
RAPPORT

WALLENSTAM AB

Parkerings- och mobilitetsutredning

**för Detaljplan för Bostäder och verksamheter vid Smörgatan
i Kallebäck, en del av BoStad2021**

VERSION 1.1

2017-11-15

**Björn Carlsson
Nils Edfast
Maria Nordin
Ronja Roupé
Roger Johansson**

SWECO SOCIETY AB

Förord

Denna utredning är en bilaga till detaljplanen *Bostäder och verksamheter vid Smörgatan i stadsdelen Kallebäck, en del av BoStad2021* samt utgör underlag till parkeringsbehovsberäkningar och överenskomna mobilitetsåtgärder i projektet. Dokumentet är en "särskild parkerings- och mobilitetsutredning" enligt definitionen i Göteborg Stads vägledning för parkeringstal (Göteborg Stad Stadsbyggnadskontoret, 2011). Då detaljplanen ingår i Jubileumssatsningen BoStad2021 skall parkerings- och mobilitetsfrågorna för hela planen utvärderas och fastställas enligt de särskilda riktlinjer som finns inom BoStad2021. Utredningen är framtagen av Sweco på uppdrag av Wallenstam AB hösten 2017.

Sammanfattning

Föreliggande utredning är en bilaga till detaljplanen *Bostäder och verksamheter vid Smörgatan i stadsdelen Kallebäck, en del av BoStad2021* och utgör underlag till parkeringsbehovsberäkningar och överenskomna mobilitetsåtgärder i planen. Parkering- och mobilitetsfrågorna regleras i enlighet med Göteborg Stads vägledning för parkeringstal med de tillägg och tillämpningar som gäller för projekt inom BoStad2021. Till planen hör även ett mobilitetsavtal som reglerar de mobilitetsåtgärder som byggherren åtagit sig att genomföra samt den reduktion av parkeringstalen som skall gälla.

Projektet Kallebäck 3:3 ligger i södra Kallebäck på i huvudsak gammal industrimark. Platsen är redan idag relativt tillgänglig och i och med detaljplanens genomförande stärks tillgängligheten ytterligare genom såväl infrastrukturutbyggnad, etablering av nyckelverksamheter i området samt genom byggherrens medvetna mobilitetsåtgärder. Projektet skapar även underlag för en ännu bättre kollektivtrafik till området.

Flera av de målpunkter som i BoStad2021 pekas ut som viktiga för hög tillgänglighet kommer att finnas i eller i nära anslutning till Kallebäck 3:3. All bebyggelse inom planen kommer också att ha nära till såväl hållplatser som bilpoolsplatser. Cykelparkering i minst den mängd som parkeringsnormen stipulerar kommer att finnas i bostadskvarterens entréväning och på kvartersmark på en framträdande och lättillgänglig plats. Bilparkering lokaliseras i bostadskvarterens källare, på kvartersmark samt i en samnyttjad gemensam anläggning.

Bilparkeringsbehovet beräknas i enlighet med ett styrande beslut inom BoStad2021 utifrån parkeringstalen för bygglov redan i detaljplaneskedet. Parkeringstalen reduceras sedan med 5 % tack vare planområdets "ganska goda tillgänglighet med kollektivtrafik" samt 25 % tack vare de mobilitetsåtgärder byggherren förbundit sig att genomföra i mobilitetsavtalet. I västra delen av detaljplanen finns en större samnyttjad parkeringsanläggning kallad "Ormen" som rymmer 309 platser. Då verksamheterna förväntas ha lågt eller inget parkeringsbehov under nattetid när efterfrågan från boende är högt, samtidigt som en del av de boende förväntas flytta sin bil dagtid när verksamheternas efterfrågan är högre, kan ett effektivt samnyttjande fås i den samnyttjade anläggningen. De bilar som inte rymts i "Ormen" placeras i källargarage i bostadskvarteren eller på kvartersmark.

Beräkningarna resulterar i ett bilparkeringsbehov för detaljplanen på 788 bilar fördelat på ett behov för kontor på 59 bilar, handel 47 bilar, skola 31 bilar, besök till boende 64 bilar och 587 bilar för boende. En del av behovet för boende och besök till boende kommer att förläggas på kvartersmarksgatorna eller i garagen under bostadskvarteren. Resterande behov samnyttjas i "Ormen". Tack vare samnyttjandet kan allt parkeringsbehov från verksamheterna och deras besök (59 bilar för kontor, 47 bilar för handeln och 31 för skola) tillsammans med 230 bilar från de boende och 38 besökare till boende, totalt 405 bilar, tas omhand på "Ormens" 309 platser. Tillsammans med 357 boendeplatser i kvarterens garage, 26 besöksplatser till boende på kvartersmark gör detta att det totalt behöver anläggas 692 bilparkeringsplatser i planen.

Behovet av cykelparkeringsplatser regleras även det enligt Göteborg Stads vägledning för parkeringstal. Med parkeringstalen för bygglovskedet blir behovet 5 247 cykelparkeringsplatser totalt i planen.

Wallenstam kommer att vidta en mängd åtgärder och aktiviteter för att uppmuntra till, och förenkla för, hållbart resande. Detta tillsammans med flera faktorer kopplade till områdets lägenhetssammansättning och fysiska planering gör att det kommer att vara lätt att leva utan egen bil i området och att resandet kan ske långsiktigt hållbart. Åtgärderna från Wallenstams sida innefattar såväl kommunikation och marknadsföring, ekonomiska incitament, genomtänkt planering av bilpoolars och cykelparkeringars lokalisering samt etableringsstrategi för förbättrade möjligheter till att hantera vardagsärenden i närmiljön. De åtgärder som Wallenstam åtar sig finns reglerade i det mobilitetsavtal som hör till detaljplanen.

Det är viktigt att följa upp effekterna av den samlade samhällsplaneringen såväl som för enskilda åtgärder. Utöver åtgärderna i mobilitetsavtalet bör även effekterna för hela stadsdelen Kallebäck följas upp eftersom flera av de i projektet ingående åtgärderna förbättrar hela områdets tillgänglighet. Det är rimligt att tro att de befintliga invånarna i Kallebäck kommer att dra nytta av den förbättrade tillgängligheten med förändrade resmönster som följd. Effekterna bör gå att läsa av i såväl trafikmängder för kollektivtrafik, bil, cykel och gång som i efterfrågan på cykel- och bilparkering.

Innehållsförteckning

1	Definitioner	1
1.1	Mobilitet och vardagligt resande	1
1.2	Tillgänglighet	1
2	Styrande och vägledande dokument	2
3	Projektet Kallebäck 3:3	3
3.1	Geografisk avgränsning och läge	3
3.2	Ytor och lägenhetsantal	5
3.3	Planerade lägen för hållplatser och bilpooler	6
3.4	Planerade verksamheter och serviceinrättningar inom området	8
3.5	Gång- och cykelförbindelse mellan Mejerigatan och ICA Maxi	9
4	Total tillgänglighet och lägesbedömning	10
4.1	Reskedjor	14
4.2	Parkeringssituationen i närområdet	15
5	Bilparkering	16
5.1	Förutsättningar och utgångspunkter för behovsberäkningen	16
5.1.1	Utgångspunkter från vägledningen för parkeringstal	16
5.1.2	Utgångspunkter från mobilitetsavtalet	17
5.1.3	Samnyttjandepotential	17
5.2	Beräkning av bilplatsbehov	19
5.2.1	Parkeringsbehov utifrån grundtalen och reduktionerna i mobilitetsavtalet (steg 1, 2 och 3)	19
5.2.2	Parkeringsplatsbehov efter samnyttjande i Ormen (steg 4)	20
5.3	Placering av bilparkeringsbehovet inom planen	22
6	Cykelparkering	24
6.1	Beräkning av parkeringsbehov för cykel	24
7	Mobilitetsåtgärder och faktorer för minskat bilresande	26
7.1	Lägenhetssammansättning	26
7.2	Samnyttjade parkeringsplatser	26
7.3	Cykelfrämjande åtgärder	26
7.3.1	Plats för cykel i nära anslutning till entréer	27
7.3.2	Cykelpool inklusive cykelkårror	28
7.3.3	Marknadsföring av cykel i gatumiljön	29
7.4	Åtgärder och faktorer som uppmuntrar ärenden till fots	29
7.5	Medlemskap i bilpool genom Wallenstam Drive	29
7.6	Marknadsföringsinsatser till köpare, hyresgäster och boende	30

7.6.1	Årligt evenemang med mobilitets- och hållbarhetsinriktning	31
7.7	Välkomstpaket och möte i samband med inflyttning	31
7.8	Etableringsstrategi för verksamhetslokaler	31
7.8.1	Lokal för coworking	32
7.9	Hållbar prissättning av parkering	32
8	Uppföljning av parkerings- och mobilitetsefterfrågan	33
9	Källor	34

Bilaga 1. Utvärdering av mobilitetsåtgärder enligt handledning från BoStad 2021

1 Definitioner

I detta kapitel beskrivs några definitioner och begrepp som används i föreliggande utredning och som är viktiga i samband med omställningen till ett mer hållbart resande.

1.1 Mobilitet och vardagligt resande

För att förstå vilka typer av mobilitetsåtgärder som staden och dess exploatörer bör arbeta med måste det tydliggöras vad det är för typ av resebeteende som ska förändras och vilken typ av nytt beteende som önskas.

Ett sätt att se på hur framtidens städer bör utformas är genom att skapa förutsättningar för resor med många stopp, där så kallad "multimodal commuting" främjas. En människas dag består ofta av många kortare resor mellan olika platser. Dagen kan till exempel starta med en resa till gymmet för att fortsätta till arbetet. Efter arbetet besöks kanske ett café för en fika med en vän innan ett stopp i mataffären behövs på vägen hem.

Idag sker många av dessa resor med bil. För att ersätta bilen med alternativa mobilitetslösningar på dessa delresor behöver staden designas så att invånaren har möjlighet att välja hållbara alternativ till bilen i varje enskild relation. En låncykel till gymmet, promenad till arbetet och fiket, bussen till mataffären för att sedan transportera varorna hem i en taxi är en multimodal, hållbar ersättning till bilen. Förutom att dessa fem resor skulle ske på ett mer miljövänligt sätt skulle det också främja hälsa, luftföroreningar och bullernivåer (King, 2014).

Energimyndigheten lyfter i rapporten *Möjligheter med mobility management i samhällsplaneringen* vikten av att integrera mobility management i samhällsplaneringen (Trivector, 2013a). Genom att göra detta i ett tidigt skede i samhällsplaneringen finns möjlighet att påverka innehållet i planerna och skapa bättre förutsättningar för ett mer hållbart resande. Det är dock viktigt att komma ihåg att lokalisering och lokala förutsättningar spelar stor roll för vilka åtgärder som kan införas och hur stor effekt de kommer att ge. Den minst miljöpåverkande resan är den som inte behöver göras alls eller som kan lösas till fots genom att de vanligaste målpunkterna finns lokaliserade i det direkta närområdet.

1.2 Tillgänglighet

Tillgänglighetsbegreppet används inom flera olika sektorer av samhällsplanering och med något olika betydelser. I mobilitetssammanhang kan tillgänglighet definieras som lättheten att inom rimlig restid och till rimlig kostnad utföra sina vardagliga ärenden. Som vardagliga ärenden kan räknas att nå arbetsplatser, skolor, vård och andra serviceinrättningar, dagligvaruhandel samt rekreation. En hållbar tillgänglighet uppnås dels genom att det totala resbehovet minskar i antal resor och/eller resornas längd, dels genom att resorna kan utföras med hållbara färdmedel.

I en beskrivning av ett områdes sammanvägda tillgänglighet ingår tillgängligheten för såväl de boende som de verksamma i området. De boende upplever stor tillgänglighet om de kan utföra sina vardagliga ärenden inom området eller lätt kan ta sig från området

ut till arbetsplatser, skolor, handelsplatser och liknande. De verksamma i området upplever i sin tur stor tillgänglighet om det från övriga staden och omvärlden är lätt att ta sig in till arbetsplatsen i området.

