15 |
| 2.3.5    RESULTAT PROJEKTANPASSNING .....            | 15 |
| 2.4    MOBILITETSLÖSNINGAR.....                      | 16 |
| 2.4.1    BOSTÄDER.....                               | 16 |
| 2.4.2    VERKSAMHETER.....                           | 19 |
| 2.4.3    RESULTAT MOBILITETSLÖSNINGAR .....          | 19 |
| 2.5    RESULTAT P-TAL.....                           | 20 |
| 2.5.1    P-TAL BIL .....                             | 20 |
| 2.5.2    P-TAL CYKEL.....                            | 21 |
| 3    PARKERINGSPLATSER .....                         | 21 |

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 3.1   | BILPARKERING.....   | 21 |
| 3.1.1 | ANTAL PLATSER FRÅN P-TAL .....  | 21 |
| 3.1.2 | PARKERINGSLÖSNING .....   | 22 |
| 3.2   | CYKELPARKERING .....  | 23 |
| 3.2.1 | PARKERING FÖR NY BEBYGGELSE .....                                     | 23 |
| 3.2.2 | LOKALISERING OCH UTFORMNING AV PARKERING.....                         | 23 |
| 3.2.3 | SAMNYTTJANDE .....  | 24 |
| 4     | SAMNYTTJANDE.....   | 24 |
| 5     | REGLERING KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSCHEDE .....                       | 25 |
| 5.1   | PARKERING PÅ GATUMARK.....  | 25 |
| 5.2   | FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOSTNADSTÄCKNING.....                             | 26 |
| 5.3   | HANTERING AV PARKERING INOM PROJEKTOMRÅDET UNDER<br>BYGGSCHEDET ..... | 26 |

## 1 INLEDNING

Inom fastighet Fiskebäck 8:1 planeras byggnation för drygt 125 nya bostäder i flerbostadshus (främst bostadsrätter men också hyresrätter) samt kontorslokaler och eventuellt en mindre restaurang/serveringsverksamhet.

Mobilitet- och parkeringsutredningen utgör underlag till detaljplan för bostäder och verksamheter längs Hällefgrundregatan i Fiskebäck, inom fastighet Fiskebäck 8:1. Utredningen beskriver det nuvarande och framtida parkeringsplatsbehovet och föreslagna mobilitetsåtgärder.

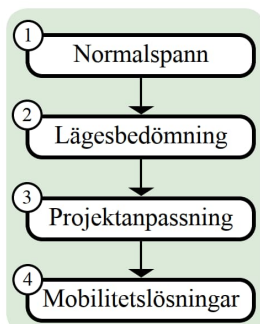
Det är mycket angeläget att sänka parkeringstalet. Dels för att det råder en begränsad yta av möjlighet till parkering, dels på grund av kostnaden för att upprätta parkeringsplatser samt målet med att uppnå en långsiktig hållbar stad.



Figur 1. Röd punkt illustrerar planområdet (Källa: karta från lantmäteriet.se).

Utredningen tar sin utgångspunkt i och följer *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov* samt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov Version 1.1*. Då utredningen startade innan version 1.2 utkom används den äldre versionen.

Genom att analysera parkeringsbehovet utifrån 4 steg, normalspann, lägesbedömning, projektanpassning och mobilitetslösningar fås ett parkeringstal som förväntas uppfylla framtida behov.



*Analysstegen för en mobilitets- och parkeringsutredning.*

Figur 2. Analyssteg för en mobilitets- och parkeringsutredning (Källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad).

I varje analyssteg görs en bedömning av möjligheten till avdrag eller tillägg på P-talet, storleken på möjliga avdrag och tillägg visas i tabell 1.

Tabell 1. Möjliga avdrag (Källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad.)

| Zon | Analyssteg 1 |                             | Analyssteg 2   |                   | Analyssteg 3 |        | Analyssteg 4 |  |
|-----|--------------|-----------------------------|----------------|-------------------|--------------|--------|--------------|--|
|     | Startvärde   | Stort stads-<br>delscentrum | Lägesbedömning | Projektanpassning | BAS          | ★      |              |  |
| A   | 0,5          | →                           | ↘ 0,05         | ↕ 0,05            | ↘ 0,05       | ↘ 0,05 | ↘ 3x<br>0,05 |  |
| B   | 0,6          | →                           | ↘ 0,05         | ↕ 0,05            | ↘ 0,05       | ↘ 0,05 | ↘ 3x<br>0,05 |  |
| C   | 0,8          | ↘ 0,05                      | ↘ 0,1          | ↕ 0,05            | ↘ 0,05       | ↘ 0,05 | ↘ 3x<br>0,05 |  |
| D   | 1,0          | ↘ 0,1                       | ↘ 0,1          | ↕ 0,1             | ↘ 0,05       | ↘ 0,05 | ↘ 3x<br>0,05 |  |
| E   | 0,0          | →                           | →              | →                 | →            | →      | →            |  |

Beräkningarna som presenteras i utredningen är preliminära och resultatet kan förändras med förändrade förutsättningar.

