

Särskild parkeringsutredning Nymilsgatan – Flatås Alléer Inför bygglov



**KOUCKY &
PARTNERS**
TRAFIK- OCH MILJÖKONSULTER

2016

Koucky & Partners AB

**På uppdrag av Nordfeldt och AB
Lejonstaden/Alaska Fastigheter AB**

Titel: Särskild parkeringsutredning Nymilsgatan-Flatås
Alléer – för bygglov

Författare: Martin Forsberg, Koucky & Partners

Medarbetare: Lena Nilsson, Koucky & Partners

Uppdragsgivare: Nordfeldt och Ab Lejonstaden/Alaska Fastigheter AB

Kontaktpersoner: Hasse Johansson, Nordfeldt
Serdar Erkan, AB Lejonstaden/Alaska Fastigheter AB
Martin Forsberg, Koucky & Partners AB

Uppdragsnummer: 16012

Datum: 2016-10-06

Bild på framsida: Martin Forsberg

Sammanfattning

På Nymilsgatan i Flatås, planeras 337 nya bostäder att byggas. En förskola omfattas också av planerna. Området ligger knappt 5 km söder om Göteborgs centrum, på en tomt där Motorbranschens Tekniska Gymnasium tidigare haft sina lokaler. Exploateringen ingår i den så kallade Jubileumssatsningen (numera BoStad2021) där Göteborgs Stad och fastighetsföretag överenskommit att till år 2021 bygga cirka 7 000 lägenheter utöver normal produktion. I den markanvisning som Nordfeldt erhållit tillsammans med Alaska/Lejonstaden finns ett fokus på effektivt byggande av lågenergibostäder och markanvisningen för området betonar vikten av bostäder som underlättar en ekologiskt hållbar vardag för de boende.

Bygherrarna har funnit att förutsättningarna för de planerade bostäderna skiljer sig från de generella antagandena i "Vägledning för parkeringstal..." (2011). Föreslagna parkeringstal grundas därför på en särskild parkeringsutredning på det sätt vägledningen ger möjlighet till.

Koucky & Partners har fått i uppdrag av exploateringsgruppen att genomföra en särskild parkeringsutredning för exploateringsområdet i två steg, inför förslaget till detaljplan och senare i anslutning till bygglov.

Målet med detta underlag är att genom ett avstamp i områdets förutsättningar och åtgärder som påverkar behovet av parkering av privat bil pröva möjligheterna till en viss sänkning av p-talet. Underlaget presenterar ett förslag som säkerställer god mobilitet för de boende. MM-åtgärder, tillsammans med faktorer som antal lägenheter, lägenhetssammansättning och särskilda boendetyper såsom BmSS och "Trygga Bostäder" samt god kollektivtrafik ligger till grund för föreslaget antal bilparkeringsplatser.

I Steg 1, inför detaljplan, presenterades argument för att projektet skall anses uppfylla villkor för god tillgänglighet med kollektivtrafik. Vidare presenterades områdesanknutna motiv för att projektets parkeringsförutsättningar snarare kan liknas vid de som gäller för "Centrala Göteborg" till skillnad från de som gäller för "Övriga Göteborg". Detaljplanen har beaktat reduktion för god kollektivtrafik medan fråga om vilken geografisk zon som bäst motsvarar området lämnades obesvarad.

Detaljplanen anger maxnivå till 185 stycken parkeringsplatser efter avdrag för god kollektivtrafik (utgångspunkten för detaljplan enligt "Vägledning till parkeringstal ..." (2011) var 206 stycken parkeringsplatser).

Detta utredningssteg, inför bygglov, presenterar ett förslag för faktisk miniminivå för exploateringsens parkering. Antalet lägenheter, lägenhetssammansättningarna (majoritet små lägenheter), de särskilda lägenhetstyperna ("Trygghetsbostäder" och BmSS) samt MM-åtgärder som ska genomföras för att säkra god mobilitet ger miniminivån av 152 stycken parkeringsplatser för bil: Nordfeldt 68 stycken och Lejonstaden/Alaska 84 stycken. 4 stycken bilpool platser tillkommer för Nordfeldts.

Behovet av cykelparkeringar är enligt p-tal 843 platser för boende i förråd och boende och besökare i anslutning till entrén, fördelat på exploatörerna och enligt 2/3 i förråd och 1/3 vid entré.

Innehållsförteckning

1	INLEDNING.....	5
1.1	SYFTE OCH MÅL	5
1.2	METOD	5
1.3	AVGRÄNSNINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	5
1.4	BESKRIVNING AV AKTÖRER	6
2	NYMILSGATAN.....	7
2.1	STYRANDE DOKUMENT OCH VILJEINRIKTNING	7
2.2	PLANOMRÅDETS FÖRUTSÄTTNINGAR	10
3	FAKTORER OCH MM-ÅTGÄRDER	12
3.1	FAKTORER SOM PÅVERKAR PARKERINGSBEHOV	12
3.2	MM-ÅTGÄRDER SOM PÅVERKAR P-TAL	13
3.3	LIKLANDE PROJEKT	16
4	P-TAL FÖR NYMILSGATAN - BYGGLOV	18
4.1	FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UTRÄKNING AV P-TAL	18
4.2	P-TALS KALKYL FÖR BIL ENLIGT BERÄKNINGAR FÖR BYGGLOV	19
4.3	REDUCERAT P-TAL, ZON ÖVRIGA GÖTEBORG	20
4.4	SAMMANFATTANDE TABELL – P-TALSBERÄKNINGAR	20
4.5	P-TALS KALKYL FÖR CYKEL ENLIGT BERÄKNINGAR FÖR BYGGLOV	22
4.6	OM UTVECKLINGEN BLIR EN ANNAN ÄN DEN ANTAGNA	22
5	REFERENSER	1

1 Inledning

1.1 SYFTE OCH MÅL

Koucky & Partners har fått i uppdrag av exploateringsgruppen att genomföra en särskild parkeringsutredning för exploateringsområdet inför bygglov. Utredningen bygger vidare på underlaget som togs fram för detaljplan, men konkretiserar antalet parkeringsplatser som exploateringen ger upphov till och en föreslagen miniminivå presenteras.

Denna parkeringsutredning utgör underlag inför bygglov.

1.2 METOD

Arbetet har genomförts genom informationsinsamling från respektive exploatör gällande uppgifter kopplade till fastigheterna, såsom fördelning av små respektive stora lägenheter, typ av lägenhet samt planer på åtgärder för att säkra god mobilitet för de boende.

Från kommunen har information om markanvisningen och information gällande vägledning till p-tal för bil respektive cykel för bostäder hämtats in. Uträkningar utgår från "Vägledning till parkeringstal ..." (2011) samt det förtydligande av p-talen som gjorts av Byggnadsnämnden och "Hantering av parkeringstal" för BoStad2021.

1.3 AVGRÄNSNINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Göteborgs Stad har beslutat att tilldela Nordfeldt och Lejonstaden/Alaska Fastigheter markanvisningen för de planerade bostäderna inom Flatås som går under projektnamnet Flatås Alléer. När Motorbranschens Tekniska Gymnasium lämnat sina lokaler vid Nymilsgatan har Göteborgs stad påbörjat ett arbete för att bygga bostäder på denna fastighet. Det nya projektet ingår i Jubileumssatsningen (Göteborgs Stad, 2015a), numera kallad BoStad2021.

Detaljplanarbetet för bostäder vid Nymilsgatan startade hösten 2015. Nymilsgatan ligger i området Flatås knappt 5 km söder om Göteborgs centrum och 1,5 km norr om Frölunda torg. I *Strategi för utbyggnadsplanering, Göteborg 2035* (2014), anges Flatås vara en del i det prioriterade utbyggnadsområdet Högsbo- Frölunda-Tynnered. Flatås ligger mittemellan de större målpunkterna Frölunda torg och Axel Dahlströms torg/Marklandsgatan och har enligt markanvisningen tillgång till bra kollektivtrafik. Flertalet andra detaljplaner i Nymilsgatans närområde kommer att bidra till att stärka underlag för service och handel i området.