Graden av tillgänglighet beror på många parametrar där kollektivtrafikens hastighet, kapacitet och turtäthet, cykelnätets kvalitet och finmaskighet samt bilparkeringens mängd och lokalisering är några exempel. Även flexibiliteten och valmöjligheten, att kunna välja antingen kollektivtrafik, bil eller cykel för sin resa utan att uppoffringen skiljer sig nämnvärt, är också en starkt bidragande faktor till upplevd tillgänglighet.

2 Styrande och vägledande dokument

Som utgångspunkt för föreliggande utredning finns följande styrande och vägledande dokument från Göteborgs Stad.

- *Översiktsplan för Göteborg* (Göteborg Stad Stadsbyggnadskontoret, 2009)
- *Trafikstrategi för en nära storstad* (Göteborg Stad Trafikkontoret, 2014)
- *Strategi för utbyggnadsplanering* (Göteborg Stad Stadsbyggnadskontoret, 2014)
- *Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov* (Göteborg Stad Stadsbyggnadskontoret, 2011)

Detaljplanen *Bostäder och verksamheter vid Smörgatan i Kallebäck*, den del av *BoStad2021*, nedan kallad detaljplanen, ingår i Göteborg Stads Jubileumssatsning *BoStad2021*. Inom det projektet finns en särskild uppsättning anvisningar för parkering och mobilitet. Dessa anvisningar är under framtagande, men alltjämt gällande, och vid denna utrednings färdigställande gällde följande dokument.

- *Stöd för utvärdering av mobilitetslösningar och reduktion på parkeringstal inom BoStad2021, version 0.9* (TUB Trafikutredningsbyrå, 2017)
- *BoStad2021 Utvärdering av mobilitetsåtgärder* (Göteborgs Stad, 2017)

Dokumentet från *BoStad2021* beskriver vilka aspekter som ska belysas vid utredning av mobilitets- och parkeringsefterfrågan inom deltagande projekt. Utredningen ska innehålla ett antal steg och utmynna i en projektspecifik lösning för vilka mobilitetstjänster och vilket parkeringsutbud som ska utföras. I utvärderingsmallen (se Bilaga 1) kvantifieras vilka reduktionstal som blir aktuella givet de åtgärder byggherren ämnar genomföra.

En av de styrande anvisningarna från *BoStad2021* anger att parkeringstalen för bygglovskedet skall gälla redan i detaljplaneskedet. Följaktligen används uteslutande bygglovtalen i föreliggande utredning trots att den gäller för en detaljplan.

Utöver Göteborg Stads styrande och vägledande dokument utgår utredningen även från byggherrens eget mål- och visionsdokument *Hållbar vision och riktlinjer för Kallebäck 3:3* (Wallenstam, 2015) som beskriver dennes ambitioner för projektet och planen.

I samband med den övergripande planeringen i Kallebäck gjordes en trafik- och parkeringsutredning. *Kallebäck trafikutredningar* (Ramböll, 2016) sammanställer

planeringsförutsättningar för trafik och infrastruktur, beskriver nuläget gällande parkering och kollektivtrafik samt ger en prognos för framtida resande. När det gäller parkeringsmängder, beläggningar med mera används data från denna utredning om inte annat särskilt framgår.

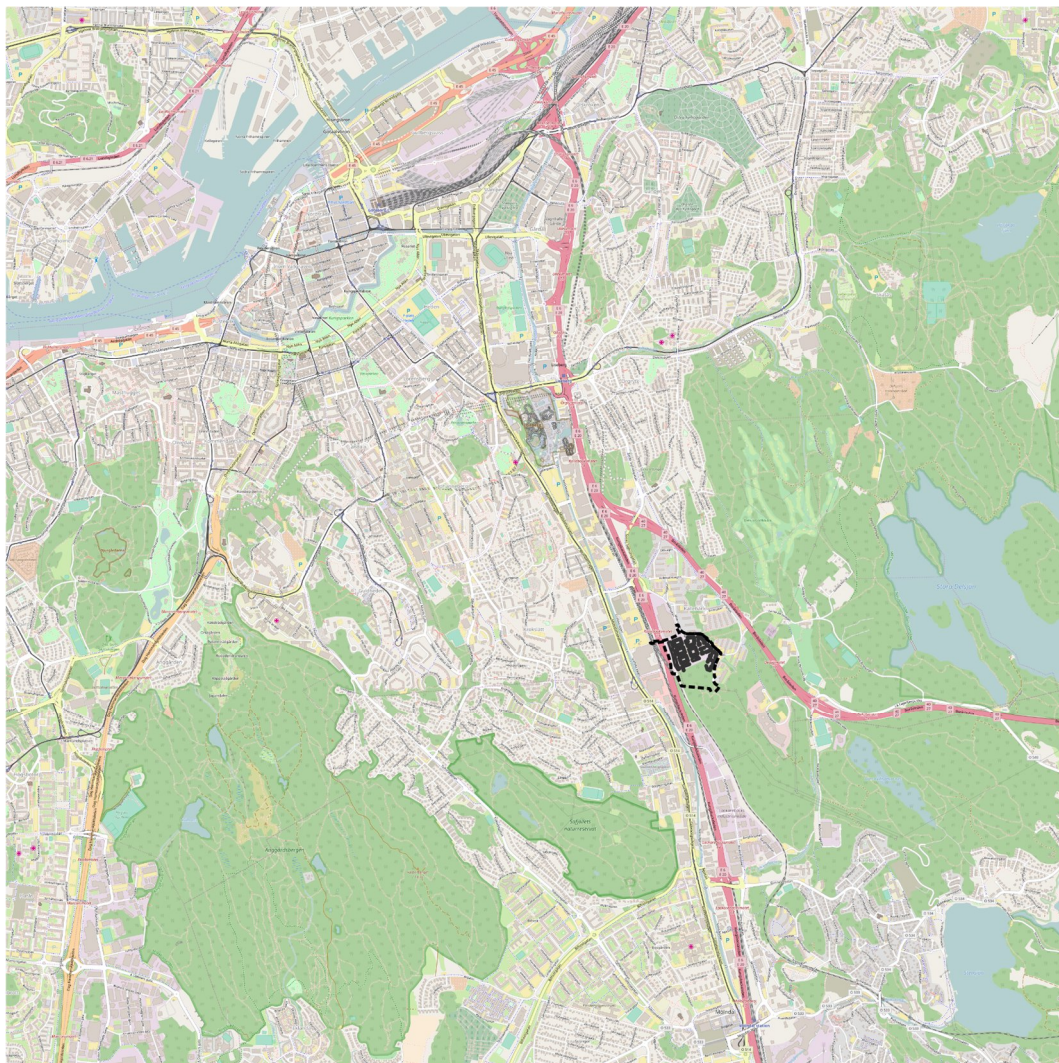
3 Projektet Kallebäck 3:3

Visionen för Kallebäck 3:3, som är exploatörens benämning på den stadsdel som skall utvecklas inom planen, är en stadsdel där man förverkligar att arbeta och bo hållbart i en tät, blandad och grön stadsdel (Wallenstam, 2015). I linje med detta vill Wallenstam i största möjliga mån bygga för att möjliggöra resor och transporter med andra färdmedel än bil.

Wallenstam arbetar i sina stadsutvecklingsprojekt efter en egen visionsmodell, "Hållbar vision", som är ett verktyg för att strukturera faktorer och värden som är viktiga för människor och företag vid planering av ny bebyggelse. Verktöget används även för att förankra en gemensam målbild för projektet med staden.

3.1 Geografisk avgränsning och läge

Kallebäck ligger i sydvästra Göteborg mellan E6 och väg 40. Infart med bil sker i huvudsak från Kallebäcksmotet medan gång- och cykeltrafik även har goda kopplingar mot Delsjöområdet via Gamla Boråsvägen och Skår via Gulsparvsgatan. Kollektivtrafik finns på Mejerigatan. För ytterligare beskrivning av området och dagens trafiksystem se *Kallebäck trafikutredningar* (Ramböll, 2016).



Figur 1 Projektets lokalisering i sydvästra Göteborg mellan E6 och väg 40 och mellan Göteborgs och Mölndals centrum. Plangräns (från samrådshandlingen) och planerade byggnader med svart.

Projektet Kallebäck 3:3 ligger i södra Kallebäck på gammal industrimark och består till största delen av kvartersbebyggelse med en långsmal byggnad för kontor och handel som en skärm mot E6. Huvuddelen av kvarteren ligger på flack mark medan några punkthus klättrar upp mot berget utefter den befintliga Smörkärnegatan.

Fem bostadskvarter och en förskola i den östra delen av planen samt "Ormen" i väster, alla markerade med röd prickad linje i Figur 2 nedan, kommer att byggas ut i en första etapp.



Figur 2 Illustrationskarta med de kvarter som ingår i första utbyggnadsetappen markerade med röd prickad linje.

3.2 Ytor och lägenhetsantal

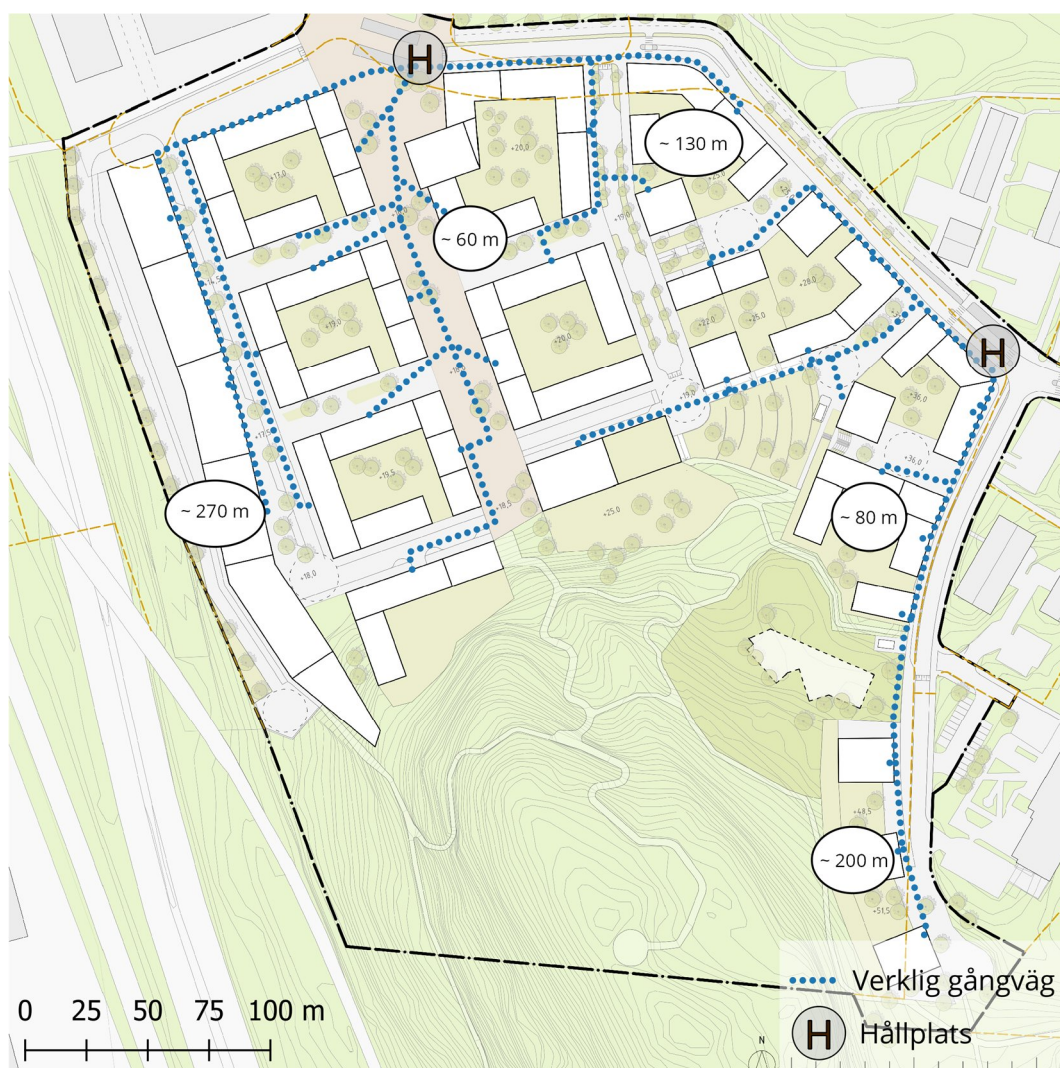
Projektet omfattar cirka 150 000 m² BTA bostäder och cirka 20 000 m² BTA lokaler för förskolor, kontor och centrumfunktion. Projektet beräknas omfatta cirka 1 800 lägenheter varav cirka 70 procent är på 1 eller 2 rum och kök.