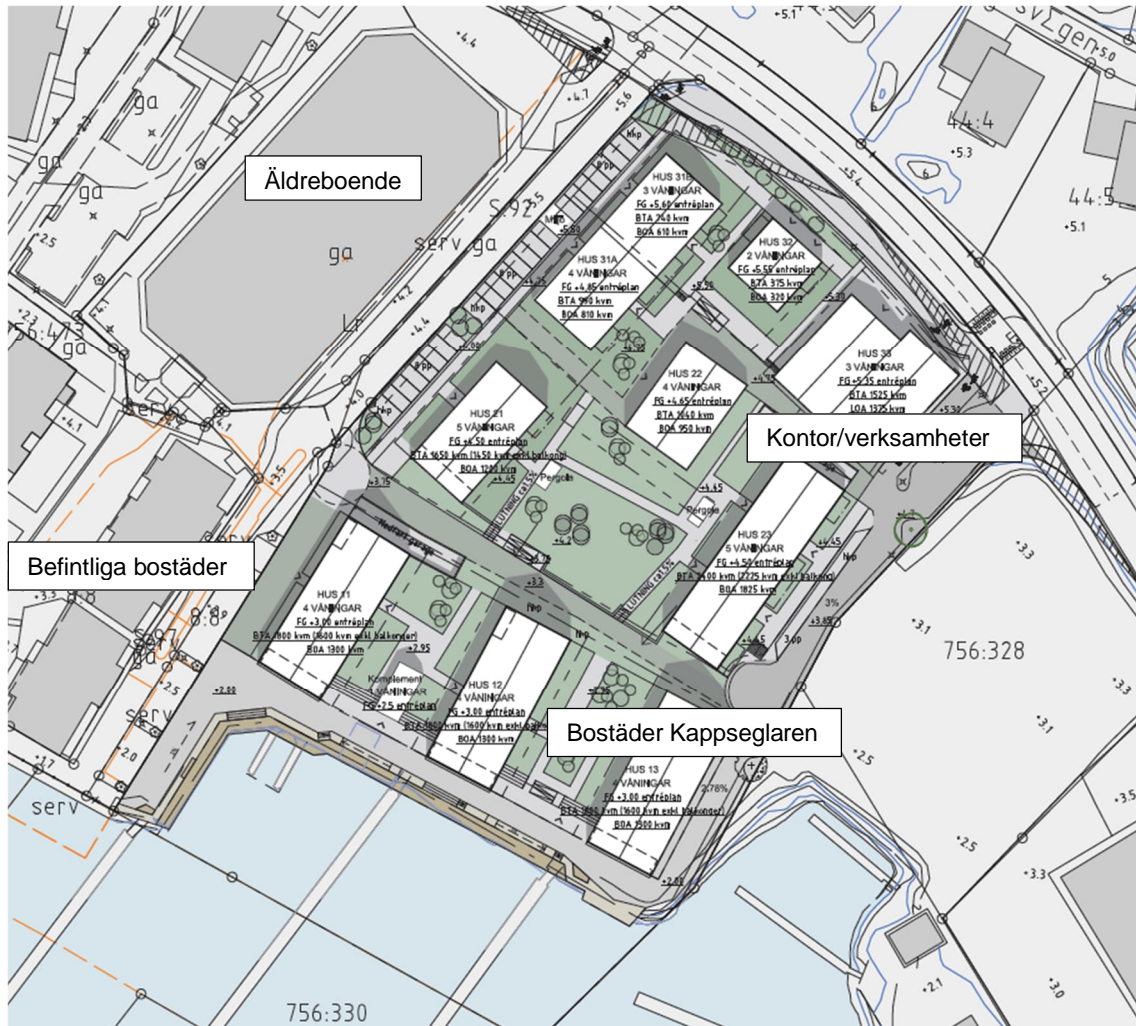
Enligt nuvarande situationsplan daterad 22-04-05 (figur 3) planeras det för 125 lägenheter av varierande storlek. Det planeras för verksamheter i en fristående byggnad närmast Hälleflundregatan. Verksamhetsytan uppskattas till cirka 1860 m<sup>2</sup> varav cirka 1240 m<sup>2</sup> planeras bli kontor och cirka 620 m<sup>2</sup> handel. Det finns även förslag på en restaurang/servering i bottenvåningen i huskroppen längst söderut. Behovet av parkering varierar beroende på vilken typ av verksamhet som råder.

Det planeras för underjordiskt garage under fastigheten där majoriteten av parkeringsplatserna kommer anläggas. De geotekniska förutsättningarna för storleken på garaget är under utredning. Enligt nuvarande situationsplan kommer ett antal parkeringsplatser anläggas som markparkering.

Fastigheten har idag 200 båtplatser i hamnen och de parkeringsplatserna som finns inom fastigheten idag (cirka 180 stycken) har majoriteten varit tillgängliga för båtägarna. Av de 200 båtplatser som fastigheten äger kommer 100 av dem tingas till

boende inom fastigheten. Ett antal bilparkeringsplatser för resterande båtägare ska tillhandahållas inom fastigheten.

Parkering för rörelsehindrade ska finnas inom ett avstånd om 25 meter till tillgänglighetsanpassad entré. Antalet avsedda parkeringsplatser dimensioneras med hänsyn till avsedd användning eller antalet bostäder och långsiktigt behov.



Figur 3. Situationsplan daterad 2022-04-05 (Arkitektbyrå design).