Denna utredning presenterar underlag för bygglov med viljeinriktningen att sänka bedömningen av hur många bilparkeringsplatser som behöver anläggas i projektet. En majoritet av lägenheterna som ska byggas är små (1:or och 2:or), dessutom ska även lägenheter för "Trygghetsbostäder" samt BmSS-boende byggas vilket är boendetyper med målgrupp med ingen eller litet behov av egen bil och således inte heller behov av tillgång till bilparkering (eventuellt behov täcks med tillgång till bilpool). Utredningen bygger vidare på underlaget som togs fram inför detaljplan, men konkretiserar lägenhetsammansättning och typ av lägenhet samt vilka MM-åtgärder som är tänkta att genomföras för att säkerställa en god mobilitet för de boende.

1.4 BESKRIVNING AV AKTÖRER

Exploatörerna består av Nordfeldt samt AB Lejonstaden/Alaska Fastigheter AB. Fördelningen av total BTA på cirka 25 000 m² är ca 12 500 m² för Nordfeldt samt ca 12 500 för AB Lejonstaden/Alaska Fastigheter AB. I antal lägenheter ska Nordfeldt bygga 183 stycken och Lejonstaden/Alaska 154 stycken (Exakt antal kan komma att ändras).

Nedan följer en kort beskrivning av exploatörerna och deras exploateringsplaner. För uträkningar av p-tal för respektive exploatör, och totalt för exploateringen, se kapitel 4.

Nordfeldt

Markanvisningen till Nordfeldt avser hyresrätter. I Nordfeldts planer ingår att tillhandahålla BmSS-bostäder, "Trygghetsbostäder" för äldre och debutbostäder för unga. Både BmSS och "Trygghetsbostäder" är lägenheter avsedda för personer utan behov av parkeringsplats för egen bil. Trygghetsbostäder är en bostadstyp som ersätter tidigare äldreboende och servicehus. Bostaden är anpassad för att möjliggöra ett kvarboende i det egna hemmet sent i livet. Anpassningen avser anpassning för rullator och rullstol, förhöjd säkerhet och trygghet. Anpassningen förutsätter inte heldygnsvård men genom trygghetsvård och hemtjänst kan den kompletteras med vårdinsatser. För att tillse ett eventuellt behov av egen parkeringsplats för de boende i Trygghetsbostäder används ett p-tal från Malmö Stads P-norm där de använder sig av begreppen *äldreboende med visst vårdbehov* alternativt *äldreboende med vårdbehov* med 0,2 p-platser/lägenhet. Tillgången till bilpool kan också tänkas täcka ett behov bland de boende i "Trygghetsbostäder".

Utöver detta kommer Nordfeldts genomföra en rad MM-åtgärder för att säkra en god mobilitet för samtliga boende. Åtgärderna paketeras som en grön resplan och innefattar bilpool, cykelpool, provåkarkort med kollektivtrafik med mera.

BTA för Nordfeldts exploatering är cirka 12 500 m², varav cirka 67 procent är små lägenheter. Fördelningen mellan små och stora lägenheter är 122 stycken små (inklusive BmSS och "Trygghetsbostäder") och 61 stycken stora. Nordfeldt bygger även en förskola för fyra avdelningar.

AB Lejonstaden/Alaska Fastigheter AB

Markanvisningen till AB Lejonstaden/Alaska Fastigheter avser bostadsrätter. BTA för Lejonstaden/Alaskas exploatering är cirka 12 500 m². Fördelningen mellan små och stora lägenheter är 94 stycken små och 60 stycken stora. En majoritet, 60 procent av lägenheterna är alltså små lägenheter.

Lejonstaden/Alaska ämnar inte genomföra särskilda MM-åtgärder för reduktion av p-talet utan kommer att bygga det antal parkeringsplatser som "Vägledning till parkeringstal..." (2011) och reduktion för god kollektivtrafik ger.

2 Nymilsgatan

Här presenteras förutsättningar för området, grundat på geografiskt läge och styrdokument från Göteborgs Stad.

2.1 STYRANDE DOKUMENT OCH VILJEINRIKTNING

Inriktningen för exploateringen vid Nymilsgatan i Flatås (Järnbrott 148:1) möter flera av Göteborgs Stads viljeinriktningar och styrdokument. Dessa beskrivs nedan:

Hantering av parkeringsfrågan i BoStad2021

Ett förtydligande förslag hur parkeringsfrågan ska hanteras inom BoStad2021, i avvaktan på att nya vägledningstal är klara anger en rad hanteringsprinciper; bland andra:

- Nuvarande vägledning är utgångspunkt men ska tillämpas utifrån flexibilitet och trafikstrategins mål om minskat antal (bil)resor.
- Vägledande nivå är uträkningar för bygglov
- Inbesparade kostnader ska för parkering ge utrymme för finansiering av mobilitetsåtgärder
- För varje plan där p-tal ämnas frångås ska en parkeringsutredning tas fram som visar lösningar för god mobilitet för de boende
- Även om fullständig forskning angående procentuell effekt av olika åtgärder saknas ska det inte utgöra hinder för tillämpning av åtgärder som medel för lägre p-tal
- Mobilitetsåtgärder ska garanteras genom avtal/överenskommelser på minst fem år
- Reduktion av p-tal kan bli max 25 %

Översiktsplan samt Mål och inriktning

En central inriktning beskrivs i kommunens översiktsplan (Göteborgs Stad, 2009a). där det anges att Göteborg ska förtätas enligt principen att ”bygga staden inifrån och ut”. En tät, sammanhållen stad ger underlag för ett mer effektivt transportsystem och bidrar till att individens totala miljöpåverkan minskar.

Vidare anges under avsnittet *Stadsutveckling och bostäder* (s. 32-35) i dokumentet ”Mål och inriktningsdokument för Göteborgs Stad” bland annat att ”Göteborgarna ska inom gångavstånd ha god kollektivtrafik, service, affärer, skolor, torg och grönområden. Inriktningen ska vara att utveckla en blandstad med mer liv och rörelse, ökad trygghet och fler mötesplatser. Det innebär en stadsbild med mer utrymme för människor och mindre för bilar. Staden ska byggas så att bilen blir mindre nödvändig ” (Göteborgs Stad, 2016).

I *Strategi för utbyggnadsplanering, Göteborg 2035* (2014), anges Flatås vara en del i det prioriterade utbyggnadsområdet Högsbo- Frölunda- Tynnered. Flatås ligger mittemellan de större målpunkterna Frölunda torg och Axel Dahlströms torg/Marklandsgatan och har enligt markanvisningen tillgång till bra kollektivtrafik. Flertalet andra detaljplaner i Nymilsgatans närområde kommer att bidra till att stärka underlag för service och handel i området.

Jubileumssatsningen/BoStad2021

I Göteborg genomförs en särskild satsning – Jubileumssatsningen (numera BoStad 2021)– för att på kort tid åstadkomma en kraftigt ökad bostadsproduktion. Satsningen är ett gemensamt projekt mellan staden, Förvaltnings AB Framtiden och näringslivet med syfte att pröva nya former för samverkan för en effektivare plan- och exploateringsprocess och med målet att år 2021 ha färdigställt 7 000 bostäder utöver ordinarie takt i bostadsbyggandet.

Exploateringen längs Nymilsgatan är en del av BoStad2021 vilken är ett svar på den viljeinriktning som bland annat pekas ut i kommunens översiktsplan (Göteborgs Stad, 2009a) och i ”Mål och inriktningsdokument för Göteborgs Stad” (Göteborgs Stad, 2016).

Markanvisningens inriktning

I förutsättningarna för markanvisningen tydliggörs en ambition för exploateringen som bland annat ska bygga på att endast uppföra lågenergibyggnader men även andra lösningar som underlättar för en ekologiskt hållbar vardag. Exploatörerna själva har en tydlig idé om utvecklingen av det angivna området och hur exploateringen kan bidra till en hållbarare vardag för de boende, inte minst när det kommer till transport, resande och mobilitet.