Tabell 1 Bruttoytor och beräknat antal lägenheter fördelat per etapp.

	Lägenheter > 2 rok (st)	Lägenheter <= 2 rok (st)	Skola (m ² BTA)	Kontor (m ² BTA)	Handel (m ² BTA)
Etapp 1	262	613	1 300	-	-
Etapp 2	296	629	7 700	7 500	3 500
Totalt hela planen	1 800		9 000	7 500	3 500

3.3 Planerade lägen för hållplatser och bilpooler

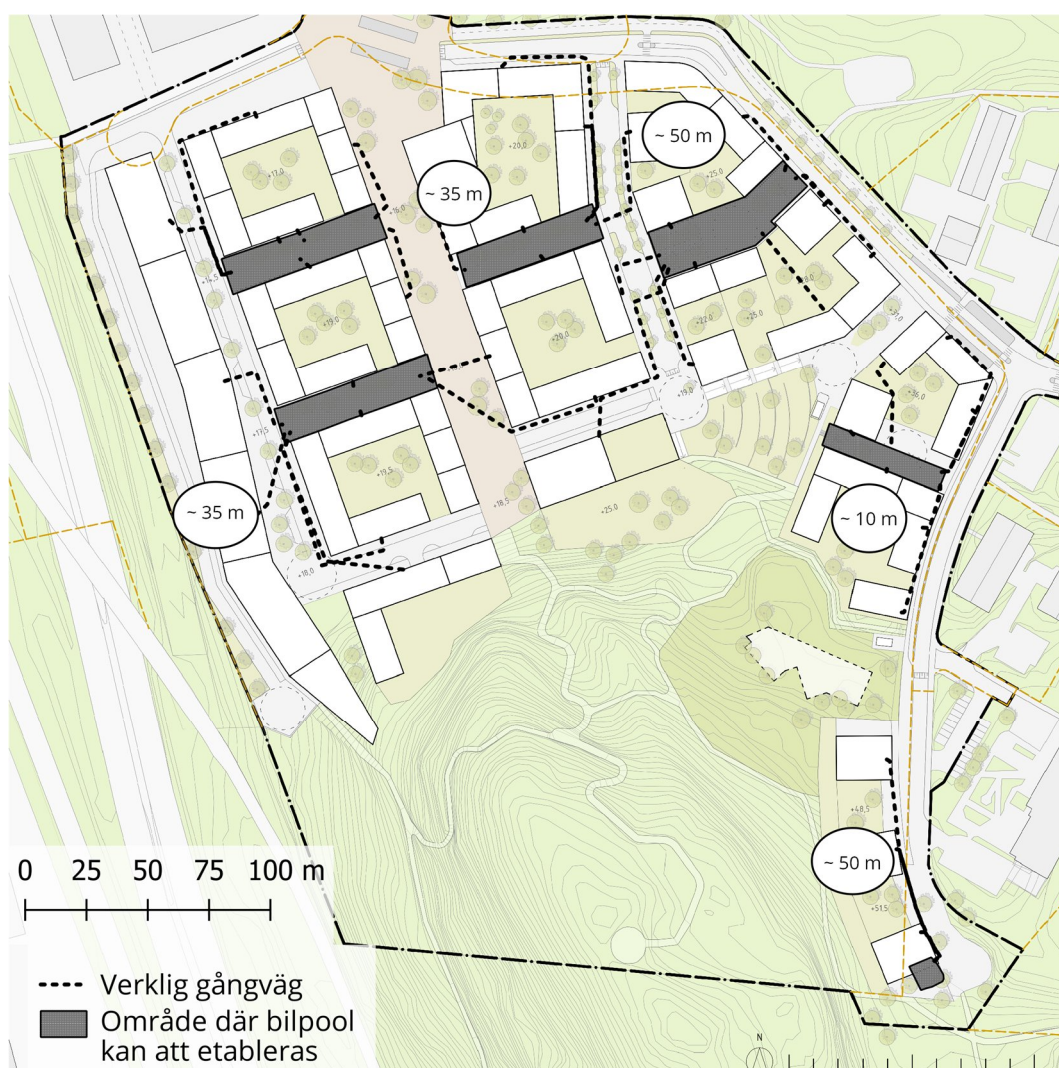
I detaljplanen regleras inte lägen för hållplatser och bilpooler. Möjligheten att bygga källargarage regleras i plankartan men i vilka kvarter möjligheten kommer att utnyttjas är inte bestämt. Byggrätterna i detaljplanen stipulerar heller inte exakta lägen för entréer. De lägen för hållplatser och bilpooler som redovisas i detta kapitel är därför en bild av planeringsläget vid denna rapportens färdigställande. De avstånd som redovisas gäller den väg man faktiskt kan gå och där marken är avsedd att gå på. Utöver detta är det även möjligt att cykla till hållplatserna.



Figur 3 Illustrationsplan med lägen för planerade hållplatser samt verkliga gångvägar till dessa från tänkta entréer. Gångavståndet redovisas från ett urval av platser inom planen.

Sammanlagt har det verkliga gångavståndet mätts från 41 tänkta entrépunkter i kartan enligt principen i Figur 3. Både median och medelavståndet till hållplats var cirka 130 meter för de mätta relationerna.

Bilpoolsbilar kommer att kunna placeras på de gator som utgörs av kvartersmark inom planen, i källargarage eller i "Ormen". Mer om detta finns att läsa i kapitel 7.5. Exakta lägen för bilpoolsplatserna regleras inte i detaljplanen men byggherren ämnar lokalisera bilpoolsbilar på kvartersmarksgatorna i första hand. I Figur 4 nedan redovisas gångavståndet till dessa kvartersgator från entréerna enligt samma princip som gångavståndet till hållplatserna. Initialt kommer det att finnas minst två bilpoolsfordon i området. Antalet fordon utökas, och deras lägen anpassas, vartefter efterfrågan ökar och området byggs ut.



Figur 4 Illustrationsplan med lägen för tänkta bilpoolsplatser samt verkliga gångvägar till dessa från tänkta entréer. Gångavståndet redovisas från ett urval av platser inom planen.

Sammanlagt har det verkliga gångavståndet mätts från 41 tänkta entrépunkter i kartan enligt principen i Figur 4. Både median och medelavståndet till gatorna med bilpoolsplatser är cirka 35 meter för de mätta relationerna.

3.4 Planerade verksamheter och serviceinrättningar inom området

En viktig faktor för att minska det totala resbehovet, eller i vilket fall korta de nödvändiga resorna, är att lokalisera viktig vardaglig service nära bostäderna. I projektet Kallebäck 3:3 arbetar Wallenstam med en etableringsstrategi för att fylla de kommersiella lokalerna med rätt verksamheter. Inga hyresavtal är ännu klara varför nedanstående sammanställning skall ses som byggherrens intention.

Tabell 2 Sammanställning av Wallenstams etableringsstrategi för kommersiell service.

Kommersiell service	Byggherrens intention *	Inom Kallebäck	Utanför Kallebäck	Viktigt enligt BoStad2021 **
Fullsortiment mataffär - ICA Maxi			Mölnadalsvägen, nära GC-bron	Ja
Fullsortiment mataffär - Willys			Mölnadalsvägen, nära GC-bron	Ja
Netto		Mejerigatan		Ja
Blomsterhandel	Verkar för			
Grönsakshandel	Verkar för			
Cykelservice & uthyrning	Verkar för		Mölnadalsv. 77	
Biluthyrning			Grafiska vägen 4	
Lokal för coworking	Verkar för			
Gym	Verkar för			
Paketutlämning	Verkar för		ICA Maxi, Mölnadalsvägen	
Frisör	Verkar för			
Fot-/nagelvård	Verkar för			
Systembolag			Mölnadal, Örgrytevägen	
Kemtvätt/skräddare	Verkar för			
Skomakare	Verkar för			
Bageri	Verkar för			
Café	Verkar för			
Restaurang	Verkar för			
Hämtmat	Verkar för			
Annan sällanköpshandel			Mölnadal, Göteborg city, Sisjön	

Tabell 3 Sammanställning av Wallenstams etableringsstrategi för offentlig service.

Offentlig service	Byggherrens intention *	Inom Kallebäck	Utanför Kallebäck	Viktigt enligt BoStad2021 **
Förskola	Verkar för	K03		Ja
Skola, låg- och mellan	Möjligt			Ja
Skola, högstadie	Möjligt			Ja
Skola, gymnasie				
Vårdcentral	Verkar för			Ja
Barnvårdcentral	Verkar för			Ja (vårdcentral)
Apotek	Verkar för			Ja
Tandläkare	Verkar för			
Kultur	Verkar för	Kulturhuset kv 12		
Bibliotek	Verkar för	Kulturhuset kv 12		
Idrottshall (utan läktare)	Möjligt	Ormen		
Föreningsliv	Verkar för	Kulturhuset kv 12		
Föreningslokal	Verkar för	Kulturhuset kv 12		
* Verkar för = byggherren vill, planen medger och intresserade seriösa hyresgäster finns, Möjligt = planen medger ** Utpekade viktiga målpunkter som bör ha hög tillgänglighet enligt Stöd för utvärdering av mobilitetslösningar och reduktion på parkeringstal inom BoStad2021				

Ytterligare en viktig service att ha nära till är platsen för avfall och återvinning. De allra flesta avfallsfraktionerna kommer i Kallebäck 3:3 att kunna lämnas i det egna eller angränsande kvarteret. Ingen kommer att ha längre än 250 meter till ett utrymme för återvinning.

3.5 Gång- och cykelförbindelse mellan Mejerigatan och ICA Maxi

I planens samråd ingick en ny gång- och cykelbro över E6 och järnvägen från Mejerigatan till Grafiska vägen. Bron skulle bli en viktig koppling för vardagsresor till spårvagnshållplats, arbetsplatser och målpunkter för handel, däribland ICA och Willys, i Mölndalsåns dalgång. Inför granskningen finns bron inte längre med men detaljplanen har anpassats för att möjliggöra en sådan förbindelse i framtiden.

Om en gång- och cykelbro över E6 kan förverkligas minskar restiden med gång- och cykel till målpunkterna i Göteborgs centrum och Mölndalsåns dalgång med flera minuter. Det finns en stor potential att minska bilresandet genom att öka attraktiviteten och genheten i gång- och cykelnätet.

4 Total tillgänglighet och lägesbedömning

Enligt BoStad2021 (TUB Trafikutredningsbyrå, 2017) är tillgång till livsmedelsbutiker, apotek, vårdcentraler, skola och förskola, stadsdelscentrum, viktiga arbetsplatskoncentrationer samt stadskärnan särskilt viktigt för att skapa god tillgänglighet. Även vikten av god tillgång till bilpool och hyrbil betonas för att minska behovet av privat bil.