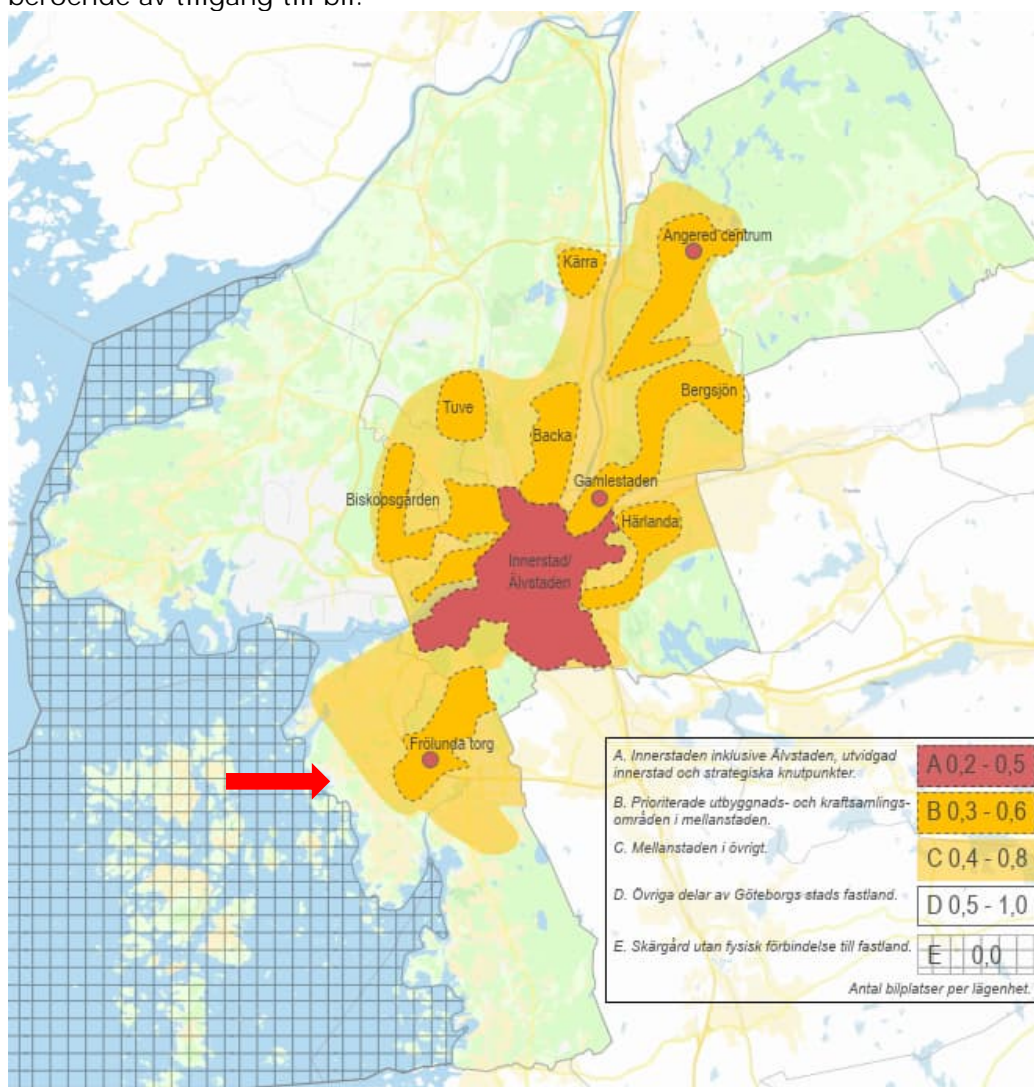
## 2 P-TAL

### 2.1 STARTVÄRDE

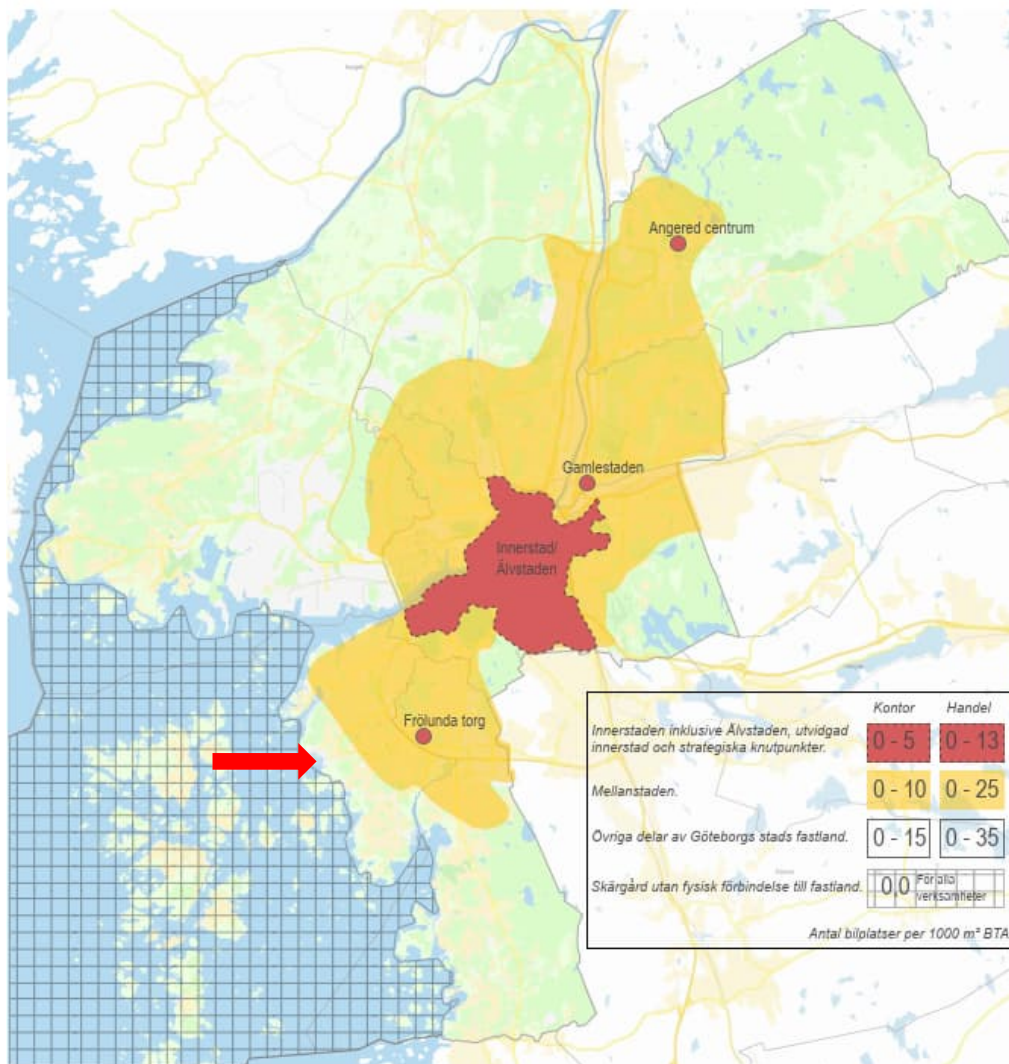
I detta kapitel fastställs startvärde och normalspann för parkeringar för bil och cykel. De olika lokaliteterna beskrivs och de antaganden som görs för att komma fram till ett startvärde redovisas. Startvärdet presenteras sedan i tabell 2.

#### 2.1.1 FASTSTÄLL ZON

Enligt Göteborgs stads "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg" innefattas Fiskebäck 8:1 av område D för flerbostadshus: "övriga delar av Göteborgs stads fastland", se figur 4. För verksamheter, se figur 5, kategoriseras även här området som "övriga delar av Göteborgs stads fastland". Parkeringsnormen för detta område skiljer sig från mer centrala delar av Göteborg med ett högre parkeringstal där majoriteten är beroende av tillgång till bil.



Figur 4. Karta över normalspann för parkeringstal för flerbostadshus, antal bilplatser per lägenhet. Planområdet placerat vid röd pil. (Källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad)



Figur 5. Karta över normalspann för parkeringstal för kontor och handel, antal bilplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA. Planområdet placerat vid röd pil. (Källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad)

## 2.1.2 STARTVÄRDE BILPARKERING

### PARKERING FÖR BOENDE

Parkeringsnormen för området har ett normalspann för parkeringstal som ligger mellan 0,5 – 1 parkeringsplatser per lägenhet, där besöksparkering ingår. Parkeringstalets övre värde ligger i ungefärlig nivå med genomsnittligt bilinnehav i området och det lägre värdet utgör lämplig nivå för parkeringstalet om mobilitetsåtgärder bidrar till en möjlig sänkning.

### PARKERING FÖR VERKSAMHETER

Normalspannet för parkeringstal för kontor ligger mellan 0–15 P-platser/1000 m<sup>2</sup> kontorsyta och mellan 0–35 P-platser/1000 m<sup>2</sup> för handel. Var parkeringstalet hamnar i dessa spann beror på typ av verksamhet och geografiskt läge. För kontorsplatserna antas parkeringsbehovet vara relativt högt, medan handelsverksamheten antas ha ett relativt lågt parkeringsbehov – i jämförelse med exempelvis en dagligvaruhandel.

Med rådande förutsättningar sätts P-talet för boende till 1 plats/lägenhet, för kontorsplatser 15 platser/1000 m<sup>2</sup>, för handelsverksamheten till 10 platser/1000 m<sup>2</sup>. Startvärdet för verksamheterna sätts dock till det högsta värdet i intervallet 15 respektive 35 parkeringsplatser /1000 m<sup>2</sup> BTA, sänkningen sker sedan under steget projektanpassning.

#### PARKERING FÖR BÅTPLATSER

Parkeringstal för båtplatser saknas i Göteborgs stads riktlinjer. Behovet har istället stämts av med dagens fastighetsägare/förvaltare och satts till 0,2 bilparkeringar per båtplats.

Detta parkeringstal har genomgått en rimlighetsbedömning enligt nedan förda resonemang.

Det är svårt att hitta några generella parkeringstal för båtplatser i andra kommuners parkeringstal. Det som framkommit är parkeringstal på 0,1 parkeringar per båtplats för en plan i Karlskrona och 0,4 parkeringar per båtplats i Luleå.