Göteborg ska, för att bli en hållbar stad med globalt och lokalt rättvisa utsläpp, minska sin klimatpåverkan. 2020 ska utsläppen av koldioxid i Göteborg ha minskat med minst 40 procent jämfört med 1990. Bostadsbyggandet är ett viktigt led i att ställa om Göteborg till en socialt och ekologiskt hållbar stad. Utvecklingen av nya bostäder vid Nymilsgatan omfattas av kommunens ambition att utveckla staden i en mer socialt och ekologiskt hållbar riktning. En viktig aspekt för att underlätta en hållbar vardag är faktorer och åtgärder som påverkar människors behov av resor och transporter. Kopplingen mellan utveckling av bostäder och resande är tätt sammanvävd med de kommunala riktlinjerna för att tillse behovet av bil- och cykelparkering.

Vägledning till parkeringstal och Parkeringspolicy

Göteborg Stads ”Vägledning till parkeringstal...” (2011) är en vägledning för att bedöma lämpligt utrymme för parkering. Vägledningen har inte en direkt rättsverkan utan är just en vägledning, en guide som pekar ut en riktning; vilket understryks av att det handlar om ”tal”, och inte ”normer”. Vad som är lämpligt utrymme avgörs av Byggnadsnämnden och analyseras utifrån förutsättningarna i varje enskilt projekt. Vägledningen är ett stöd för exploatörer då den pekar ut en riktning, både för detaljplan och inför bygglov. Den är även tänkt att förenkla handläggningen för Byggnadsnämnden så att likartade ärenden bedöms lika, men även så att projekts specifika förutsättningar vägs in.

I Göteborg Stads parkeringspolicy (2009) anges det:

”Målsättningen med parkeringspolicyn är att medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Vi ska ha en attraktiv och vacker stad med en hållbar stadsutveckling – socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Parkeringspolicyn ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafik eller cykel framför bil.”

I ”Vägledning till parkeringstal...” (2011) följs detta synsätt upp:

”Parkeringstalen har ingen direkt rättsverkan, utan är en lokal tillämpning av plan- och bygglagens regler om parkering. Byggnadsnämnden måste avgöra om lämpligt utrymme för parkering är tillgodosett i skälig utsträckning i varje enskilt ärende. Parkeringsfrågan ska alltid analyseras utifrån de specifika förutsättningarna i varje enskilt projekt.”

Vidare menas det att *”om ett projekt har en speciell inriktning som medför att parkeringstalen inte motsvarar lämpligt utrymme för parkering bör en särskild parkeringsutredning tas fram”* samt *”begränsade möjligheter till parkering vid bostäder syftar till minskat bilinnehav. Det innebär att boende i områden där transportbehovet ofta kan tillgodoses med andra färdmedel än bil, inte kommer att kunna ha bil i lika stor utsträckning som idag.”* (Göteborgs Stad, 2011).

Genom en särskild parkeringsutredning kan byggherren/-herrarna ta fram underlag som visar hur exploateringens särskilda inriktning påverkar vad som är lämpligt utrymme för parkering (Göteborgs Stad, 2011); detta är vad byggherrarna funnit lämpligt i detta projekt. Under senare tid har man i en rad andra projekt i Göteborg genomfört motsvarande utredningar.

Byggnadsnämnden gjorde i juni 2015 ett förtydligande angående möjliga avsteg från *”Vägledning till parkeringstal...”* (2011) gällande utvecklingsområden inom Älvstaden, men även för andra områden. Revideringar av rådande p-tal är under genomförande med mål om att flexibla p-tal ska tillämpas. Flexibla p-tal anges vara ett förhållningssätt som redan idag ska tillämpas:

”En förutsättning för planeringen av områden/planer inom främst Älvstadenområden som Masthugget, Frihamnen, Backaplan och Centralenområdet ska därför vara att inte fortsätta planera utifrån nu gällande p-tal utan ha inriktning på lägre nivåer” samt *”Till dess att ny vägledning för parkeringstal fastställs är samma nivåer för parkeringstal i pågående arbeten i t.ex. Älvstaden och andra områden, samt att utgå ifrån Trafikstrategins mål om minskad biltrafik därför en lämplig temporär utgångspunkt.”* (Byggnadsnämnden (2015))

2.2 PLANOMRÅDETS FÖRUTSÄTTNINGAR

Bild 1 visar planområdet.

Bild 1 Planområdet

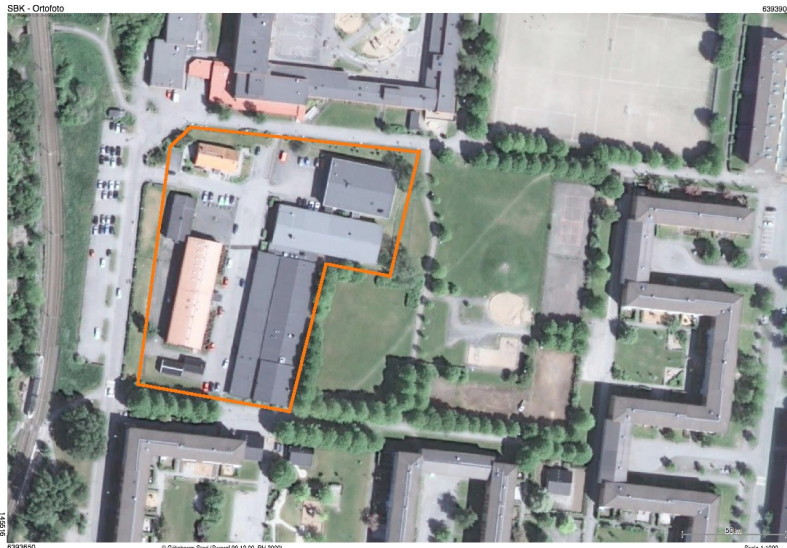


Bild 2 ger en översikt över området. Exploateringsområdet är markerat centralt i bilden (orange), närmsta hållplatser för spårvagn och buss (ljusblå), spårvagnslinje (gul), busslinje (blå) samt handel, service och tjänster (lila).