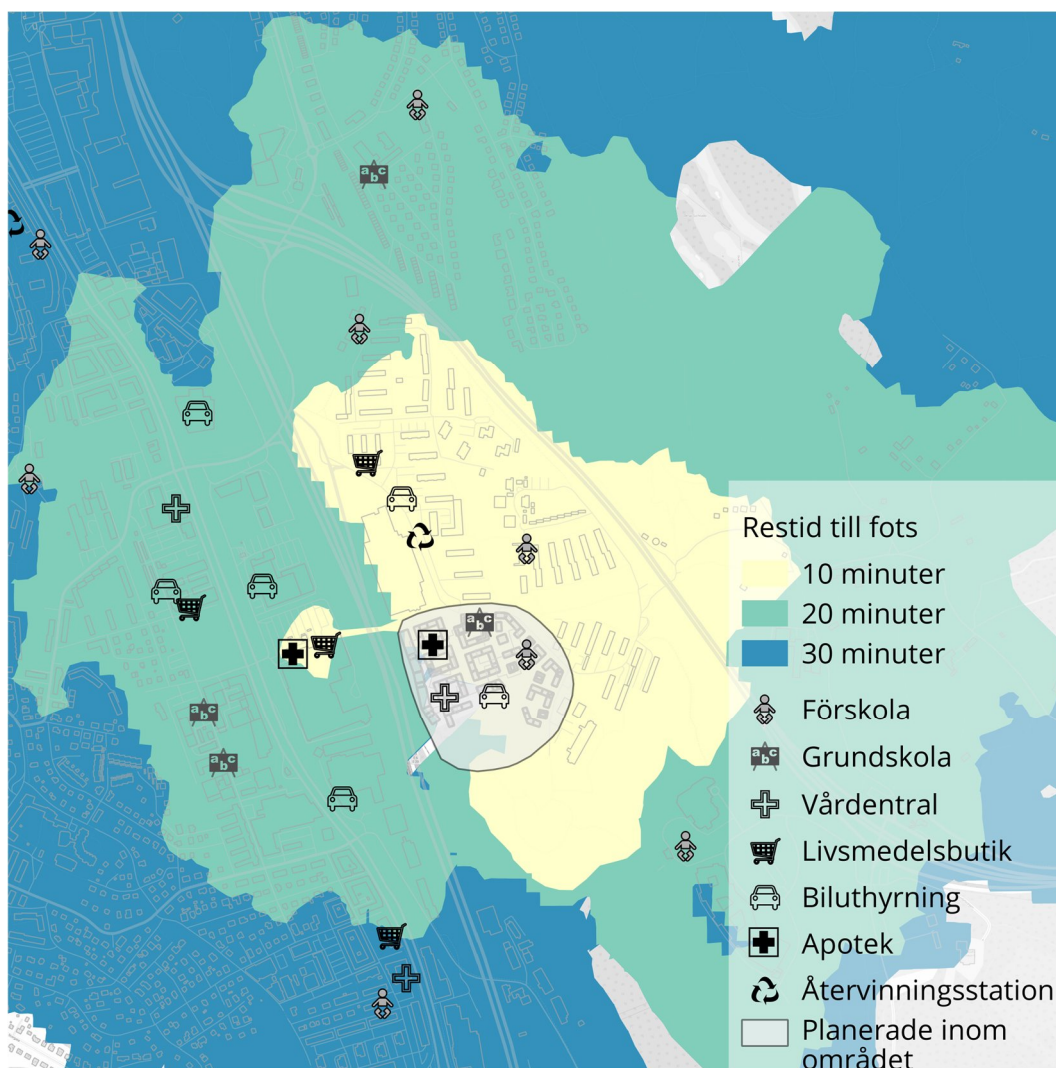
I Tabell 4 nedan redovisas restiden från planområdet till dessa målpunkter med olika färdmedel idag. Restiderna är de restider som är förväntade enligt Google Maps för en vardag i maj med ankomst klockan 08:00. För bilresor råder en stor osäkerhet i restider då trafiken är störningskänslig med stora variationer beroende på trängselsituationen. För restider med bil ingår 2+2 minuter för att parkera respektive ta sig till bilen och ut från området. För kollektivtrafikresorna ingår tiden att gå till hållplatsen samt eventuella bytestider. Flera av målpunkterna kan komma att lokaliseras inom området men tabellen visar restid till idag befintliga platser.

Tabell 4 Restider till ett antal viktiga målpunkter med gång, cykel, kollektivtrafik respektive bil.

Målpunkt	Gång	Cykel	Kollektivtrafik	Bil
Stor livsmedelsbutik	ca 17 min	ca 8 min	< 10 min	< 10 min
Liten livsmedelsbutik	ca 5 min	2-3 min	ca 10 min	ca 5 min
Apotek	Möjligt inom området. Med dagens lokalisering < 10 min	Möjligt inom området. Med dagens lokalisering ca 8 min	Möjligt inom området. Med dagens lokalisering < 10 min	Möjligt inom området. Med dagens lokalisering < 10 min
Vårdcentral	ca 15 min	ca 5 min	ca 10 min	ca 10 min
Förskola	Inom området			
Skola	Möjligt inom området. Dagsläget ca 15 min.	Möjligt inom området. Dagsläget ca 5 min.	Möjligt inom området. Dagsläget ca 10 min.	Möjligt inom området. Dagsläget ca 8 min.
Stadsdelscentrum	Området bedöms bli ett stadsdelscentrum.			
Stadskärna	> 30 min	10 - 20 min	10 - 20 min	ca 15 min
Viktiga arbetsplats-koncentrationer				
1. Göteborgs centrum (Kungssportsplatsen)	1. ~50 min	1. 19 min	1. 17 min	1. 14-28 min
2. Lindholmen	2. > 60 min	2. 30 min	2. 39 min	2. 20-32 min
3. Mölndals centrum	3. ~50 min	3. 17 min	3. 22 min	3. 8-11 min
4. Volvo Torslanda	4. > 60 min	4. >60 min	4. 40 min	4. 22-40 min
5. Östra Sjukhuset	5. > 60 min	5. 26 min	5. 38 min	5. 14-26 min
6. Sahlgrenska	6. ~55 min	6. 25 min	6. 28 min	6. 13-20 min
Bilpool/biluthyrning	Bilpool kommer att finnas inom området. Biluthyrning finns inom 15 min idag.	Bilpool kommer att finnas inom området. Biluthyrning finns inom 5 min idag.	Bilpool kommer att finnas inom området. Biluthyrning finns inom 10 min idag.	Bilpool kommer att finnas inom området. Biluthyrning finns inom 6 min idag.

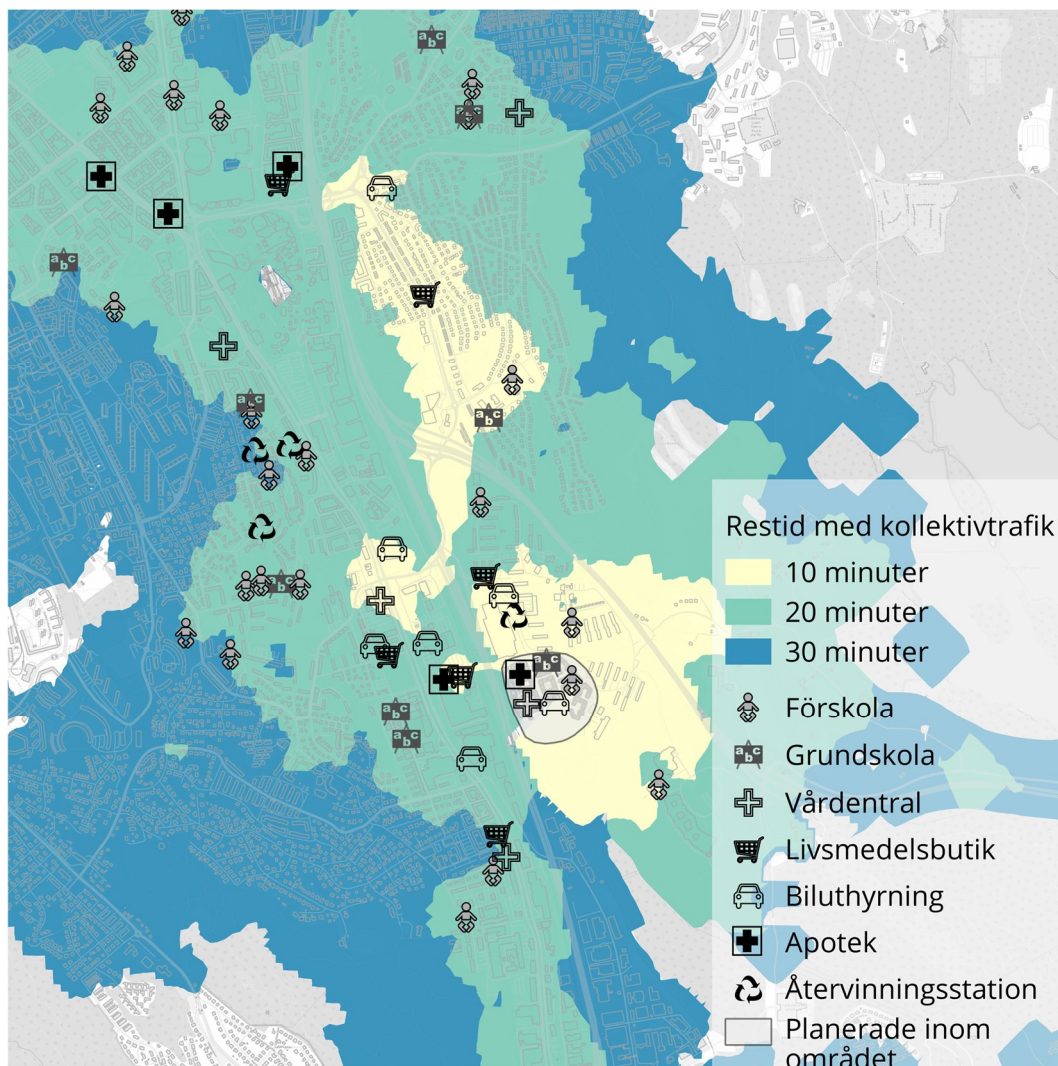
Kallebäck 3:3 har en stark koppling med hållbara färdmedel både till viktiga målpunkter och till staden där centrala Göteborg under pendlingstid ofta nås snabbast med kollektivtrafik eller cykel (beroende på trafikmängder och målpunkt). Flera av de viktigaste målpunkterna kommer finnas etablerade i närområdet eller inom området och nås då smidigast med gång eller cykel. Om gång- och cykelbron förverkligas skulle flera av restiderna för gång- och cykelresor kunna minskas.

För att få en fungerande vardag är också storleken på utbudet av service viktigt, inte enbart att en viss servicetyp kan nås tillräckligt snabbt. Från planområdet nås en rad viktiga målpunkter inom 10 minuter gång, se Figur 5.