Utifrån statistik över hur fritidsbåtar används kan man göra följande överslag:

- Under båtsäsongen maj till september används igenomsnitt (siffra från 2020 som är hög pga. ändrade fritidsaktiviteter pga. Covid 19) en fritidsbåt ca 20 gånger.
- Perioden har ca 150 dagar vilket ger ca 13,3 båtbesök per dag.
- Av besökarna använder 70 % bil (ett antagande baserat på ungefärlig färdmedelsfördelning högt räkna pga. ärendets karaktär, enligt uppgift från beställare bor många av båtägare inom gångavstånd) vilket innebär 9,3 bilar per dag.
- Alla använder inte båten samtidigt under dagen, här räknar vi med att ca 70 % är där samtidigt, 6,5 samtida bilar.
- Alla dagar är inte lika attraktiva så ca 70 % av besöken sker på helger vilket medför att det på helgerna är ca 16 samtida bilburna besökare.

Det kommer att finnas dagar på sommaren då parkeringarna inte kommer att räcka till, det kommer förmodligen att vara under sommarsemester då parkeringarna för verksamheterna inte används i någon hög grad. Särskilt fina baddagar blir det svårt att lösa parkeringsbehovet på fastigheten.

#### 2.1.3 STARTVÄRDE CYKELPARKERING

##### CYKELPARKERING FÖR BOENDE

Enligt "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg" ska minst 2,5 cykelplatser/lägenhet tillgodoses vid en genomsnittlig lägenhetsfördelning, varav 2 platser per lägenhet i cykelrum eller förråd för boende och 0,5 platser i närheten av entré för besökare eller kortare besök - en förutsättning som förslaget kommer att uppfylla.

För att främja hållbara färdmedelsalternativ är det av största vikt att cykelparkeringarna håller hög kvalitet. Det kan bland annat innebära att:

- Cykelparkeringar ska finnas i närhet till viktiga entréer.
- Cykelparkeringar ska vara lokaliserade i relation till närbelägna cykelstråk.
- Det ska finnas möjlighet till väderskydd för cykeln.

- Det ska finnas möjlighet att förvara sin cykel stödsäkert – både för dagligt bruk och för långtidsförvaring.

#### CYKELPARKERING FÖR VERKSAMHETER

Göteborgs trafikstrategis mål om cykelanvändning innebär att cykelparkering ska finnas tillgänglig för ca 20–40% av samtida besökare till och anställda vid verksamheten.

Planområdet ligger inom det som tidigare var stadsdelen Älvsborg. I detta område är målet enligt "Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering Göteborgs stad" att 36 % av de anställda och 16 % av besökarna cyklar till verksamheterna.

Antal anställda på kontoret sätts till 40 anställda per 1000 m<sup>2</sup> BTA och för handeln är siffran 10 anställda per 1000 m<sup>2</sup> BTA. Besökande till kontoret sätts till 6 besökare per 1000 m<sup>2</sup> BTA och för handelsverksamheten 40 samtida besökare per 1000 m<sup>2</sup>.

Om cykelparkering anordnas för 36 % av verksamheternas anställda och för 16 % av besökarna motsvarar detta ca 15 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA kontor och 10 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA handelsyta.

#### TOTALT ANTAL CYKELPARKERINGAR INOM FASTIGHETEN

Det totala antalet cykelparkeringar är beräknat för ett cykelparkeringstal = 2,5 platser/lägenhet vilket ger 313 cykelparkeringsplatser för bostäder. För verksamheter bedöms behovet vara 15 platser per 1000 m<sup>2</sup> kontor och 10 för handel vilket motsvarar (om avrundning sker uppåt till närmsta heltal) 19 platser för kontor och 7 platser för handel. Totalt innebär detta 339 cykelparkeringsplatser inom fastigheten där ca 80% kommer att utföras väderskyddat under tak eller i garage (på grund av önskemål om flexibilitet i detaljplanen finns ingen exakt utformning framtagen i detta skede).

#### 2.1.4 RESULTAT STARTVÄRDE

Planområdet är beläget i det som "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad" benämns som "*övriga delar av Göteborgs stads fastland*". Utifrån områdesindelningen och antagandena och analyserna ovan fås de startvärden för parkeringstal som presenteras i tabell 2 fram.

Tabell 2. Resultat startvärde (Analyssteg 1).

|                                | Startvärde | Stort<br>Stadsdelscentrum | Lägesbedömning | Projektanpassning | Mobilitetslösningar |
|--------------------------------|------------|---------------------------|----------------|-------------------|---------------------|
| Bil                            |            |                           |                |                   |                     |
| Lägenheter<br>P/Igh            | 1          |                           |                |                   |                     |
| Kontor<br>P/1000m <sup>2</sup> | 15         | X                         |                |                   |                     |
| Handel<br>P/1000m <sup>2</sup> | 35         | X                         |                |                   |                     |
| Båtplatser<br>p/båtplats       | 0,2        | X                         |                |                   |                     |
| Cykel                          |            |                           |                |                   |                     |
| Lägenheter<br>P/Igh            | 2,5        | X                         |                |                   | X                   |
| Kontor<br>P/1000m <sup>2</sup> | 15         | X                         |                |                   | X                   |
| Handel<br>P/1000m <sup>2</sup> | 10         | X                         |                |                   | X                   |

## 2.2 LÄGESBEDÖMNING

En sänkning av parkeringstalet är möjlig vid god sammanvägd tillgänglighet; närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter. Det kan även innebära andra förutsättningar som underlättar en god mobilitet, till exempel en närliggande bilpool.

Avståndet från fastigheten till närmsta busshållplats, Fiskebäcks småbåtshamn, är cirka 300 meter och turtätheten är i vardagstrafik 30 minuter. Detta medför att kriteriet direkt närhet till god kollektivtrafik inte uppfylls. Med "direkt närhet till god kollektivtrafik" avses kollektivtrafik med tiominuterstrafik i högtrafik inom ett avstånd på 500 meter. Närmsta hållplats med god turtäthet i högtrafik är Sikgatan på ett avstånd av ca 1 km gångväg.

Med avseende på det geografiska läget för fastigheten i kombination med sammanvägd tillgänglighet i området medför lägesbedömningen ingen sänkning av parkeringstalet.

### 2.2.1 BILPARKERING BOSTÄDER

Den sammanvägda tillgängligheten till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur samt service och andra urbana verksamheter medför inte skäl till sänkning av p-talet för bil.

### 2.2.2 BILPARKERING VERKSAMHETER

Den sammanvägda tillgängligheten till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur samt service och andra urbana verksamheter medför inte skäl till sänkning av p-talet för bil.

### 2.2.3 CYKELPARKERING BOSTÄDER

Den sammanvägda tillgängligheten till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur samt service och andra urbana verksamheter medför inte skäl till varken en höjning eller sänkning av parkeringstalen för cykel.

## 2.2.4 CYKELPARKERING VERKSAMHETER

Den sammanvägda tillgängligheten till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur samt service och andra urbana verksamheter medför inte skäl till varken en höjning eller sänkning av parkeringstalen för cykel.

## 2.2.5 RESULTAT LÄGESBEDÖMNING

Med avseende på det geografiska läget för fastigheten i kombination med sammanvägd tillgänglighet i området medför lägesbedömningen ingen sänkning av P-talet, presenteras i tabell 3.