Bild 2 översikt exploateringsområdet samt hållplatser och handel och service

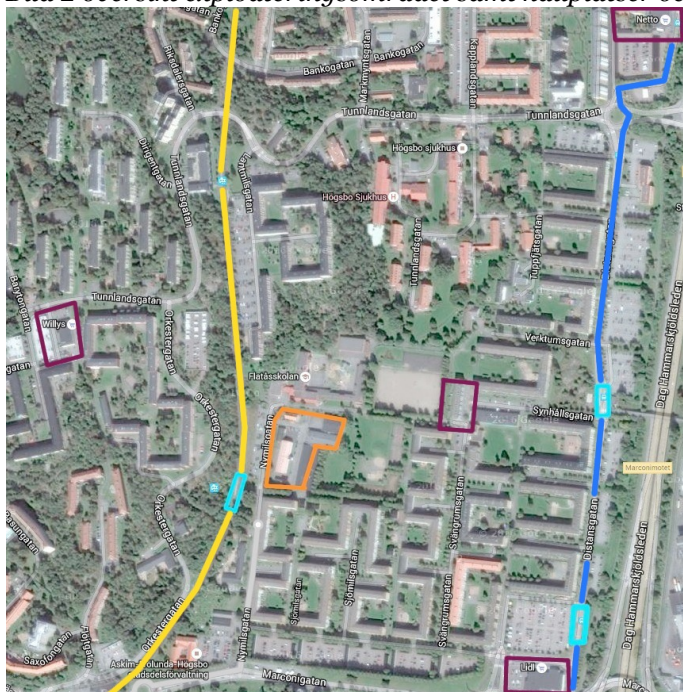
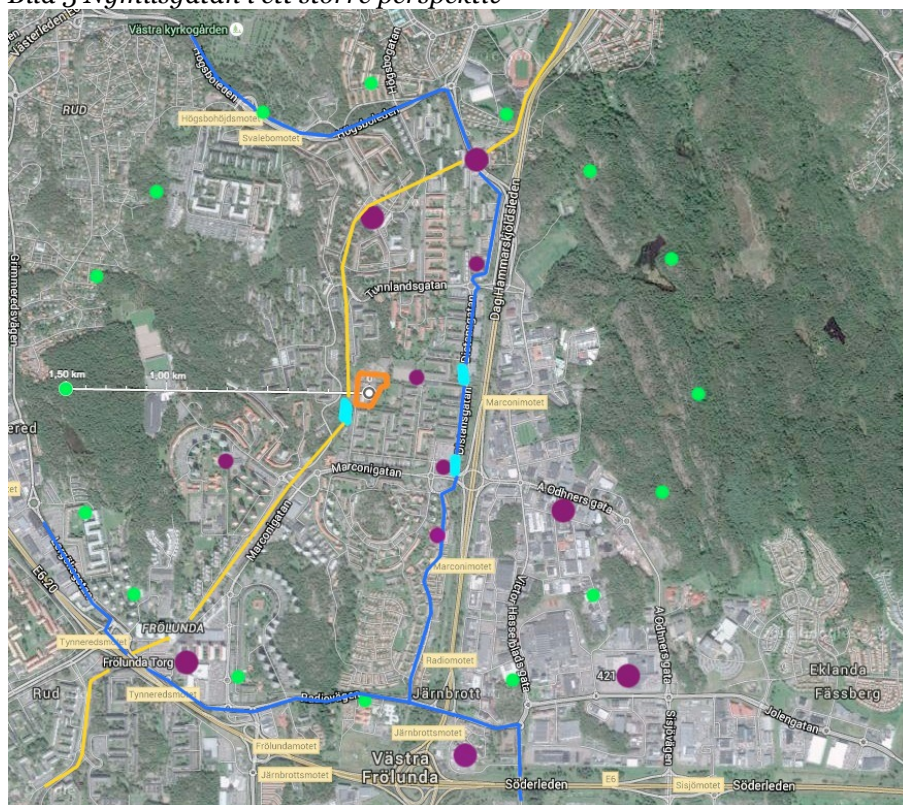


Bild 2 visar det närmsta grannskapet med livsmedelshandel, Lidl och Netto, samt Flatås torg med viss handel, restaurang och kyrka inom 500 meter. Pågående planerad nybyggnation i området omfattar 1 100 lägenheter och kan antas förstärka närservicen.

I dag finns i Flatås 1 800 lägenheter, alla byggda under 1960-talet. Principen är utifrån matad trafik, skaffgator för angöring och parkering i områdets utkanter. Alla bostäderna har till låg kostnad haft tillgång på markparkering, ibland i form av garage eller med motorvärmare. I dag finns under utbyggnad eller i planer över 1 100 nya bostäder. När planerna för Dag Hammarskiölds led påbörjas, tillkommer många fler och i princip all nuvarande markparkering kommer att ersättas av parkering i däck eller underjordiska garage.

Bild 3 sätter Nymilsgatan i ett större perspektiv. Flatås Alléer, vid Nymilsgatan är markerat central i bilden (orange), närmsta hållplatser för spårvagn och buss (ljusblå), spårvagnslinje (gul), busslinje (blå) handel service och tjänster (lila). Avståndet 1,5 km från Flatås Alléer är markerat med gröna prickar. På ett avstånd av 1,2 km (ca 900 m fågelvägen) annat Axel Dahlströms torg med bibliotek, vårdcentral, apotek, bank, ICA, bageri, cykelaffär, frisörer, skomakeri, restauranger, fritidsgård och gym. På samma avstånd finns öster om Dag Hammarskiöldsleden, vid A Odhners gata, olika specialaffärer för kontor, bilvård, hantverk och hus. Strax sydost om A Odhners Gata ligger handelsområdet 421 med flera välkända butiker. Till Frölunda Torg är avståndet 1,5 km. Här finns ett brett utbud av service och handel med 200 butiker, restauranger med mera. Utöver detta finns en rad livsmedelsaffärer och butiker utspridda i närområdet.

Bild 3 Nymilsgatan i ett större perspektiv



Angående kollektivtrafikförsörjning finns det framtida planer på möjliga hållplatslägen för (stom)buss och spårvagn samt att koppla på spårtrafik på Västlänken från Säröbanan. Förutom redan nämnda Frölunda Torg och Marklandsgatan pekas även närliggande Radiomotet ut som viktig hållplats (Göteborgs Stad, 2015b).

Parkering i området idag

Angående parkeringssituationen i närområdet idag har en kartläggning av parkeringssituationen i grannskapet initierats av Stadsbyggnadskontoret inför

detaljplaner för bostäder vid Distansgatan/Marconigatan. Utredningen (Trivector, 2016) presenterar dagens parkeringssituation i området; samtliga med låga avgifter vid Distansgatan/Marconigatan. Dessa parkeringar berörs av utvecklingsplaner för just det området då de kommer att bebyggas av bostäder. Den befintliga bostadsrättsföreningens (Brf Flatås 1) markparkeringsplatser kommer att ersättas med garage eller p-däck med följden av sänkt/anpassat antal platser samt höjda avgifter. *Denna utveckling omöjliggör* samnyttjande av dessa platser av andra aktörer i området. Historiskt har alla bostäderna till låg kostnad haft tillgång på mark, ibland i form av garage eller med motorvärmare. I dag finns under utbyggnad eller i planer över 1 100 nya bostäder och när planerna för Dag Hammarskiölds led påbörjas tillkommer många fler. Detta innebär i princip att all nuvarande markparkering kommer att ersättas av parkering i däck eller underjordiska garage. Förutsättningarna för parkeringsflykt är alltså starkt begränsade.

3 Faktorer och MM-åtgärder

I detta kapitel listas först de faktorer som påverkar behovet av parkering för privat bil i området följt av MM-åtgärder som ska genomföras för att säkerställa en god mobilitet för de boende. Faktorer som påverkar har i underlag inför detaljplan¹ utretts närmare och sammanfattas endast i denna utredning.

I detta steg 2, *Inför bygglov*, kopplar parkeringsutredningen beräkningarna till projektens mera preciserade innehåll och inriktning.

3.1 FAKTORER SOM PÅVERKAR PARKERINGSBEHOV

Påverkande faktorer är:

- Stadens mål- och inriktningsdokument, inklusive Jubileumssatsningen och markanvisningen för området
- Byggherrarnas viljeinriktning, med byggnation av en majoritet små lägenheter och särskilda boendetyper ("Trygghetsbostäder" samt BmSS)
- Närhet till kollektivtrafik
- Främjande av cykel och gång
- Närhet till transportmålposter som service, skolor, grönområden mm
- Prioriteringar av markens användning
- Gröna bostadsgårdar
- Kostnader för bilparkering
- Bilinnehav
- Andra näraliggande planer
- Referensprojekt med samma utgångspunkt

Sammantaget för Flatås Alléer motiverades i detaljplanen en reduktion med 10 procent av parkeringsbehovet på grund av god kollektivtrafik. Fastslagen maxnivå i detaljplan är 185 stycken parkeringsplatser. En utblick om villkor för framtida transportval anger:

¹ Koucky & Partners (2016) Särskild parkeringsutredning Nymilsgatan - Flatås Alléer. Del 1 - inför detaljplan (2016)

Kollektivtrafik

I målbild 2035 skisseras en utveckling där stora satsningar på kollektivtrafiken skall öka kapaciteten med 75 % och korta restiderna i stornätet med 20-25 % och bidra till sänkning av antalet bilar i trafiken. Flatås som har ett gynnsamt kollektivtrafikläge kan få betydande fördel av en sådan utveckling. I närområdet kan det innebära tätare spårvagnstrafik och en komplettering med hållplats inom nära gångavstånd för snabbussar vid Dag Hammarskiölds led. En sådan trafiklösning är redan under övervägande när Högsbos verksamhetsområde omvandlas till blandstad.