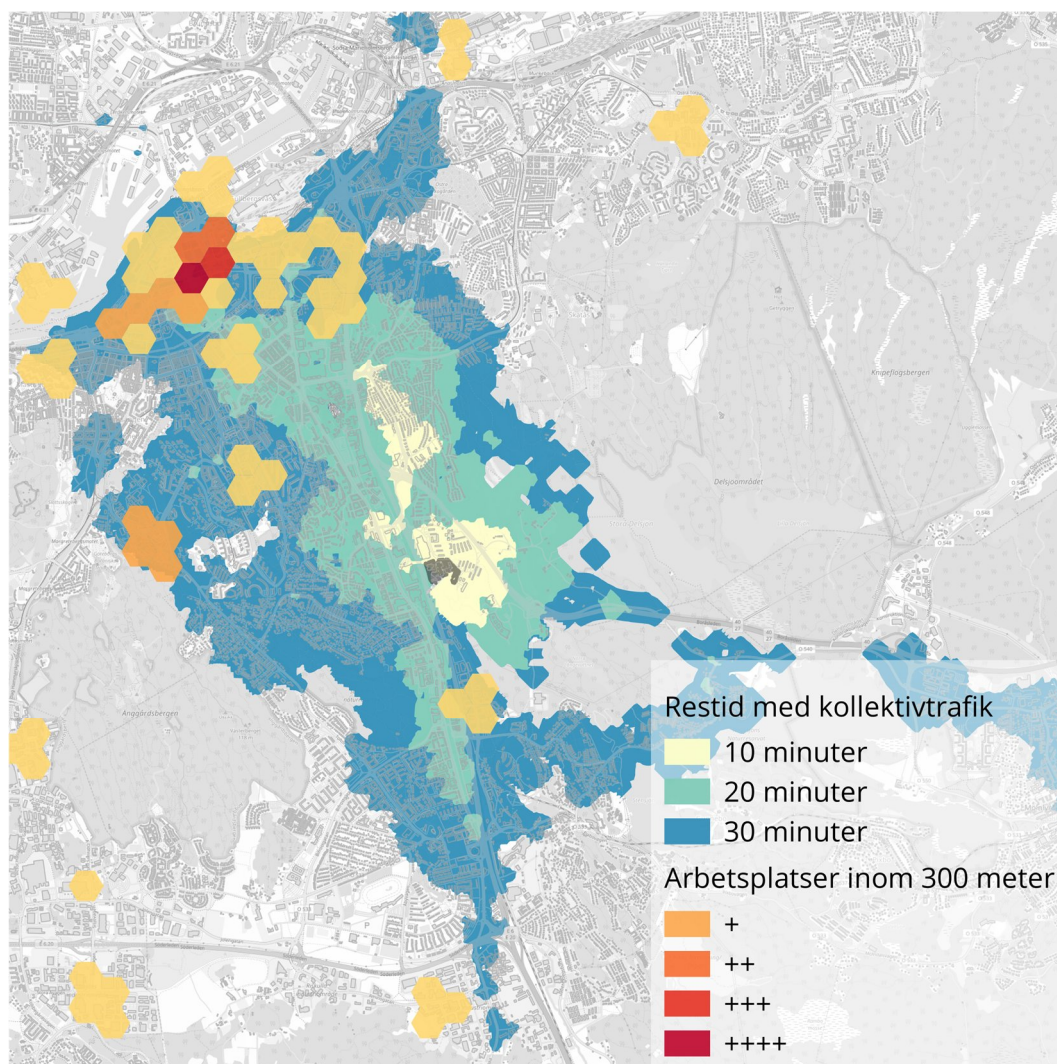
Figur 5 Illustration av mängden målpunkter inom gångavstånd från planområdet. © OpenStreetMaps bidragsgivare

Med dagens kollektivtrafiknät nås ytterligare fler målpunkter och även viktiga knutpunkter som Korsvägen på kort tid, se Figur 6. Kollektivtrafikkopplingen ökar framför allt utbudet av målpunkter, där exempelvis en rad olika för- och grundskolor kan nå enkelt. Detta är viktigt för att de boende ska kunna skapa effektiva reskedjor som fungerar i deras vardag.



Figur 6 Illustration av mängden målpunkter inom kollektivtrafikavstånd från planområdet. © OpenStreetMaps bidragsgivare

Från planområdet nås stora arbetsplatskoncentrationer som Göteborgs centrum, Sahlgrenska, Chalmers, Mölndals sjukhus, SCA och Astra Zeneca inom 20-30 minuters kollektivtrafikresa, se Figur 7.



Figur 7 Tillgänglighet med kollektivtrafik till stora arbetsplatskoncentrationer. Arbetsplatskoncentrationerna redovisas som täthet där en mörkare röd färg illustrerar fler arbetsplatser inom 300 meters radie. © OpenStreetMaps bidragsgivare

4.1 Reskedjor

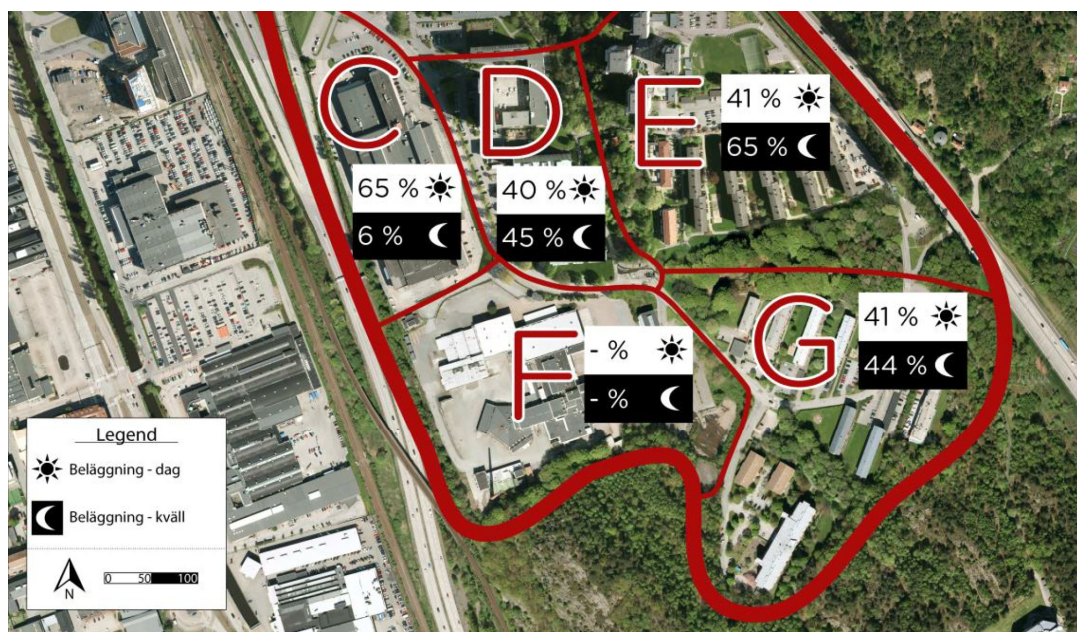
Analysen visar att den befintliga och planerade lokaliseringen av service och butiker inom och i nära anslutning till planområdet möjliggör att arbetsresor och serviceresor enkelt kan kombineras. Exempelvis är det möjligt att lämna ett barn på förskolan (inom eller i nära anslutning till området) på väg till hållplatsen. Samma sak gäller för cykelpendling där det finns ett stort utbud av målpunkter inom rimlig resväg och längs vägen till större

arbetsplatskoncentrationer. Storhandling kan göras med cykelkärra på närliggande ICA Maxi eller Willys. Cykeln blir extra attraktiv om den placeras bättre och mer lättillgänglig än bilen. Det kommer alltså finnas goda förutsättningar för ett högt användande av lådcykel och cykelkärror i området.

Wallenstam arbetar aktivt för att lokalisera en rad verksamheter i området som är viktiga för ett vardagsliv med ett hållbart resande. Se kapitel 3.4 *Planerade verksamheter och serviceinrättningar inom området*.

4.2 Parkeringssituationen i närområdet

Den befintliga parkeringssituationen i området utreddes som en del av *Kallebäck trafikutredningar* (Ramböll, 2016). I utredningen konstaterades att beläggningen på bilparkeringen i området idag är låg och att det finns ett överskott på parkering både dag- och kvällstid på runt 1 100 platser. Detta motsvarar en områdesbeläggning på ca 43 %. Beläggningen för de områden som ligger inom gångavstånd från Kallebäck 3:3 redovisas i Figur 8 nedan. Denna beläggning gäller dock all parkering, såväl reserverad som allmänt tillgänglig, varför den inte utan vidare finns tillgänglig för samnyttjande.



Figur 8 Beläggningsgrad på bilparkeringen inom rimligt gångavstånd från Kallebäck 3:3 under dag- respektive kvällstid. Beläggningsgraden gäller såväl reserverad som allmänt tillgänglig parkering. Ur Trafikutredningar Kallebäck, Ramböll 2016

Rimligt gångavstånd för samnyttjad parkering för boende är enligt Göteborg Stads vägledning för parkeringstal 300 meter fågelvägen eller 400 meter verklig väg (Göteborgs Stad, 2011). De parkeringar som kan vara aktuella för samnyttjande enligt dessa avstånd är de i område C, D och G i Figur 8. Merparten av parkeringen i områdena C, D och G är dock privat och ligger antingen på kvartersmark eller i garage. Enligt Ramölls utredning är

i princip all privat parkering uthyrdd idag. Fastigheten i område C skulle kunna ha potential för samnyttjande av parkering och då främst för att utnyttja den låga beläggningen nattetid. För att säkerställa att samnyttjande vore lämpligt krävs ytterligare utredning.

5 Bilparkering

I detta kapitel beräknas bilparkeringsbehovet enligt de styrande dokument som gäller i Göteborg Stad och i BoStad2021.

5.1 Förutsättningar och utgångspunkter för behovsberäkningen

Här beskrivs vilka förutsättningar och parametrar som gäller för planen och från vilka handlingar och beslut de härrör.

5.1.1 Utgångspunkter från vägledningen för parkeringstal

Parkeringen i området planeras enligt Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov (Göteborgs stad, 2011), nedan kallad vägledningen. Enligt ett styrande beslut inom BoStad2021 skall parkeringstalen för bygglov användas redan i detaljplaneskedet (TUB Trafikutredningsbyrå AB, 2017).

Vägledningen ger olika parkeringstal beroende på planens läge i staden och platsens tillgänglighet med kollektivtrafik. Läget för Kallebäck 3:3 och tillgängligheten med kollektivtrafik när planen färdigställts har bedömts gemensamt av Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och Wallenstam. Kallebäck 3:3 anses ligga inom det som i vägledningen benämns "Centrala Göteborg" och tillgängligheten med kollektivtrafik till verksamheter anses vara mitt emellan "Ganska god tillgänglighet" och "Ganska dålig tillgänglighet". Se kapitel 4 *Total tillgänglighet och lägesbedömning* för utförligare beskrivning av den faktiska tillgängligheten.

I bygglovsskedet anger vägledningens parkeringstal det minsta antal parkeringsplatser som fastighetsägaren måste anordna. För de lokalkategorier som planeras i Kallebäck 3:3 stipulerar vägledningen de parkeringstal som anges i Tabell 5 nedan, givet de aktuella lägesparametrarna för läget i staden samt närhet till kollektivtrafik.

Tabell 5 Stipulerade parkeringstal i bygglov för lokalkategorierna i Kallebäck 3:3 givet de aktuella lägesparametrarna.

Lokalkategori	Lägesparameter	Parkeringstal bygglov
Bostäder - Lägenheter	Centrala Göteborg	0,54 / lägenhet - boende 0,05 / lägenhet - besökare
Bostäder - Små lägenheter till och med 2 rum och kök	Centrala Göteborg	0,42 / lägenhet - boende 0,05 / lägenhet - besökare
Skola	<u>För besökare:</u> Centrala Göteborg <u>För verksamma:</u> Mitt emellan Ganska god tillgänglighet och Ganska dålig tillgänglighet	2,4 / 1 000 m ² BTA - besökare 2,4 / 1 000 m ² BTA - sysselsatta Sammanlagt 4,8 / 1 000 m ² BTA
Handel - blandad stadsbebyggelse	<u>För besökare:</u> Centrala Göteborg <u>För verksamma:</u> Mitt emellan Ganska god tillgänglighet och Ganska dålig tillgänglighet	16 / 1 000 m ² BTA - besökare 3 / 1 000 m ² BTA - sysselsatta Sammanlagt 19 / 1 000 m ² BTA
Kontor	<u>För besökare:</u> Mitt emellan Ganska god tillgänglighet och Ganska dålig tillgänglighet <u>För verksamma:</u> Mitt emellan Ganska god tillgänglighet och Ganska dålig tillgänglighet	1,1 / 1 000 m ² BTA - besökande 10 / 1 000 m ² BTA - sysselsatta Sammanlagt 11,1 / 1 000 m ² BTA

5.1.2 Utgångspunkter från mobilitetsavtalet

I enlighet med anvisningarna för parkering och mobilitet inom BoStad2021 är det upprättat ett mobilitetsavtal mellan Wallenstam och Göteborgs Stad. I mobilitetsavtalet är det överenskommet en reduktion av parkeringstalen med 5 % tack vare planområdets "ganska goda tillgänglighet med kollektivtrafik" samt en reduktion med 25 % tack vare de mobilitetsåtgärder byggherren förbinder sig att genomföra. Dessa mobilitetsåtgärder beskrivs vidare i kapitel 7 *Mobilitetsåtgärder och faktorer för minskat bilresande*.