Tabell 3. Resultat lägesbedömning (Analyssteg 2).

|                             | Startvärde | Stort Stadsdelscentrum | Lägesbedömning | Projektanpassning | Mobilitetslösningar |
|-----------------------------|------------|------------------------|----------------|-------------------|---------------------|
| <b>Bil</b>                  |            |                        |                |                   |                     |
| Lägenheter P/Igh            | 1          |                        | 1              |                   |                     |
| Kontor P/1000m <sup>2</sup> | 15         |                        | 15             |                   |                     |
| Handel P/1000m <sup>2</sup> | 35         |                        | 35             |                   |                     |
| Båtplatser p/båtplats       | 0,2        |                        | 0,2            |                   |                     |
| <b>Cykel</b>                |            |                        |                |                   |                     |
| Lägenheter P/Igh            | 2,5        |                        | 2,5            |                   |                     |
| Kontor P/1000m <sup>2</sup> | 15         |                        | 15             |                   |                     |
| Handel P/1000m <sup>2</sup> | 10         |                        | 10             |                   |                     |

## 2.3 PROJEKTANPASSNING

Projektanpassning innebär att utifrån projektets karaktär/verksamhetstyp och de egenskaper som är kopplade till dessa så kan avdrag och påslag på P-talen göras. Här görs bedömningar utifrån tex lägenhetssammansättningen och möjligheten till samnyttjande av parkeringsplatser.

En parkeringsplats kan nyttjas av flera olika bilister om deras anspråk på platsen sker vid olika tidpunkter. Reducering av parkeringsplatserna inom planområdet är därför tillämpbar.

Beräkningar för samnyttjande sker i kapitel 4.

### 2.3.1 BILPARKERING BOSTÄDER

Då sammansättningen av lägenheter förväntas bli en normal sammansättning av stora och små lägenheter kan inga avdrag eller tillägg på parkeringstalen tillämpas.

Enligt nuvarande situationsplan planeras det för ca 125 lägenheter vilket i sin tur medför 125 parkeringsplatser för boende och besökare till boende. Då besöksparkeringarna till lägenheterna är inräknade i parkeringstalet för dessa behöver ca 0,1 parkeringsplatser per lägenhet vara tillgänglig för besökare (ca 12), dessa

platser kan i sin tur med fördel samnyttjas med parkering för verksamheter och båtplatser.

### 2.3.2 BILPARKERING VERKSAMHETER

Parkeringsplatserna för verksamheter antas användas av anställda och besökare dagtid på veckodagar. Både parkeringsplatserna för de som hyr båtplatser och de boendeparkeringar som är avsatta till besöksparkering förväntas utnyttjas främst under kvällstid och helger. Det finns därför goda möjligheter att kunna samnyttja dessa parkeringsplatser. Handelsverksamheten bedöms vara i liten skala, sällanköpshandel eller sådan som främst rikta sig till en lokal icke bilburen kundkrets varför en sänkning av parkeringstalet till ett relativt lågt värde förespråkas.

### 2.3.3 CYKELPARKERING BOSTÄDER

Då lägenhetsfördelningen mellan stora och små lägenheter är normal innebär projektanpassningen ingen justering av antalet cykelparkeringsplatser.

### 2.3.4 CYKELPARKERING VERKSAMHETER

Möjligheten för samnyttjande för cykelparkering för verksamheter är små. Då parkeringsplatser för kontor främst skall anordnas stölskyddade och besöksplatser till handel bör placeras nära entré kommer det bli svårt att samnyttja dessa. Viss möjlighet till samnyttjande kan finnas för tillfälliga besök till kontor och kundparkering till handel. Samt anställda i handel och anställda i kontor om arbetstiderna skiljer sig åt. Graden av möjlighet till samnyttjande bedöms ändå som liten varför inga anpassningar på p-talet görs.

### 2.3.5 RESULTAT PROJEKTANPASSNING

Tabell 4. Resultat projektanpassning (Analyssteg 3).

|                             | Startvärde | Stort Stadsdelscentrum | Lägesbedömning | Projektanpassning | Mobilitetslösningar |
|-----------------------------|------------|------------------------|----------------|-------------------|---------------------|
| <b>Bil</b>                  |            |                        |                |                   |                     |
| Lägenheter P/Igh            | 1          |                        | 1              | 1                 |                     |
| Kontor P/1000m <sup>2</sup> | 15         |                        | 15             | 15                |                     |
| Handel P/1000m <sup>2</sup> | 35         |                        | 35             | 10                |                     |
| Båtplatser p/båtplats       | 0,2        |                        | 0,2            | 0,2               |                     |
| <b>Cykel</b>                |            |                        |                |                   |                     |
| Lägenheter P/Igh            | 2,5        |                        | 2,5            | 2,5               |                     |
| Kontor P/1000m <sup>2</sup> | 15         |                        | 15             | 15                |                     |
| Handel P/1000m <sup>2</sup> | 10         |                        | 10             | 10                |                     |

## 2.4 MOBILITETSLÖSNINGAR

Mobilitetsåtgärder har som syfte att ge nya möjligheter till mobilitet och minska behovet av ägandet och användandet av bil. Mobilitetsåtgärder kan ge en sänkning av parkeringstalet om byggherren och staden ingår ett avtal om mobilitetsåtgärder.

Genomförande av mobilitetsåtgärder kan även bidra till att man lämnar bilen hemma och istället väljer mer hållbara resealternativ. Oavsett om åtgärderna bidrar till en sänkning av parkeringstalet eller inte är det av största intresse att genomföra föreslagna åtgärder ur hållbarhetssynpunkt. Åtgärderna möjliggör för framtida förutsättningar för stadens mobilitet och en attraktiv stadsmiljö.

### 2.4.1 BOSTÄDER

Mobilitetsåtgärder som ger avdrag på antalet parkeringsplatser för bil finns i olika paket, baspaket och stjärnpaket. Baspaketet ger ett avdrag på 0,05 bilplatser per lägenhet om samtliga åtgärder genomförs. I stjärnpaketet kan mobilitetsåtgärder fritt väljas i tre steg där varje steg ger ett avdrag på 0,05 parkeringsplatser per lägenhet. Maximalt kan mobilitetsåtgärderna ge ett avdrag på 0,2 parkeringsplatser per lägenhet.