Cykeltrafik

Vid samma planeringshorisont 2035 skall minst 35 % av resorna ske till fots eller med cykel. Cykelvägnätet ska byggas ut och målet är att tredubbla antalet cyklister till 2025. I anslutning till bostadsprojektet byggs en ny cykelväg på Nymilsgatan. Längs Dag Hammarskiölds led finns bra leder. Nya typer av cykelfordon, som t.ex. lastcyklar, elcyklar och utrustning som möjliggör cykling under större del av året bidrar till att fler väljer cykel för sina transporter.

Biltrafik

I trafikstrategin *En nära storstad* finns inte samma plats för bilen för dagliga resor. Att använda bil för dagliga resor sker i *En nära storstad* på andra villkor med minskad framkomlighet och med högre parkeringskostnader. Andelen bilresor ska minska med 25 %. På lokal nivå kan ökade parkeringskostnader vid bostaden bidra till minskade bilresor med egen bil. Trängselskatt och försämrade framkomlighet om Dag Hammarskiölds led byggs om till stadsboulevard med lägre kapacitet och sänkt hastighet pekar i samma riktning.

3.2 MM-ÅTGÄRDER SOM PÅVERKAR P-TAL

Här presenteras först Nordfeldts projekt följt av de MM-åtgärder som ska genomföras för att säkerställa en god mobilitet för de boende (Lejonstaden ämnar inte genomföra särskilda MM-åtgärder).

Projekt Nordfeldt

Projektet avser hyresrätter som i linje med stadens markanvisning skall bidra till en social mångfald och främja en ekologisk hållbar vardag för de boende. Målgrupp och inriktning är bred, från debutbostäder för unga hushåll till ett kvarboende för äldre i livets slutskede, från enpersonshushåll till familjer med barn, från omflyttning inom Flatås till nyinflyttade. Lösningar som skall underlätta de boendes resor behöver därför vara sammansatt av olika transportalternativ men hänsyn till målgrupperna och till resornas karaktär.

En strävan för projektet är att genom ett boende i Flatås ha tillgång till betydelsefulla resmål för vardagsresor utan att vara beroende av egen bil. Exempelresor är:

- *Resor till förskola och skola:* en ny förskola byggs i projektet och avståndet till Flatåsskolan, F-6 skola, är mindre än 50 m
- *Inköpsresor:* flera dagligvarubutiker ligger på cykelavstånd inom 0,5-1 km. På 1-1,5 km avstånd finns omfattande detaljhandel, sällanköpsbutiker och annan service vid Axel Dahlströms Torg, A Odhners gata, Frölunda Torg och Sisjön. Inom projektet kommer det att finnas ett mottagningsrum för varuleveranser vilket underlättar internethandel och varuleveranser samt minskar behovet av egna transporter.
- *Resor i samband med rekreation:* inom 100 m finns den stora upprustade Flatåsparken. Inom 1,5 km finns Ruddalens träningsanläggningar, Frölunda simhall och Änggårdsbergens naturreservat. Med cykel nås Slottsskogen, Botaniska trädgården, Värens sportfält och Askimsbadet

- *Resor till arbete:* redan i dag har denna del av Flatås mycket god kollektivtrafiktillgänglighet och många arbetsplatser nås med rimliga restider med spårvagn eller cykel. Denna andel kommer att öka avsevärt om målbilden 60 000 nya arbetstillfällen i stadskärnan förverkligas.

Från nämnda utgångspunkter och utblickar (se 3.1) eftersträvas i projekt Nordfeldt en kombination av transportlösningar som, jämte att promenera, stödjer val av cykel och kollektivtrafik och bilresor som inte baseras på egen bil. En bilpool i kombination med en cykelpool med specialfordon, bekväm cykelförvaring, tvätt och serviceplats för cyklar och provvåkarkort för kollektivtrafik kompletterar varandra för att stimulera till en övergång mot mer ekologiskt hållbara resval. Tillsammans med marknadsföringsinsatser avses de ingå i en Grön resplan för projekt Nordfeldt. De utgör samtidigt utgångspunkt för tillämpning av flexibla p-tal.

Bilpool

Bilpool med uppställningsplatser kommer uppföras i projektet. Bilpoolens fasta avgift ingår i hyran för de boende under 5 år. Bilpoolen kommer att vara etablerad vid inflyttning och ha bilar tillgängliga som motsvarar efterfrågan, minst 1 bil/50 lgh. Fordonen skall vara av olika storlek och ha en tydlig miljöprofil. Etableringen kombineras med marknadsföringsinsatser. Tillgången till bilpool kan för unga hushåll innebära att man avstår från eller skjuter upp inköp av egen bil. För familjer med barn ger en bilpool möjlighet att kombinera vardagens transporter med cykel och kollektivtrafik med tillgång till bil t.ex. vid veckoslutsresor och transporter. För äldre i trygghetsboendet som i tidigare boende haft tillgång till bil och billig markparkering kan det vara rätt tillfälle att välja bort den egna bilen och vid behov nyttja en bekväm poolbil utan att behöva tänka på service, försäkringar osv.

En bilpool har flera effekter på behovet av egen bil. En bilpool minskar det totala behovet av egen bil då den möjliggör tillgång till bil för ärenden där bil behövs och är nödvändig; samtidigt minskar bilpool bilanvändningen då nyttjandet blir mer effektivt genom att benägenheten att använda bil "slentrianmässigt" minskar utan tillgång egen bil.

Planerad bilpool får centrala platser på marknivå. Det blir en öppen bilpool som kommer att kunna användas även av andra boende i Flatås vilket stärker underlaget och möjliggör att fler bilar ingår. Indirekt minskar en bilpool privat bilinnehav inom ett större område då de vanligaste lösningarna är "öppna" bilpooler som alla privatpersoner har möjlighet att ansluta sig till.

Nordfeldt avser att teckna avtal med Sunfleet² som är det företag idag med mest erfarenhet av marknadsföring, etablering och drift. Ett avtal med Sunfleet om bilpool kommer att läggas till bygglovshandlingarna.

Cykelåtgärder

En rad cykelfrämjande åtgärder planeras för att underlätta för cykling bland de boende och åtgärderna är tänkte att underlätta och uppmuntra till arbetsresor såväl som särskilda ärendetyper såsom hämta och lämna barn, inköpsresor mm.

Särskild kvalitetshöjning av cykelparkeringar

Cykelparkeringarna kommer vara av god kvalitet och möjliggöra säker ramlåsning, vara anpassade för olika typer av cyklar och vara placerade på attraktiva, trygga ställen med gott om plats. Området kommer att ha väderskyddade cykelparkering i källare och i markplan. Kvalitetssäkrad parkering som uppfyller dessa principer kan

² Vid skrivandet av detta underlag har Sunfleet idag bilpooler i närområdet vid Riksdalersgatan (två bilar), Kapplandsgatan (två bilar), Marklandsgatan (två bilar, inklusive skåpbil) och vid Positivgatan (en bil)

till viss del ses vara viktigare än antal platser. Byggherren kommer även att erbjuda möjlighet att hyra individuella cykelgarderober för säker förvaring.

Cykelpool

En cykelpool för de boende att boka och nyttja bidrar till att främja cykling och sänker behovet av privat bil i vardagen. Framförallt lådcyklar för barn och last, elcyklar, cykelkarror kommer att ingå och erbjuder de boende en typ av cykel som underlättar specifika ärenden, som att handla och frakta varor. En cykelpool planeras i projektet samordnat med bilpoolen, alternativt etableras den och sköts av byggherren; klagörande avtal kommer läggas till bygglovshandlingarna.

Även tillgång till vanliga cyklar planeras vilket tänkas minska behovet av antalet cykelplatser och vara intressant för sällan-cyklister, men kan även tänkas vara intressant för besökare då cyklarna kan användas som gästcyklar.