5.1.3 Samnyttjandepotential

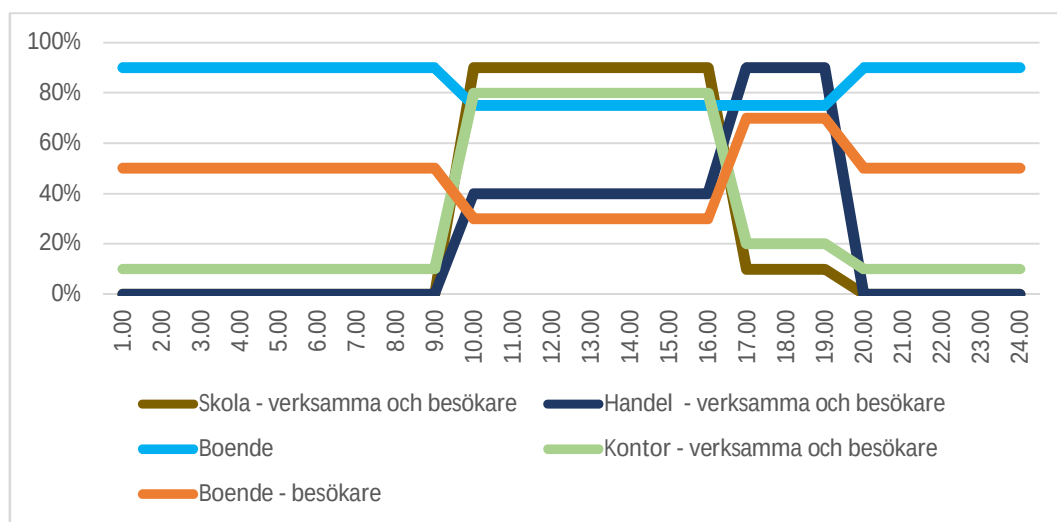
I projektet kommer all parkering att regleras som tillståndsparkering. Det innebär att de boende och verksamma inte är garanterade en egen parkeringsplats utan har tillstånd att parkera i gemensamma anläggningar. Genom att uppföra gemensamma anläggningar kan parkeringsresursen effektiviseras genom att samma fysiska parkeringsplats används av flera kunder under olika tider på dygnet. Samnyttjande ändrar alltså inte parkeringstalet eller efterfrågan på parkering från respektive användargrupp, utan är ett sätt att säkerställa att de parkeringsplatser som byggs utnyttjas effektivt.

I Kallebäck 3:3 är det i den gemensamma anläggningen på 309 platser i "Ormen" som samnyttjande kan ge god effekt. Bostadskvarterens källargarage nyttjas endast av boende och i något fall besökare till boende som bedöms ha som högst efterfrågan vid samma tid på dygnet och därmed har låg samnyttjandepotential

För att beräkna samnyttjandepotentialen i "Ormen" används efterfrågekurvor från Malmös Stads parkeringspolicy och parkeringsnorm (Malmö stad, 2010). Dessa kurvor bedöms fungera väl även i Kallebäck 3:3. I de fall Malmö har satt ett spann för efterfrågan används i Kallebäck 3:3 det högre värdet, främst på grund av att "Ormen" bara har 309 platser och att boende som har bil i hög grad skall kunna lämna den hemma över dagen. Exempelvis har en beläggning på 75 % för boende antagits under dagtid vardagar där Malmö angett spannet 55 - 75 % (även fredagskvällens nivå 55 % i Malmö har då justeras till 75 % för att harmoniera med resten av kurvan). I Tabell 6 nedan redovisas Malmös bedömda belägningsgrader i sin helhet och i Figur 9 ritas samma data, med det högre värdet i de fall Malmö har spannt, ut i diagramform.

Tabell 6 Antaganden om beläggning på parkering för respektive lokalkategori för fyra tidsperioder. Från Malmö Stads Parkeringspolicy och parkeringsnorm (Malmö stad, 2010).

Kategori	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder - Boende	55 - 75 %	55 %	50 %	80 - 90 %
Bostäder - Besökare	30 %	70 %	40 %	50 %
Kontor	60 - 80 %	20 %	10 %	10 %
Butiker	40 %	80 - 90 %	100 %	0 %
Skola	90 %	10 %	0 %	0 %



Figur 9 Antaganden om beläggning på parkering för respektive lokalkategori över dygnets timmar i Kallebäck 3:3. Bearbetning av Malmö Stads Parkeringspolicy och parkeringsnorm (Malmö stad, 2010).

5.2 Beräkning av bilplatsbehov

Med utgångspunkterna ovan sker beräkningen av bilplatsbehovet för hela detaljplanen i fyra steg. De första tre stegen tar avstamp i parkeringstalen från vägledningen som sedan reduceras i enlighet med mobilitetsavtalet. Resultatet blir det antal bilar som, givet lägesparametrar, kollektivtrafiktillgänglighet och mobilitetsåtgärder, kan förväntas förekomma i området.

Steg 1 – Beräkning av parkeringsbehovet utifrån grundtalen i vägledningen

Steg 2 – Beräkning av parkeringsbehovet efter reduktion av parkeringstalen tack vare mobilitetsåtgärderna

Steg 3 – Beräkning av parkeringsbehovet efter reduktion av parkeringstalen tack vare ganska god tillgänglighet med kollektivtrafik

I det fjärde steget beräknas med hjälp av samnyttjandekurvorna hur många parkeringsplatser som behöver byggas för att kunna ta om hand det resulterande antalet bilar från tredje steget. Då flera bilar kan nyttja samma parkeringsplats under olika tider på dygnet blir behovet av antalet parkeringsplatser efter fjärde steget färre än antalet bilar som utifrån de reducerade parkeringstalen kan förväntas förekomma i området.

Steg 4 – Beräkning av parkeringsplatsbehovet om "Ormen" samnyttjas

För parkering i kvarterens källare beräknas inget samnyttjande då dessa endast används av boende och i något fall besökare till boende. På kvartersmark planeras även 26 besöksplatser till boende medan det resterande behovet av besöksparkering till boende hänvisas till "Ormen" och samnyttjas.

5.2.1 Parkeringsbehov utifrån grundtalen och reduktionerna i mobilitetsavtalet (steg 1, 2 och 3)

Tabell 7 nedan beskriver de första tre stegen för att beräkna fram det antal bilar som kan förväntas förekomma i området. För handel, kontor och skola redovisas behovet för verksamma och besökare tillsammans då alla nyttjar "Ormen". Beräkningarna resulterar i ett totalt parkeringsbehov för hela detaljplanen på 788 bilar fördelat på ett behov för kontor på 59 bilar, handel 47 bilar, skola 31 bilar, besök till boende 64 bilar och 587 bilar för boende.

Tabell 7 Stegvis beräkning av bilparkeringsbehovet i planen fördelat per lokalkategori.

Små lägenheter <= 2 rok (st)		Stora lägenheter > 2 rok (st)		Skola (m ² BTA)	Kontor (m ² BTA)	Handel (m ² BTA)	
Boende	Besökare	Boende	Besökare				
1 242		558		9 000	7 500	3 500	
Steg 1 - Parkeringsbehovet utifrån grundtalen i vägledningen (platser)							Summa
522	62	301	28	43	83	67	1106
Steg 2 - Parkeringsbehov efter 25 % reduktion för mobilitetsåtgärder (platser)							
391	47	226	21	32	62	50	829
Steg 3 - Parkeringsbehov efter 25 % reduktion för mobilitetsåtgärder och 5 % reduktion för ganska god kollektivtrafik							
372	44	215	20	31	59	47	788
Totalt 587 boende och 64 besökare							

5.2.2 Parkeringsplatsbehov efter samnyttjande i Ormen (steg 4)

Då verksamheterna förväntas ha lågt eller inget parkeringsbehov under nattetid när efterfrågan från boende är högt, samtidigt som en del av de boende förväntas flytta sin bil dagtid när verksamheternas efterfrågan är högre, kan ett effektivt samnyttjande fås i den samnyttjade anläggningen "Ormen".

Av det beräknade behovet på 64 besöksplatser för boende kommer 26 av dessa att förläggas på kvartersmarksgatorna eller i garagen. Resterande behov på 38 platser samnyttjas i "Ormen".

Av det beräknade behovet på 587 platser för boende kommer 357 av dessa att förläggas i bostadskvarteren. Resterande behov på 230 platser för boende samnyttjas i "Ormen".

I nedanstående tabell anges de beläggningsgrader om antagits för respektive lokalkategori och tidsperiod enligt förutsättningarna i kapitel 5.1.3 *Samnyttjandepotential*. Tabellen visar samma data som diagrammet i Figur 9 och är en bearbetning av Malmö Stads Parkeringspolicy och parkeringsnorm (Malmö stad, 2010).

Tabell 8 Antagna beläggningsgrader för respektive lokalkategori och tidsperiod i Kallebäck 3:3.

Kategori	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder - Boende	75 %	55 %	50 %	90 %
Bostäder - Besökare	30 %	70 %	40 %	50 %
Kontor	80 %	20 %	10 %	10 %
Handel	40 %	90 %	100 %	0 %
Skola	90 %	10 %	0 %	0 %

Genom att kombinera det beräknade antalet bilar som förväntas förekomma i området från Tabell 8 med de antagna belägningsgraderna för respektive tidsperiod i Tabell 8 fås en bild av parkeringssituationen i "Ormen" för varje tidsperiod vilket redovisas i Tabell 9 nedan.

Av de fyra olika tidsperioderna är det vardagar klockan 10 - 16 som är den dimensionerande situationen då "Ormen" förväntas bli fullbelagd. En stor gemensam anläggning upplevs som full vid en beläggning på cirka 90 % varför beräkningarna säkerställer 10 % marginal vid den dimensionerande tidsperioden.

Tabell 9 Samnyttjande av Ormens 309 platser för fyra tidsperioder.