Baspaketet för mobilitetsåtgärder presenteras i figur 6.

| Information   | Kollektivtrafik   | Cykel  | Bil  |
|---|---|--|--|
| <p><b>Startpaket till nyinflyttade</b><br/>Ett mobilitetspaket ska ordnas till alla boende vid inflyttning under hela avtalsperioden. Paketet kan t.ex. innehålla information om lokala målpunkter, om hållbart resande, m.m. Paketet ska också innehålla någon fysisk present som underlättar resor utan bil. Syftet är att uppmantra boende att göra sina resor utan egen bil.</p> <p><b>Löpande information om mobilitet</b><br/>Boende ska hållas löpande informerade om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på parkeringar inte ökar över tid.</p> | <p><b>Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 30 dagar för nyinflyttade</b><br/>Kostnadsfritt månadskort på kollektivtrafiken i Göteborg erbjuds nya boende. Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Syftet är att uppmantra till nya resvanor och prova på att resa kollektivt.</p> | <p><b>Erbjuda extra god cykelparkering*</b><br/>Kvalitetshöjande åtgärder utöver grundkrav för cykelparkering: Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och ytorna ska hållas rena och snygga. En årlig sanering av gamla cyklar ska ske. Syftet är att så många som möjligt ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.</p> <p><b>Lastcykelparkeringar</b><br/>Plats för minst fyra lastcyklar per 100 lägenheter. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses. Syftet är att boende ska kunna förvara även sina mer skrymmande cyklar.</p> | <p><b>Begränsning av fasta parkeringsplatser</b><br/>Max 50 % av platserna får vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivare.</p> <p><b>Parkeringshyran särredovisas</b><br/>Parkering får inte ingå i lägenhetskontraktet. Kostnad för bilparkering ska särredovisas på avtal och avier. Syftet är att tydliggöra verklig kostnad för bilinnehav, samt att ta ett steg mot bättre kostnadstäckning.</p> <p><b>Bilpoolsplatser</b><br/>En utpekad plats för poolbil ska redovisas per 100 lägenheter. Bilpoolsplatserna ska vara utöver parkeringstalet för bostäder. Årlig uppföljning ska ske och ökad efterfrågan ska tillgodoses. Sådan utökning får ske på befintliga parkeringar. Syftet är att ge utrymme för att kunna etablera en bilpool i området.</p> |

Figur 6. Baspaketet för mobilitetsåtgärder (Källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad).

Kortfattat innehåller baspaketet följande mobilitetsåtgärder:

1. Startpaket till nyinflyttade om hållbart resande.
2. Löpande information om mobilitet.
3. Tidsbegränsade Kollektivtrafikkort (30 dagar) till nyinflyttade.
4. Extra god cykelparkering med tillgång till cykelpump.
5. Parkeringsplatser för lastcyklar.
6. Högst 50 % av bilparkeringarna är fasta/personliga.
7. Parkering hyrs och redovisas separat.
8. Parkeringsplatser öronmärka för bilpool.

Utöver de åtgärder som ingår i Baspaketet föreslås några åtgärder från Stjärnpaketet, se figur 7 minst tre av aktiviteter, varav en med stjärna behöver genomföras för att få möjlighet till ytterligare avdrag.

| Information  | Kollektivtrafik  | Cykel   | Bil  | Övrigt   |
|--|--|---|--|--|
| <p><b>Årlig mobilitetsaktivitet</b><br/>Fastighetsägaren genomför en årlig mobilitetsaktivitet, företrädesvis på våren. Aktiviteten kan ha olika upplägg, minst fri cykelservice ska erbjudas. Syftet är att på ett återkommande och positivt sätt hålla mobilitetsfrågan levande.</p> <p><b>Realtidstavlor för kollektivtrafiken</b><br/>Realtidstavlor monteras väl synliga för boende. Tavlorna ska kontinuerligt hållas i god drift. Syftet är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande.</p> | <p><b>Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 90 dagar för nyinflyttade</b><br/>Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Denna åtgärd ersätter 30 dagars kort i baspaketet. Syftet med kort 90 dagar är att etablera en vana bland de boende att resa kollektivt.</p> <p><b>Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 365 dagar för nyinflyttade</b><br/>Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Denna åtgärd ersätter både 30- och 90-dagarskort. Syftet är att privat bilägande ska kännas närmast överflödigt genom att de boende har sin kollektiva resa betald.</p> <p><b>Tillköp av kollektivtrafik</b><br/>Fastighetsägaren gör tillköp av kollektivtrafik. Syftet är att premiera åtgärder som bidrar till att erhålla god kollektivtrafik och som kanske ändå skulle ha genomförts av andra skäl..</p> | <p><b>Cykelservice rum</b><br/>Rummen ska ha automatiska dörrar och lämplig utrustning. De ska hållas i god drift och möjliggöra tvätt och underhåll av egen cykel. Minst ett servicerum per 100 lägenheter. Syftet är att underlätta för boende att hålla sin cykel i trim och uppmuntra fler att förlänga cykelsäsongen.</p> <p><b>Cykelpool* med specialcyklar</b><br/>Cykelpool med specialcyklar såsom exempelvis lastcyklar ska ordnas i ett lättillgängligt läge inom området. Cykelpoolen ska vara kostnadsfri för de boende och omfatta minst tre fordon per 100 lägenheter. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses. Syftet är att möjliggöra fler typer av ärenden med cykel.</p> | <p><b>Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå</b><br/>Max 10 % av platserna får vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivt.</p> <p><b>Bilpoolsfordon</b><br/>Minst ett fordon per 100 lägenheter ska finnas i ett attraktivt läge inom eller i direkt anslutning till området. Efterfrågan på fordon ska årligen följas upp och tillgodoses. Syftet är att ge boende tillgång till bil utan krav på egen bil eller egen parkering.</p> <p><b>Samlade parkeringsanläggningar</b><br/>Minst 50 procent av parkeringarna ska lokaliseras i samlade parkeringsanläggningar utanför bostadshusen. Syftet är att skapa förutsättningar för hög samnyttjandegrad och minskad bilanvändning.</p> <p><b>Medlemskap i bilpool</b><br/>Ett medlemskap som ingår i hyran under avtalets löptid erbjuds alla boende. Syftet är att medlemskapet ska göra poolbil så fördelaktigt att boende väljer bort ägande av egen bil.</p> | <p><b>Åtgärder för att minska resbehovet</b><br/>Fastighetsägaren genomför åtgärder som underlättar hemkörningstjänster, erbjuder kontorsfaciliteter, ordnar godsskåp i fastigheten och dylikt. Syftet är att boende ska kunna klara en del vardagsbehov utan resor.</p> <p><b>Extra åtgärder för gående</b><br/>Fastighetsägaren bekostar åtgärder som gör att fler väljer att gå till närbelägna målpunkter under hela året. T.ex. bredda eller rusta upp befintliga gångvägar, skapa nya gena gångvägar, sittplatser, extra gestaltning och underhåll m.m. Syftet är bl.a. att locka boende och andra att gå till fots och vistas i närmiljön hela året.</p> <p><b>Fastighetsägarens egna förslag</b><br/>Fastighetsägaren beskriver ett eller flera egna förslag på åtgärder. Åtgärderna ska syfta till att ge de boende incitament till minskad bilanvändning. Staden bedömer om den kan räknas som en stjärnåtgärd eller ej.</p> |

Figur 7. Stjärnpaketet för mobilitetsåtgärder (Källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad).

I området för fastighet Fiskebäck 8:1 finns goda cykelmöjligheter till attraktiva målpunkter, exempelvis Göteborgs skärgård, naturreservat och shoppingcenter Frölunda Torg. I planen bör det därför ingå kvalitativa cykelparkeringar, både för boende och besökare varför aktiviteter som främjar cykling och en aktiv livsstil är lämpliga att prioritera.