Cykelunderhåll

Avsatta ytor för att kunna tvätta, underhålla och reparera sin cykel är ett bra sätt att få de boende att ta hand om sina cyklar. Tillgång till luft och verktyg förstärker denna service och underlättar för de boende att ta hand om sina cyklar. Detta minskar cykelvrak och övergivna cyklar vilket underlättar skötsel av cykelparkeringar och cykelrum. Gemensamhetsytor kan även bidra till sammanhållning och bekantskap mellan de boende.

Lokal cykelkarta

En lokal cykelkarta/-guide ska tas fram och finnas för de boende. Kartan kommer att visa cykelvägar, inte bara i närområdet när det kommer till handel och service; utan ger även tips på bra cykelvägar till målpunkter som Slottsskogen, Botaniska Trädgården, Marklandsgatan, Frölunda Torg, Linné, Järntorget, Centrum, m.fl.

Denna åtgärd kommunicerar cyklingens möjligheter och är särskilt viktig för dem som är intresserade av att cykla mer och att uträtta ärenden på cykel men som är osäkra på cykelvägar, målpunkter, tid, mm.

Kollektivtrafikåtgärder

Provåskort för Stadstrafiken

För projekt som har närhet och tillgång till god kollektivtrafik finns förutsättningar för att stimulera bilresenärer att ändra sina resvanor. Marknadsföring och reseinformation är centralt och kombinerat med ett "provåskort" skapas goda förutsättningar till varaktiga förändringar. Byggherren kommer att erbjuda de nyinflyttade ett provåskort som ett led projektets "gröna resplan" för att bidra till minskat behov av egen bil.

Övriga åtgärder

Leveransrum

Projektet kommer att pröva möjligheten att anlägga ett leveransrum i fastigheten dit leverans av varor kan ske, t.ex. paket från internethandel och hemkörda dagligvaror. Leveransrummet kan bestå av ca 20 leveransboxar så att de boende kan få paket (som är större än brevinkast) hemlevererade. Exakt system för detta är inte klart men prövas. Systemet behöver vara enkelt för hög användarvänlighet och flexibelt så att olika leverantörer kan lämna paket på platsen.

Möjligheten att få paket levererade till sitt hem innebär att resor till och från utlämningsställen inte behövs göras.

Uppföljning

Uppföljning av MM-åtgärderna kan ske efter 2, 5 och 10 år. Uppföljning kan också jämföras med liknande projekt i t.ex. Malmö och genom samordning av

Trafikkontoret även säkerställa jämförelser med andra projekt i Göteborg, t.ex. Brf Viva, Guldmyntsgatan och Frihamnen etapp 1.

Sammanfattning faktorer och åtgärder

De planerade MM-åtgärderna, bilpool samt cykelfrämjande åtgärder, ligger till grund för det antal parkeringsplatser som föreslås. Varje MM-åtgärd kan förstås ha en isolerad påverkan på behovet av egen bil, men dess effekter är endast additiva till en viss gräns och räknas alltså inte ihop till. Istället genererar åtgärderna tillsammans en möjlig reduktion på 25 procent av p-talen.

Åtgärderna paketeras som en "Grön resplan" för projekten med målet att de olika åtgärderna ska möjliggöra att bo och leva i området utan att behöva ha en egen bil. En del av åtgärderna kan tänkas vara intressanta även för de som behöver egen bil men som genom t.ex. cykelpool vill minska den dagliga bilanvändningen.

Den föreslagna reduktionsnivån stärks även av lägenhetssammansättningen (majoritet små lägenheter), de särskilda lägenhetstyperna (BmSS och "Trygghetsbostäder") med tillhörande målgrupper utan eller med lågt behov av parkering av egen bil samt tillgång till god kollektivtrafik.

3.3 LIKANDE PROJEKT

Nedan presenteras några referensprojekt, som alla omfattar anpassningar av p-talen samt exempel på olika mobilitetslösningar för att säkerställa god mobilitet. Samtliga exempel är från Göteborg förutom Klippern 4 från Malmö. Göteborgsexemplen visar samtliga på avsteg från "Vägledning till parkeringstal..." (2011). Samtliga projekt pekar ut en riktning och MM-lösningar som möjliggör avsteg från p-talen.

Guldmyntsgatan, Högsbo Göteborg,

På tidigare Högsboskolans tomt ska det byggas cirka 430 stycken lägenheter i varierande storlek. Åtgärder för att möjliggöra hållbart resande för de boende var en av förutsättningarna, där områdets begränsningar gjorde att parkeringslösningar blev en central utmaning med tanke på den stora mängd lägenheter som området skulle lösa. Sex av sju aktörer inom exploateringsområdet tog också en tydlig inriktning för sitt boende med fokus på målgrupper som vill bo och leva med lägre eller ingen tillgång till privat bil. Exempel på målgrupper är yngre förstagångsköpare, äldre utan behov av bil men även byggemskaper med stadgar om en ekologisk vardag utan privat bil.

Parkeringsutredningen som togs fram påvisar åtgärder och lösningar som säkerställer en god mobilitet för de boende, även utan egen bil. Åtgärder är bland annat införandet av bilpool där medlemskap för de boende ingår i hyran, kvalitetshöjning och prioritering av cykelparkering med ytor för reparation med mera. Enligt beräkningar baserade på kommunens riktlinjer skulle exploateringen generera 239 stycken bilparkeringsplatser (p-tal 0,55). Parkeringsutredningens reducerade och godtagna förslag visar istället ett behov av totalt 99 stycken bilparkeringsplatser (p-tal 0,23). Exploatörer: Riksbyggen, Tommy Byggare, Almgren Fastigheter, Svanström Fastigheter samt tre bo- och byggemskaper (Koucky & Partners, 2015).

Brf Viva, Positive Footprint Housing, Guldheden Göteborg

Riksbyggens *Positive Footprint Housing* är ett forsknings- och bostadsprojekt i samarbete med Johanneberg Science Park, Chalmers, Göteborgs Universitet och Göteborg Energi. I projektet står social hållbarhet, energieffektivitet och minskad miljöpåverkan i fokus, uttalat är även en ambition gällande hållbar färdmedel och mobilitet kring boendet. Mindre lägenheter och större gemensamma ytor ses vara till

förmån och kollektiv vinning och inriktningen på bilfritt boende innebär även stora ekonomiska fördelar för utvecklarna. Brf Viva erbjuder ingen tillgång till parkering av egen bil, dock finns det platser för bil- och elbilspool.

Enligt parkeringsutredning (ÅF, 2012) skulle brf Viva räknat efter "Vägledning för parkeringstal ..." (2011) behöva totalt 53 bilparkeringsplatser (boende 49 stycken platser och besök 4 stycken platser). Exploatör: Riksbyggen (ÅF, 2012).

Masthuggskajen, Göteborg

Trafikstrategins mål om 25 procent lägre bilresande för hela staden 2035 innebär ett annorlunda beteende att parkera. Bilinnehavet bedöms bli lägre och de boendeparkerade bilarna bedöms stå parkerade under större tid. Beslut är taget i byggnadsnämnden att antalet parkeringsplatser för planen ska följa trafikstrategins mål. Ett sådant beslut gör den här planen till ett pilotprojekt för arbetet med nya vägledningstal för parkering som bättre stöder trafikstrategins inriktning för minskat bilåkande och medverkar till att säkerställa utbyggnadsplaneringens mål.

Gunnestorpsvägen, Tuve, Göteborg

Markanvisning öppen för ansökan. I programunderlaget för ansökan gäller, enligt staden, att en nyckelfråga för att kunna nå eftersträvd bostadsvolym är att bilparkeringsplanerna kan hanteras på ett effektivt sätt, vilket troligen delvis kräver underjordiska garage. En del av lösningen är troligen också att ett lägre parkeringstal än vad Göteborgs stads nuvarande vägledning ger. En lägre parkeringsdimensionering kommer att kräva trovärdiga sätt att minska incitamenten till att äga egen bil genom olika former av mobilitetslösningar.