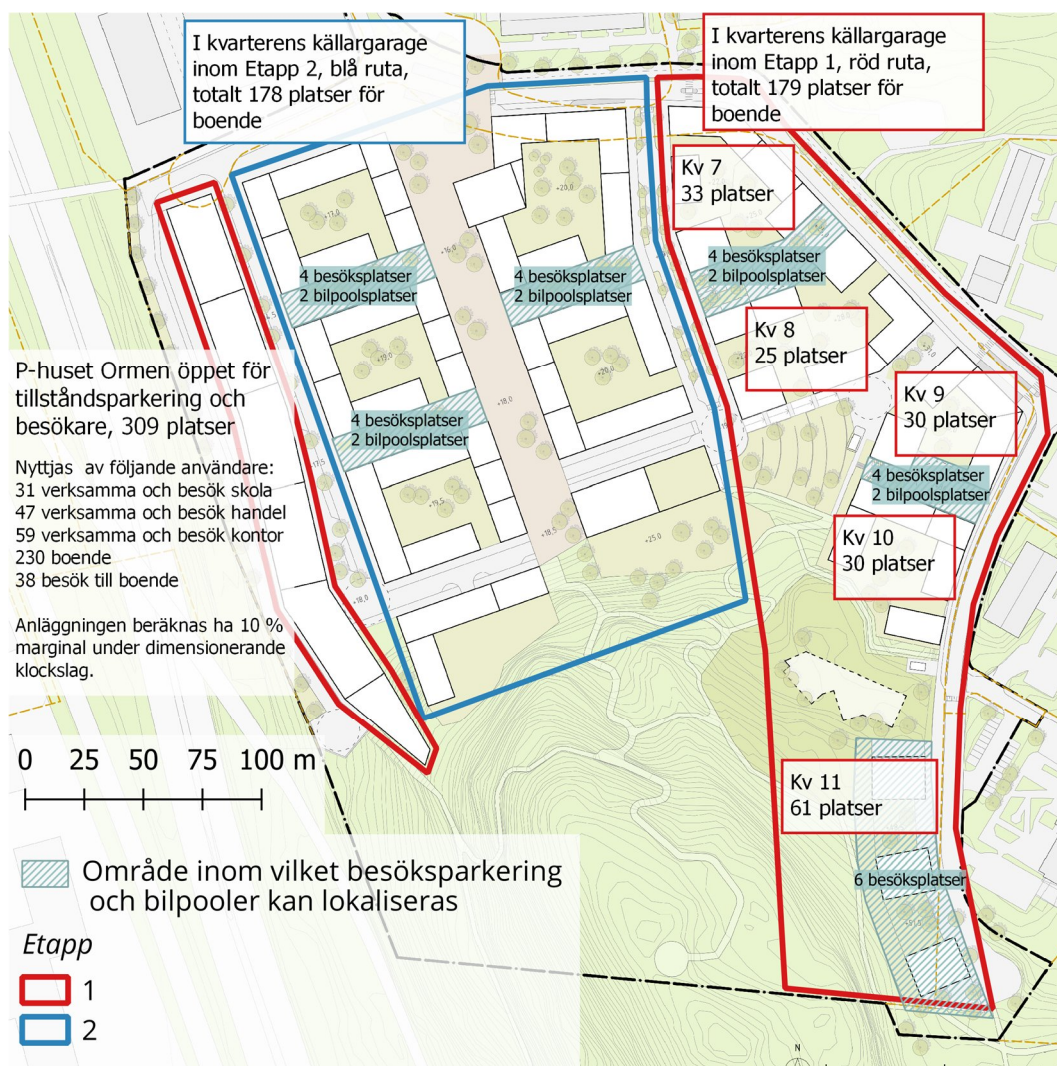
Kategori	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Bostäder - Boende (230 st) (Övriga 357 i kvarteren)	230 * 75% ≈ 173	230 * 55% ≈ 127	230 * 50% ≈ 115	230 * 90% ≈ 207
Bostäder - Besökare (38 st) (Övriga 26 i kvarteren)	38 * 30% ≈ 11	38 * 70% ≈ 27	38 * 40% ≈ 15	38 * 50% ≈ 19
Kontor - Verksamma och besökare (59 st)	59 * 80% ≈ 47	59 * 20% ≈ 12	59 * 10% ≈ 6	59 * 10% ≈ 6
Handel - Verksamma och besökare (47 st)	47 * 40 % ≈ 19	47 * 90 % ≈ 42	47 * 100 % ≈ 47	47 * 0 % ≈ 0
Skola - Verksamma och besökare (31 st)	31 * 90% ≈ 28	31 * 10% ≈ 3	31 * 0% ≈ 0	31 * 0% ≈ 0
Totalt parkerade bilar i Ormen	<u>278</u>	211	183	232
Lediga platser (minst 31 platser (10 %) marginal vid dimensionerande tid)	31	98	126	77
Antal platser i Ormen	<u>309</u>			

Tack vare samnyttjandet av "Ormen" kan allt parkeringsbehov från verksamheterna och deras besök (59 bilar för kontor, 47 bilar för handeln och 31 för skola) tillsammans med 230 bilar från de boende och 38 besökare till boende, totalt 405 bilar, tas omhand på "Ormens" 309 platser.

Totalt behöver det efter ovanstående beräkningar anläggas 692 platser i planen. Dessa fördelar sig då på 357 boendeplatser i kvarterens garage, 26 besöksplatser till boende på kvartersmark och 309 platser i "Ormen".

5.3 Placering av bilparkeringsbehovet inom planen

Med utgångspunkt i behovsberäkningarna i föregående kapitel kommer parkeringsplatserna för respektive kundkategori att fördelas enligt principen som redovisas i Figur 10 nedan. Den parkering för etapp 1 som hänvisas till "Ormen" löses temporärt på mark i etapp 2 tills "Ormen" är uppförd.



Figur 10 Illustration av var bilparkeringen för respektive kundkategori kan lösas inom planen. Totalt omfattar planen 692 bilparkeringsplatser.

I följande tre figurer visas principer för hur besöksparkering, parkering för rörelsehindrade och bilpoolsplatser kan lösas på kvartersmark för några typgator.



Figur 11 Principskiss över kvartersgata mellan kv 9 och 10. (Illustration: Liljewall arkitekter)



Figur 12 Principskiss över kvartersgata i etapp 2. (Illustration: Liljewall arkitekter)



Figur 13 Principskiss över kvartersgata vid kvarter 11. (Illustration: Liljewall arkitekter)

6 Cykelparkering

För planering av cykelparkering gäller Göteborg Stads vägledning för parkeringstal (Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret, 2011), nedan kallad vägledningen. I detta kapitel beräknas behovet av det totala antalet cykelparkeringsplatser utifrån den planerade fördelningen av bostäder och verksamheter från kapitel 3.2.

För beräkningen av cykelparkeringsbehovet gäller samma lägesbedömning som för bilparkering vilket redovisas i kapitel 5.1.1 *Utgångspunkter från vägledningen för parkeringstal*. Kallebäck 3:3 anses efter en gemensam bedömning av Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och Wallenstam ligga inom det som i vägledningen för cykelparkeringstal benämns "Hela Göteborg" för bostäder och skola samt "Centrala Göteborg" för handel och kontor.

6.1 Beräkning av parkeringsbehov för cykel

Vägledningens parkeringstal anger det minsta antal cykelplatser som fastighetsägaren måste anordna. För de lokalkategorier som planeras i Kallebäck 3:3 stipulerar vägledningen de parkeringstal som anges i tabellen nedan, givet de aktuella lägesparametrarna för läget i staden samt närhet till kollektivtrafik.

Tabell 10 Stipulerade cykelparkeringstal i bygglov för lokalkategorierna i Kallebäck 3:3 givet de aktuella lägesparametrarna.

Målpunkt	Lägesparametern	Parkeringstal bygglov
Bostäder - Lägenheter	Hela Göteborg	2 / lägenhet i förråd 1 / lägenhet vid entrén Sammanlagt 3 / lägenhet
Bostäder - Små lägenheter till och med 2 rum och kök	Hela Göteborg	1,5 / lägenhet i förråd 1 / lägenhet vid entrén Sammanlagt 2,5 / lägenhet
Skola	Hela Göteborg	15 - 35 / 1 000 m ² BTA
Handel - blandad stad	Centrala Göteborg	14 / 1 000 m ² BTA - besökande 3 / 1 000 m ² BTA - sysselsatt Sammanlagt 17 / 1 000 m ² BTA
Kontor	Centrala Göteborg	1,5 / 1 000 m ² BTA - besökande 11 / 1 000 m ² BTA - sysselsatt Sammanlagt 12,5 / 1 000 m ² BTA

Med cykelparkeringstalen från Tabell 10 beräknas sedan det antal platser som krävs vid bygglov i Tabell 11 nedan.

Tabell 11 Cykelparkeringsbehov i antal platser utifrån bygglovstal.

	Lägenheter > 2 rok (st)	Lägenheter <= 2 rok (st)	Skola (m ² BTA)	Kontor (m ² BTA)	Handel (m ² BTA)		
Ettapp 1	262	613	1 300	-	-		
Ettapp 2	296	629	7 700	7 500	3 500		
Parkeringsbehov cykel i bygglovskede						Totalt antal p-platser	
Ettapp 1	786	1 533	46	-	-	2 364	5 247
Ettapp 2	888	1 573	270	94	60	2 883	

Byggherren kommer i respektive bygglov att åstadkomma erforderligt antal cykelplatser fördelat på "i förråd" respektive "vid entré" enligt vägledningen. Gällande cykelparkeringarnas lokalisering och standard, se vidare i kapitel 7.3.1 *Plats för cykel i nära anslutning till entréer*.

7 Mobilitetsåtgärder och faktorer för minskat bilresande

I detta kapitel beskrivs de åtgärder, faktorer och insatser på mobilitetsområdet som byggherren kommer att genomföra i projektet. Enligt de för BoStad2021 särskilda anvisningarna för parkering och mobilitet är det dessa åtgärder som, tillsammans med planens läge, tillgänglighet och fysiska planering, ger det parkeringstal för bil som skall gälla för projektet. Mobilitetsåtgärderna och det för detaljplanen gällande parkeringstalet regleras i ett mobilitetsavtal mellan byggherren och Göteborgs stad.

7.1 Lägenhetssammansättning

Målgrupper för små lägenheter, som ensamstående, äldre eller studenter, har i regel lägre bilinnehav än genomsnittsbefolkningen vilket torde ge utrymme för ett lägre parkeringstal (Trivector, 2013b).

Ett exempel på att lägenhetssammansättningen ger effekt på parkeringstalet är Stockholm stads parkeringstal som, likt anvisningarna för BoStad2021, fastställs utifrån projektspecifika faktorer, lägesspecifika faktorer samt gröna tillval som mobilitetslösningar. Bland de projektspecifika faktorerna i Stockholm finns en möjlighet till reducering av parkeringstalet med upp till 30 % i projekt med "övervägande små lägenheter". Vidare gäller i Stockholm att student och ungdomslägenheter "endast behöver förseas med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt". Med tillgänglighet menas i detta fall parkering för rörelsehindrade som brukar sättas till 5 % av alla parkeringar i en anläggning och därmed alltså i praktiken innebär en reduktion med 95 %. (Stockholms stad, 2015)

Ambitionen för Kallebäck 3:3 är ett område byggt med tätt och hög stadsmässig kvalitet med ett blandat utbud av bostäder och verksamheter. Ambitionen är att bygga ett stort antal små lägenheter och att cirka 75 % av beståndet blir hyresrätter. Som nämnts i kapitel 3.2 *Ytor och lägenhetsantal* kommer andelen små lägenheter om maximalt 2 rum och kök att vara cirka 65 % i projektet.

7.2 Samnyttjade parkeringsplatser

I projektet kommer inga reserverade bilparkeringsplatser att finnas för uthyrning vilket också regleras i mobilitetsavtalet. Bilparkeringsplatserna för såväl boende som verksamma och besökare kommer att regleras som tillståndsparkering eller allmänt tillgänglig avgiftsparkering. De som önskar kan köpa/abonnera på ett parkeringstillstånd som gäller i en eller flera anläggningar i området men endast i mån av plats. Det kommer inte att finnas någon automatisk koppling mellan lägenhetshyran och köp/abonnemang på parkeringstillstånd.

7.3 Cykelfrämjande åtgärder

För att människor ska känna sig trygga och motiverade att använda cykeln som huvudsakligt transportmedel är det viktigt att erhålla stödsäkra cykelparkeringar som är lättillgängliga och ligger nära bostadens eller verksamhetens entréer. Cykelutrymmen bör

också erbjuda möjlighet till servicestationer och väderskydd. Även möjlighet till att låna en cykel från utrymmena kan öka användandet (IVL och Koucky & Partners, 2015).