Följande åtgärder enligt stjärnpaketet planeras:

1. Realtidsinformation för kollektivtrafik.
2. Inom fastigheten upprätta en serviceanläggning med möjlighet till självservice och rengöring av cykel.
3. Cykelpool med lastcyklar för att kunna utföra ärenden med cykel istället för bil. (stjärnmärkt)
4. Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 90 dagar för nyinflyttade. (stjärnmärkt)
5. Leveransskåp för hemleveranser av t.ex. mat och andra varor "åtgärder för minskar resebehov".

Andra föreslagna av mobilitetsåtgärder:

- Laddstation för el-cykel.

Fem åtgärder varav två stjärnmärkta innebär att utöver avdraget för baspaketet med 0,05 parkeringsplatser per lägenhet kan ett ytterligare avdrag med 0,1 parkeringsplatser per lägenhet göras.

#### 2.4.2 VERKSAMHETER

Mobilitetsåtgärder för verksamheter bedöms inte i denna utredning. Byggherren kan föra en dialog med SBK och berörda förvaltningar om eventuella avdrag och åtgärder.

#### 2.4.3 RESULTAT MOBILITETSLÖSNINGAR

Mobilitetslösningarna inom aktuellt projekt tillämpas endast för bostäder. Parkeringstalet för bostäder kan om föreslagna mobilitetsåtgärder genomförs och avtal om detta sluts mellan Göteborgs stad och exploatörensänkas med 0,15 parkeringsplatser per lägenhet. En ytterligare sänkning med 0,05 parkeringsplatser per lägenhet ligger inte långt borta och förslag finns som skulle kunna diskuteras på ett mobilitetsmöte med Göteborgs stad. Parkeringstal efter val av mobilitetslösningar presenteras i tabell 5.

Tabell 5. Resultat mobilitetslösningar (Analyssteg 4).

|                                | Startvärde | Stort<br>Stadsdelscentrum | Lägesbedömning | Projektanpassning | Mobilitetslösningar |
|--------------------------------|------------|---------------------------|----------------|-------------------|---------------------|
| <b>Bil</b>                     |            |                           |                |                   |                     |
| Lägenheter<br>P/Igh            | 1          |                           | 1              | 1                 | 0,85                |
| Kontor<br>P/1000m <sup>2</sup> | 15         |                           | 15             | 15                | 15                  |
| Handel<br>P/1000m <sup>2</sup> | 35         |                           | 35             | 10                | 10                  |
| Båtplatser<br>p/båtplats       | 0,2        |                           | 0,2            | 0,2               | 0,2                 |
| <b>Cykel</b>                   |            |                           |                |                   |                     |
| Lägenheter<br>P/Igh            | 2,5        |                           | 2,5            | 2,5               |                     |
| Kontor<br>P/1000m <sup>2</sup> | 15         |                           | 15             | 15                |                     |
| Handel<br>P/1000m <sup>2</sup> | 10         |                           | 10             | 10                |                     |

## 2.5 RESULTAT P-TAL

Parkeringstalen för bil och cykel för ny exploatering av bostäder och verksamheter på fastigheten Fiskebäck 8:1 har utretts utifrån "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov" samt "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov Version 1.1"

Fyra analyssteg användes, startvärde (normalspann), lägesbedömning, projektanpassning och mobilitetslösningar.

För lägenheter har ett startvärde för bilparkering på 1 plats per lägenhet erhållits och efter en genomgång av samtliga analyssteg slutat på ett parkeringstal på 0,85 platser per lägenhet.

Parkeringstalen för cykel både vad gäller bostäder (2,5 platser per lägenhet) och verksamheter (15 respektive 10 platser per 1000m<sup>2</sup> verksamhetsyta) har förblivit oförändrade genom samtliga analyssteg.

### 2.5.1 P-TAL BIL

Parkeringstal för bil för fastigheten Fiskebäck 8:1 presenteras i tabell 6.

Tabell 6. Parkeringstal för bil.

|                                |      |
|--------------------------------|------|
| P-tal bil                      |      |
| Lägenheter<br>P/Igh            | 0,85 |
| Kontor<br>P/1000m <sup>2</sup> | 15   |
| Handel<br>P/1000m <sup>2</sup> | 10   |
| Båtplatser<br>p/båtplats       | 0,2  |

### 2.5.2 P-TAL CYKEL

Parkeringstal för cykel för fastigheten Fiskebäck 8:1 presenteras i tabell 7.

Tabell 7. Parkeringstal för cykel.

|                                |     |
|--------------------------------|-----|
| P-tal cykel                    |     |
| Lägenheter<br>P/Igh            | 2,5 |
| Kontor<br>P/1000m <sup>2</sup> | 15  |
| Handel<br>P/1000m <sup>2</sup> | 10  |

## 3 PARKERINGSPLATSER

### 3.1 BILPARKERING

#### 3.1.1 ANTAL PLATSER FRÅN P-TAL

Behovet av parkeringsplatser för planerad bebyggelse med lägenheter och verksamheter på fastigheten Fiskebäck 8.1 kan utläsas ur tabell 8.

Tabell 8. Antal parkeringsplatser från P-tal.

| Bil        | Beräknat<br>parkeringstal | Antal/Yta           | Antal parkeringsplatser |
|------------|---------------------------|---------------------|-------------------------|
| Bostäder   | 0,85                      | 125 st              | 106                     |
| Kontor     | 15/1000 m <sup>2</sup>    | 1240 m <sup>2</sup> | 19                      |
| Handel     | 10/1000 m <sup>2</sup>    | 620 m <sup>2</sup>  | 6                       |
| Båtplatser | 0,2                       | 100                 | 20                      |
|            |                           | Summa:              | 151                     |



Tabell 9. Samnyttjandeberäkning för besökande, verksamheter och båtplatser baserat på framräknade p-tal.

| Kategori                       | Mån-fredag dag | Fredag kväll | Lördag dag | Natt |
|--------------------------------|----------------|--------------|------------|------|
| Besök bostäder                 | 7              | 7            | 6          | 9    |
| Kontor                         | 18             | 4            | 2          | 2    |
| Sällanköpshandel               | 3              | 6            | 7          | 0    |
| Båtplatser                     | 9              | 9            | 18         | 9    |
| Totalt antal parkeringsplatser | 37             | 25           | 33         | 20   |

### 3.2 CYKELPARKERING

På fastigheten finns det idag inga fasta platser för cykelparkering

#### 3.2.1 PARKERING FÖR NY BEBYGGELSE

Antalet cykelparkeringsplatser som behövs för planerad bebyggelse presenteras i tabell 10.