Rambergstaden, Göteborg

Laga kraftvunnen plan med flera likheter med Nymilsgatan. Förslaget omfattar 600 lägenheter och förskola med begränsad lekgård. Exploatörerna har gjort en parkeringsutredning parallellt med planarbetet. Den ingår i planprocessen och i planbeskrivningen sägs den utgöra ett bra underlag för avsteg från kommunens p-policy för att minska p-talen. Området ligger strax utanför begreppet *Centrala Göteborg* men utredningen hävdar att p-talen för centrala Göteborg kan användas. God kollektivtrafik med flera spårvägslinjer ligger nära. Utredningen diskuterar mobilitetslösningar som är tänkbara att användas utan att förbinda sig genomföra. Slutsatsen i Mobilitetsutredningen blir att en reduktion med 33 % är lämplig i projektet

Gitarrgatan

Enlig kommunens vägledning för parkeringstal bör planförslaget möjliggöra för 151 parkeringsplatser för boende enligt ett parkeringstal på 8,2 bilplatser/1000 m². Förslaget redovisar 6,8 platser/ 1000 m². Stadsbyggnadskontoret anser att avsteg från kommunens vägledning till parkeringstal vid detaljplan bör kunna göras. I förslaget finns inte redovisat några mobilitetslösningar.

Klippern 4, Västra Hamnen Malmö, 0 i p-tal,

Denna exploatering på cirka 50 lägenheter i varierande storlek à två rum och kök i Västra Hamnen i Malmö har 0 (noll) i p-tal. För att helt frångå krav att bygga parkering har ett stort fokus lagts på cykelrelaterade åtgärder: väderskyddad cykelparkering i markplan för samtliga cyklar, specialutformade entrébalkonger, plats att hänga cykel i lägenhet, regnkläder till samtliga boende, servicestation inklusive pump, tvätt och yta för reparationer, cykelpool bestående av två lastcyklar, två gästyklar, två cykelkärror, tio elcyklar, samt tio gemensamma vikcyklar samt vinterutrustning för samtliga cyklar i cykelpoolen, fri cykelservice två gånger om året, två gratis transporter med cykelåkeri per år, leveransrum för varor i varje fastighet mm. Inom 500 m från fastigheten finns även nio stycken bilpoolsbilar. Medlemskap i bilpool ingår i hyran i fem år. Efter två, fem samt tio år görs uppföljning där de olika åtgärderna utvärderas. Sådant material finns ännu inte att tillgå.

4 P-tal för Nymilsgatan - Bygglov

4.1 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UTRÄKNING AV P-TAL

Nedan beskrivs områdets förutsättningar enligt "Vägledning till parkeringstal..." (2011) gällande zonindelning, samt reduktion för god kollektivtrafik respektive mobilitetsåtgärder

Parkeringszon bil

Området ligger i Vägvisningens zon *Övriga Göteborg* enligt zonindelningen för parkering (Göteborgs Stad, 2009b).

Området ligger i Vägvisningens zon för *ganska god kollektivtrafik* för boende. I utredningens steg 1 *Underlag för detaljplan* fastslogs dock att området har *god kollektivtrafik*, vilket gett en reduktion på 10 procent av p-talen i detaljplan. Denna reduktion görs även i detta underlag, inför bygglov.

Byggherrarna har gjort en annan bedömning och påpekat att områdesförhållandena under pågående stadsutveckling allt mer gäller de som avser *Centrala Göteborg*. Med beaktande av att området tillskrivs p-tal motsvarande *God tillgänglighet* med kollektivtrafik och genom möjligheten att genom MM-åtgärder bättre anpassa parkeringen för kommande behov, så baseras beräkningarna bara på begreppet *Övriga Göteborg*.

Parkeringszon cykel

Området ligger i zon *Övriga Göteborg* enligt zonindelningen för parkering.

Byggherrarna har gjort en annan bedömning och påpekat att områdesförhållandena under pågående stadsutveckling allt mer gäller de som avser *Centrala Göteborg*. Med beaktande av att området tillskrivs p-tal motsvarande *God tillgänglighet* med kollektivtrafik och genom möjligheten att genom MM-åtgärder bättre anpassa parkeringen för kommande behov, så baseras beräkningarna bara på begreppet *Övriga Göteborg*.

God kollektivtrafik

Bedömningen av kollektivtrafikutbudet för området, som redovisas ovan, gör det rimligt att tillgodoräkna en 10 procentig reduktion för området motsvarande att området ligger inom zonen för god kollektivtrafik enligt vägledningen för parkeringstal.

Mobilitetsåtgärder

Baserat på mobilitetsåtgärderna presenterade i kapitel 3 bedöms området ha en potential för motsvarande en 25 procentig reduktion av antalet parkeringsplatser för bil. Reduktionen innefattar även en anpassning för lägenhetssammansättningen (majoritet små lägenheter) samt typ av lägenheter (BmSS och "Trygghetsbostäder") med tillhörande målgrupper utan behov av parkering av egen bil.

4.2 P-TALSKALKYL FÖR BIL ENLIGT BERÄKNINGAR FÖR BYGGLOV

P-talskalkylen³ nedan presenterar antal parkeringar som den planerade exploateringen genererar enligt ordinarie p-tal. Det totala behovet uppgår till 189 platser fördelat på 96 stycken för Nordfeldts och 93 stycken för Lejonstaden/Alaska. 189 stycken platser ger p-talet 0,56 bilplatser/lägenhet.

	Antal lgh	Typ	Antal per variant	Variant	Boende, övriga Gbg		Besök, övriga Gbg		Behov enligt p-tal	Summa per exploatör
					Enligt p-tal	Summa boende	Enligt p-tal	Summa besök		
Nordfeldt	61	Stora			0,65	40	0,07	4	44	96
	122	Små	82	Vanliga	0,46	38	0,07	5	43	
			30	Trygghetsbostäder	0,2	6	0,07	2	8	
			10	BmSS	0	0	0,07	1	1	
Lejonstaden/ Alaska	60	Stora			0,65	39	0,07	4	43	93
	94	Små			0,46	43	0,07	7	50	
					337	166	23	189		

³ Angivelsen med endast två gällande värdesiffror gör att summeringen kan visa en annan summa än värdet av bakomliggande siffror.

4.3 REDUCERAT P-TAL, ZON ÖVRIGA GÖTEBORG

P-talskalkylen⁴ nedan presenterar antal bilparkeringar som den planerade exploateringen genererar enligt ordinarie p-tal räknat med zonen *Övriga Göteborg*. Antalet platser efter reduktion för *god kollektivtrafik* bedöms till totalt 173 platser för bygglov, vilket ger p-talet 0,51 (0,513) enligt: utgångsläget 189 platser - 10 % för god kollektivtrafik = 173 stycken platser. Reduktion för god kollektivtrafik görs både för Nordfeldts och Lejonstadens projekt.

Efter reduktion för MM-åtgärder för Nordfeldts blir det totala antalet platser 152 stycken (Nordfeldt 68 stycken, Lejonstaden/Alaska 84 stycken). 152 stycken platser ger ett p-talsnitt på 0,45 bilplatser/lägenhet (0,451) för hela planen. För Nordfeldts vanliga lägenheter blir p-talet 0,45 (0,454) och för Lejonstaden 0,54 (0,545).

	Antal lgh	Typ	Antal per variant	Variant	Boende, övriga Gbg		Lejonstaden: reduktion för god kollektivtrafik (-10%)	Besök, övriga Gbg		Behov efter reduktion av p-tal	Summa per exploatör	
					Enligt p-tal	Nordfeldts: Reduktion för god kollektivtrafik (-10%) och för MM-åtgärder (-25%)		Enligt p-tal	Summa besök efter reduktion för god kollektivtrafik (-10 %)			
Nordfeldt	61	Stora			0,65	27		0,07	4	31	68	
	122	Små	82	Vanliga	0,46	25		0,07	5	30		
			30	Trygghets bostäder	0,2	4		0,07	2	6		
			10	BmSS	0	0		0,07	1	1		
Lejonstaden/Alaska	60	Stora			0,65		35	0,07	4	39	84	
	94	Små			0,46		39	0,07	6	45		
	337					56		74		22		152

Observera att det tillkommer 4 parkeringsplatser för bilpool för Nordfeldts. Totalt antal platser inklusive bilpoolsplatser blir 156 stycken, vilket ger p-tal 0,46 (0,462) totalt

4.4 SAMMANFATTANDE TABELL – P-TALSBERÄKNINGAR

Tabell 1 ger en sammanfattande bild över de olika utredningsstegen och de nivåer som en strikt tolkning av "Vägledning för parkeringstal..." (2011) ger. Fastslagen nivå (**fet**) för detaljplan är 185 stycken bilparkeringsplatser, efter reduktion för god kollektivtrafik. Byggherrarnas förslag på reduktion för detaljplan innefattande god kollektivtrafik samt en områdesanpassning presenteras även nedan (*kursiv*).

Tabell 2 redovisar nivåer för bygglov. Det reducerade förslaget inför bygglov (*kursivt*), som presenteras i denna utredningen visar miniminivån på 152 stycken bilparkeringsplatser.

Tabell 1 Översikt detaljplan

P-talsnivåer - Detaljplan	Totala antalet p-platser bil	Nordfeldts	Lejonstaden/Alaska	P-tal
Enligt ordinarie p-tal - Dp (maxnivå)	206	104	102	0,62
Fastslagen nivå - Dp (inkl. reduktion för god kollektivtrafik) (maxnivå)	185	93	92	0,56
<i>Reducerat förslag – Dp (inkl. reduktion för god kollektivtrafik samt områdesanpassning) (maxnivå)</i>	148	75	73	0,44

⁴ Angivelsen med endast två gällande värdesiffror gör att summeringen kan visa en annan summa än värdet av bakomliggande siffror.

Tabell 2 Översikt bygglov

P-talsnivåer - Bygglov	Totala antalet p-platser bil	Nordfeldts	Lejonstaden/ Alaska	P-tal (snitt)
Enligt ordinarie p-tal – Bygglov (minimnivå)	189	96	93	0,56
Enligt ordinarie p-tal – Bygglov – zon Övriga Gbg (minimnivå) inklusive reduktion för god kollektivtrafik	173	88	85	0,51
<i>Enligt förslag – Bygglov – zon Övriga Gbg (minimnivå) inklusive reduktion för god kollektivtrafik och MM-åtgärder</i>	152	68	84	0,45

Observera att det för Nordfeldts tillkommer 4 parkeringsplatser för bilpool till de reducerade förslagen.

4.5 P-TALSKALKYL FÖR CYKEL ENLIGT BERÄKNINGAR FÖR BYGGLOV

P-talskalkylen⁵ nedan presenterar antal cykelparkeringar som behövs enligt ordinarie p-tal. Totalt behov för exploateringen är 843 platser, fördelat på exploatörerna enligt nedan. Fördelningen mellan cykelparkering i förråd respektive entrén är 2/3 i förråd och 1/3 procent vid entré enligt "Vägledning till parkeringstal..." (2011):

- Nordfeldts: 285 platser i förråd och 143 platser vid entré
- Lejonstaden/Alaska: 277 platser i förråd och 138 platser vid entré

	Antal		Antal per variant		Boende		Besök		Totalt per typ	
		Typ		Variant	Enligt p-tal	Summa boende	Enligt p-tal	Summa besök		Summa per exploatör
Nordfeldt	61	Stora			2,0	122	1,0	61	183	428
	122	Små	82	Vanliga	1,5	123	1,0	82	205	
			30	Trygghetsbostäder	0,0	0	1,0	30	30	
			10	BmSS	0,0	0	1,0	10	10	
Lejonstaden/ Alaska	60	Stora			2,0	120	1,0	60	180	415
	94	Små			1,5	141	1,0	94	235	
	337					506		337	843	

4.6 OM UTVECKLINGEN BLIR EN ANNAN ÄN DEN ANTAGNA

Om inte Nordfeldts föreslagna *Trygghetsbostäder* förverkligas utan bostäderna öppnas för traditionella hyresgäster uppkommer ett behov av ytterligare 10 platser utöver de som summerats ovan. Skulle denna situation uppkomma utökas parkeringsgaraget kapacitet med 6 platser genom inredning med parkeringsplattor.

Vad händer om i framtiden det faktiska behovet är väsentligt större än det reducerade p-talet vid bygglov? Generellt medger detaljplanen en byggrätt som är 20 procent större än bygglovsbedömningen. Ett garage dimensionerat enligt reducerade parkeringstal kan byggas ut upp till detaljplanens medgivna byggrätt. Därutöver kan garagets parkeringsplatser hyras ut som "samnyttjande", alltså ej fasta parkeringsplatser. Detta antas öka tillgängligheten till parkering med ytterligare 20 procent. En ytterligare möjlighet att i framtiden tillföra parkeringsmöjligheter kan uppkomma i anslutning till projekt med blandade användningssätt, såsom bostäder, kontor och handel vilket kan bli aktuellt i planerna för Dag Hammarskjölds Boulevard (Göteborgs Stad, 2015b). Stadens parkeringsbolag, *Parkeringsbolaget*, har som uppdrag att medverka i stadsutvecklingsprojekt och Boulevardprojektet kan i framtiden aktualisera behovet av parkeringshus.

⁵ Angivelsen med endast två gällande värdesiffror gör att summeringen kan visa en annan summa än värdet av bakomliggande siffror.

5 Referenser

Byggnadsnämnden (2015) *Förtydligande av inriktning för vägledning av parkeringstal*. Yrkande MP, S, V. 17 juni 2015.

Envall, m.fl. (2014) *Parkeringstal för nya bostäder i Stockholms län – sammanfattning och jämförelse*. Trafikutredningsbyrån för Stockholms läns landsting

Göteborgs Stad (2016) *Budget 2016. För ett jämlikt och hållbart Göteborg. Mål och inriktningsdokument för Göteborgs Stad*

Göteborgs Stad (2015a) *Markanvisning för bostäder vid Nymilsgatan – inom ramen för Jubileumssatsningen*. Fastighetskontoret

Göteborgs Stad (2015b) *Dag Hammarskjölds Boulevard – Möjlig verksamhetsutveckling*. Slutrapport mars 2015

Göteborgs Stad (2014) *Strategi för utbyggnadsplanering Göteborg 2035*. Godkänd av Byggnadsnämnden februari 2014

Göteborgs Stad (2011) *Vägledning till parkeringstal och detaljplaner och bygglov 2011*. Stadsbyggnadskontoret

Göteborgs Stad (2009a) *Översiktsplan*. Stadsbyggnadskontoret

Göteborgs Stad (2009b) *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad 2009*

Hantering av P-tal inom BoStad2021 (2016)

Hauschild + Siegel (2015) *Maximal mobilitet, minimal miljöbelastning – Ett hus – en stad utan privata parkeringsplatser*

IVL och Koucky & Partners (2015) *Parkering- och mobilitetsplan för Frihamnen, Göteborg*

Koucky & Partners (2015) *Parkeringsutredning Guldmüntsgatan*

Koucky & Partners (2016) *Särskild parkeringsutredning Nymilsgatan - Flatås Allée. Del 1 - inför detaljplan (2016)*

Malmö (2010) *Parkeringspolicy och Parkeringsnorm – för bil, mc och cykel i Malmö*. Antagen september 2010

Trivector (2016) *Parkeringsutredning Distansgatan/Marconigatan*

ÅF (2012) *Särskild Parkeringsutredning – Doktor Allards Gata*



Koucky & Partners AB, Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg
Telefon: 031- 80 80 50
www.koucky.se