Tabell 10. Antal parkeringsplatser från P-tal.

| Cykel    | Beräknat parkeringstal | Antal/Yta           | Antal parkeringsplatser |
|----------|------------------------|---------------------|-------------------------|
| Bostäder | 2,5                    | 125 st              | 313                     |
| Kontor   | 15/1000 m <sup>2</sup> | 1240 m <sup>2</sup> | 19                      |
| Handel   | 10/1000 m <sup>2</sup> | 620 m <sup>2</sup>  | 7                       |
|          |                        | Summa:              | 339                     |

#### 3.2.2 LOKALISERING OCH UTFORMNING AV PARKERING

För ny bebyggelse ställs höga krav på cykelparkeringen, som framkommit i tidigare kapitel 2.1.3 samt 2.4.1. Som åtgärder för att stärka hållbart resande och motivera låga parkeringstal för bil behöver det finnas både cykelparkeringsplatser med hög standard på väderskyddade platser, tex i källare samt platser nära entréer. På grund av önskemål om en flexibel detaljplan är exakt placering och utformning av cykelparkeringarna inte fastställd.



Figur 9. Illustrationen visar ett exempel med 140 cykelparkeringsplatser i markplan och 200 platser i garage. Parkeringsplan daterad 2022-04-22 (Arkitektbyråns design).

### 3.2.3 SAMNYTTJANDE

Några samnyttjanden av cykelparkeringsplatser är inte aktuellt.

## 4 SAMNYTTJANDE

Graden av samnyttjande har beräknats med hjälp av "Mall för samnyttjande av bilplatser" som Trafikkontoret i Göteborg har tagit fram. 38 parkeringsplatser i det sydvästra garaget samt de 28 platserna i markplan antas inte vara möjliga att samnyttja. De motsvarar parkeringsbehovet för 78 bostäder. Parkeringsplatserna i det nordöstra garaget och i markplan är möjliga att samnyttja. De motsvarar det totala behovet för kontor, handel, båtplatser och 47 stycken lägenheter. Tabell 13 visar antalet parkeringsplatser som behövs i det nordöstra garaget om samnyttjande sker. Det högsta värdet blir det dimensionerande värdet.

Resultatet från beräkningen av samnyttjande parkeringsplatser visar att det totala antalet parkeringsplatser kan sänkas från 151 till 132. Det är en minskning med 19p-

platser och motsvarar en minskning med ca 12 % av det totala antalet p-platser. Förutsättningarna för samnyttjande bedöms som god på grund av verksamheterna, besökande till bostäderna och båtplatserna har olika behov vid olika tider.

Tabell 11. Parkeringsbehovet för 48 bostäder och samtliga kontor, handel och båtplatser.

| P-tal bil                   |      | Antal platser |
|-----------------------------|------|---------------|
| Lägenheter P/lgh            | 0,85 | 40            |
| Kontor P/1000m <sup>2</sup> | 15   | 19            |
| Handel P/1000m <sup>2</sup> | 10   | 6             |
| Båtplatser p/båtplats       | 0,2  | 20            |

Tabell 12. Procentsatser vid samutnyttjande enligt "mall för samnyttjande av bilplatser" (Göteborgs stad).

| Kategori         | Mån-fredag dag | Fredag kväll | Lördag dag | Natt |
|------------------|----------------|--------------|------------|------|
| Bostäder         | 80             | 80           | 70         | 100  |
| Besök bostäder   | 80             | 80           | 70         | 100  |
| Kontor           | 100            | 20           | 10         | 10   |
| Sällanköpshandel | 40             | 80           | 100        | 5    |
| Båtplatser*      | 25             | 50           | 100        | 50   |

\*20 parkeringsplatser beräknas behövas till 100 båtplatser

Tabell 13. Bilparkeringsbehov för 48 lägenheter och samtliga kontor, handel och båtplatser.

| Kategori         | Mån-fredag dag | Fredag kväll | Lördag dag | Natt |
|------------------|----------------|--------------|------------|------|
| Bostäder         | 23             | 23           | 20         | 28   |
| Besök bostäder   | 10             | 10           | 8          | 12   |
| Kontor           | 19             | 4            | 2          | 2    |
| Sällanköpshandel | 4              | 8            | 10         | 1    |
| Båtplatser*      | 10             | 10           | 20         | 10   |
| Totalt           | 66             | 55           | 60         | 53   |

\*20 parkeringsplatser beräknas behövas till 100 båtplatser

Det behövs 66 ytterligare parkeringsplatser utöver de 66 som inte är möjliga att samnyttja. Det resulterar i ett totalt parkeringsbehov på 132 platser.

## 5 REGLERING KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSCKEDE

### 5.1 PARKERING PÅ GATUMARK

I närliggande villaområden finns det idag fri parkering på gatumark. Utrymmet på dessa gator är begränsat och det verkar i dagsläget inte utnyttjas av kringliggande fastigheter i sådan grad att det medför framkomlighetsproblem.

En gratisområdesutredning för närliggande område är utförd (2021-08-27) enligt trafikkontorets anvisningar. Slutsatsen i utredningen är att:

- Dagtid är ca 25% av platserna belagda, vilket innebär att det finns drygt 180 platser lediga i de undersökta områdena.
- Natttid är ca 9% belagda, vilket innebär att det finns drygt 220 platser lediga på de undersökta områdena.
- Området som ligger närmast fastigheten, har oberoende av tid på dygnet mellan 7-12% beläggning.
- Den låga beläggningen medför att det är sannolikt att boende, verksamma och besökare till den tillkommande bebyggelsen kommer att använda sig av de kringliggande parkeringsmöjligheterna. Detta då betalningsviljan för parkering är lägre än kostnaden för att uppnå självfinansierande parkering.
- Dock anses beläggningen ändå så pass låg att ingen överhängande risk bedöms finnas att gatorna kommer att nyttjas av besökare, boende och verksamma från exploateringen i en sådan grad att det leder till problem för områdets boende och verksamma.

## 5.2 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOSTNADSTÄCKNING

En parkeringsplats i garage på fastigheten Fiskebäck 8:1 beräknas ha en anläggningskostnad på ca 350 000 kronor. Med kringliggande kostnader så som drift och administration bedöms detta medföra en månadskostnad på ca 1100 kronor.

Utifrån kostnader för parkeringshyra i andra bostadsrättsföreningar, medlemmarnas förväntade betalningsvilja och med tanke på kostnader för parkeringar i närliggande områden med fri gatuparkering bedöm en månadskostnad på 600–800 kronor vara rimlig.

Sannolikheten är därför stor att en del av kostnaden för att anlägga parkeringar kommer att behöva delfinansieras med hjälp av ökade kostnader för bostads- och lokalhyror.

## 5.3 HANTERING AV PARKERING INOM PROJEKTOMRÅDET UNDER BYGGSKEDET

Då dagens fastighet kommer att rivas behöver den verksamhet som bedrivs i lokalerna idag flytta. Nya lokaler för verksamheter planeras inom fastigheten på det om idag är parkering och parkeringsmöjligheterna för verksamheter och båtplatser kommer under byggtiden att vara begränsade. Parkering under byggtiden kommer därför att behöva lösas på närliggande fastighet. Möjligheten att avtala om detta ses som goda.