Under rubriken cykelfrämjande åtgärder ingår givetvis även kvaliteten och finmaskigheten på cykelnätet samt säkerheten och tryggheten utmed det. Att lyfta statusen på cykelnätet så att det tydligt framgår att cykeln är ett prioriterat transportslag är en viktig del i omställningen till ett mer hållbart resande. Som tidigare nämnts förutsätts gång- och cykelbron över järnvägen och E6 byggas. Övriga åtgärder i cykelnätet ligger dock utanför Wallenstams ansvar.

I konceptidén för projekt Kallebäck 3:3 (Nyréns Arkitektkontor, 2015) presenteras byggherrens tydliga vision om en stadsdel som är uppbyggd för olika grupper av cyklisters behov och förmåga. Den inre kärnan med torget och vistelsegatorna tillåter den yngre stödhjuls-cyklisten att röra sig mellan stadsdelens aktiviteter.

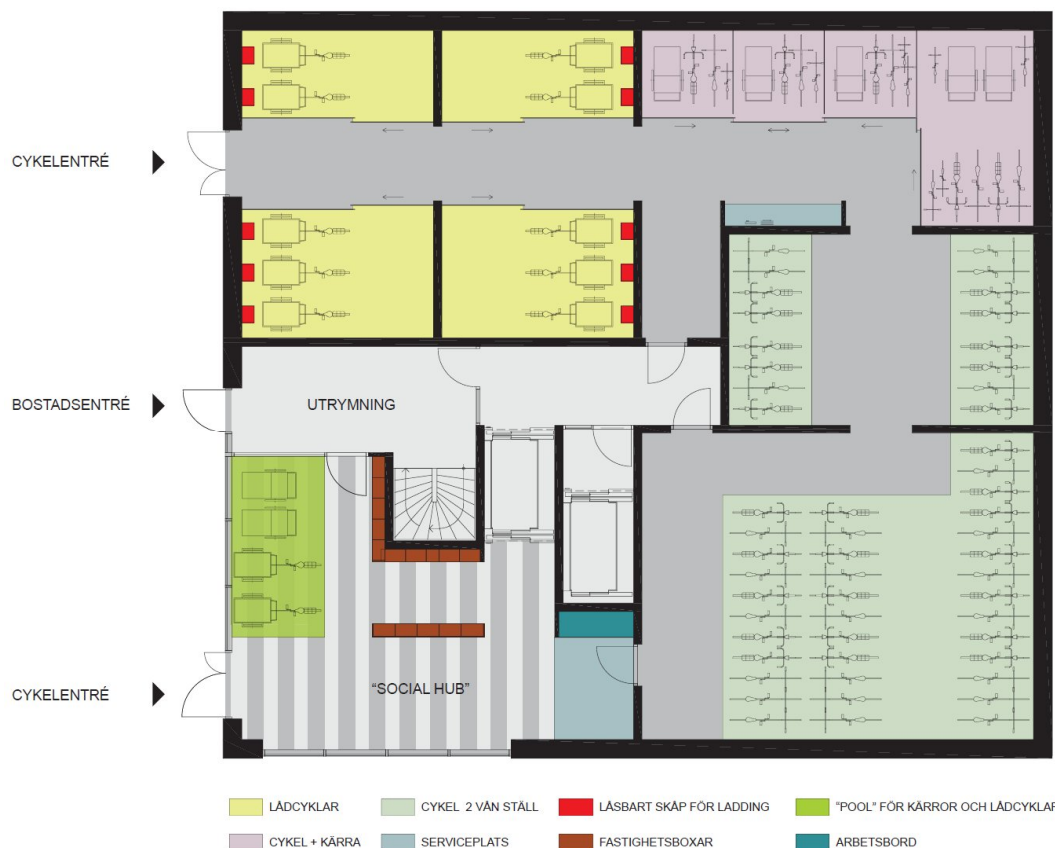
Nära-till-allt-cyklisten som skolbarn, föräldrar och de flesta andra rör sig enkelt inom stadsdelen på cykelbanor som förbinder målpunkter som kollektivtrafikens hållplatser, skolor och närservice. Den som arbetspendlar och cyklar fort når smidigt det övergripande effektiva cykelnätet mot Göteborgs och Mölndals centrum.

7.3.1 Plats för cykel i nära anslutning till entréer

Inriktningen från Göteborgs stad är att öka antalet ordnade cykelparkeringar. I Wallenstams arbete för Kallebäck 3:3 utgår man från att cykelparkering ska vara trygg, stöldsäker och enkel att nå och att parkering inomhus ska finnas i bostadshusens markplan, nära trapphusen. Kompletterande parkering utomhus ska lokaliseras på vistelsegatorna och kan kombineras med servicestation och pump.

Antalet cykelparkeringsplatser kommer för alla bostäder och verksamhetstyper att följa parkeringstalen i gällande parkeringsnorm. Vid bostäderna kommer cykelparkeringen i huvudsak att vara lokaliserad enligt principritningen i Figur 14 nedan. Cykelparkeringen nås direkt från gatan genom en ändamålsenlig dörr respektive från trapphuset för att kunna nå sin cykel torrskodd. Denna placering gör att cyklarna blir mer tillgängliga för den boende än bilen, även för dem som parkerat bilen i källaren. I anslutning till varje cykelrum kommer det finnas en avsedd plats för cykelservice utrustad med de vanligaste verktygen och pump. Utrymmena för cyklar ingår i den normala lokalskötseln och hålls rena och attraktiva. Möjligheten till cykelservice är en del av mobilitetsavtalet.

Initialt kommer det i Kallebäck 3:3 att beredas plats för minst 4 lastcyklar per 100 lägenheter i enlighet med mobilitetsavtalet.



Figur 14 Principiell planritning över cykelparkeringens läge i bostadshusens markplan. Vid serviceplatsen finns även cykelpump. (Illustration: Liljewall arkitekter)

7.3.2 Cykelpool inklusive cykelkärror

I dag finns det många svenska städer med cykelpooler där även lastcyklar, cykelkärror och andra cykeltillbehör är inkluderade. Lastcyklar och cykelkärror blir allt vanligare och i Köpenhamn äger till exempel var fjärde barnfamilj och var femtonde person en lådcykel (Cykelfrämjandet, 2010).

Cykelpooler kan införas som ett tillägg i befintliga bilpooler där bilpoolsleverantören även inkluderar cyklar, med en särskild cykelpoolsoperatör eller organiseras som en "manuell" pool som drivs och underhålls av hyresvärderna eller bostadsrättsföreningen.

Wallenstam kommer att verka för att de boende och verksamma i Kallebäck 3:3 blir medlemmar i en cykelpool utan kostnad. Den exakta driftsformen är ännu inte beslutad men utgångspunkten är att det skall finnas minst 1 cykel per kvarter och minst 3 olika fordon per 100 lägenheter i enlighet med mobilitetsavtalet. Cyklarna och cykelkärorna lokaliseras till cykelrummen eller på kvartersmark för de boende och verksamma att boka i en pool.

7.3.3 Marknadsföring av cykel i gatumiljön

För att ytterligare marknadsföra cykeln som färdmedel även för besökare till området planeras en eller flera cykelinformationsplatser på strategiska platser i området. En sådan plats består av en väl annonserad skylt med bland annat

- karta över områdets cykelnät
- karta över var det finns allmänt tillgänglig cykelpump
- information om målpunkter i området och hur man tar sig dit med cykel
- de goda förutsättningarna för rekreationscyklande på berget och i Delsjöområdet samt hur man tar sig dit
- de goda förutsättningarna för pendelcyklande, föreslagna cykelvägar och exempel på restid med cykel till några större arbetsplatskoncentrationer och skolor.

På några platser i området kommer det att finnas väl annonserade allmänt tillgängliga cykelpumpar.

7.4 Åtgärder och faktorer som uppmuntrar ärenden till fots

I Kallebäck 3:3 kommer det att vara lätt att uträtta en stor del av de vardagliga behoven till fots. Inom området, och samtidigt inom gångavstånd, verkar Wallenstam för att etablera förskola och grundskola för alla årskurser. Det kommer därför inte finnas något behov av skjuts med bil till förskola och skola.

För rekreation kommer berget söder om området att inbjudas till promenader på väl skyltade och iordningsställda promenadstigar. Efter en kort promenad nås även rekreationsområdet vid Delsjöarna.

Högklassig kollektivtrafik och dagligvaruhandel i Mölndalsåns dalgång sås inom 15-17 minuters promenad (se vidare i kapitel 4 *Total tillgänglighet och lägesbedömning*).

Vid det centrala torget inom området planeras för såväl handel som kulturella- och sociala samlingsplatser och aktiviteter. Torget nås från de flesta bostadskvarter via gångstråk fria från konflikter med biltrafik (se exempel i figurerna i kapitel 3.3 *Planerade lägen för hållplatser och bilpooler*).

7.5 Medlemskap i bilpool genom Wallenstam Drive

Bilpool är ett sätt att ha tillgång till bil utan ägande. Till skillnad från biluthyrning används bilpooler oftare till kortare resor där bilen kan hyras på minut-, tim- eller kilometerbasis. Bilpooler finns ofta lokaliserade till specifika grannskap och användaren bokar bilen genom en hemsida eller mobilapplikation. Det är även vanligt att verksamheter med behov av flexibel tillgång till bil ansluter sina anställda till en bilpool vilket ökar poolens lönsamhet kraftigt.

De flesta resor och transporter som boende i Kallebäck 3:3 kommer vilja göra kommer att kunna ske med kollektivtrafik, cykel eller till fots. För de resor eller transporter som inte går att genomföra med annat än bil erbjuds alla boende en abonnemangslösning som ersätter behovet av att äga egen bil. Produkten kallas Wallenstam DRIVE och är ett samarbete mellan Wallenstam och AVIS. Medlemskapet i Wallenstam DRIVE är gratis för alla boende och verksamhetsutövare i området. Samarbetet mellan AVIS och Wallenstam är långsiktigt, utvecklingsinriktat och gör att byggherren får tillgång till AVIS Groups samlade internationella erfarenheter från bland annat Zipcar, Budget med flera koncernbolag.

I de fall där byggherrar erbjuder fritt medlemskap till bilpool brukar detta oftast vara i minst 5 år. I Kallebäck 3:3 är medlemskapet i Wallenstam DRIVE gratis för alla boende och hyresgäster i de kommersiella lokalerna utan tidsbegränsning.

Lokaliseringen av bilpoolsbilar sker i första hand på kvartersgatorna enligt Figur 4 på sidan 7. Antalet bilpoolsfordon kommer att följa kraven i mobilitetsavtalet. Dessa platser är tillgängliga inom 35 meter från bostäderna i genomsnitt och placeringen gör att bilpoolen hela tiden annonseras för de boende jämfört med om de stått i ett underjordiskt garage. Placeringen gör också att man som användare snabbt kan komma iväg utan att behöva ha nyckel eller passerkort till garagedörrar och liknande. Då bilpoolsbilarna står på kvartersmark är det enkelt för fastighetsägaren att utöka antalet platser vartefter behov uppstår.

Sammantaget betyder gratis och automatisk tillgång till bilpool samt rabatterade priser på hyrbil att boende kommer kunna ha tillgång till bil utan ägande vilket i sin tur gör att bilinnehavet i området kan minska och behovet av parkeringsplatser blir lägre.

7.6 Marknadsföringsinsatser till köpare, hyresgäster och boende

Wallenstams intention har redan från början varit att utveckla en hållbar stadsdel där det skall vara lätt att bo och leva utan bil. Närheten till rekreation och fritid på berget och i Delsjöområdet, tillsammans med den goda tillgängligheten till storstadens utbud, gör att området kommer att vara attraktivt för flera målgrupper.

I såväl marknadsföringen av bostäderna som i dialogerna med potentiella hyresgäster till lokalerna kommer områdets hållbarhetsprofil och tillgänglighet att vara en viktig faktor. Som en del i det hållbara boendet och den hållbara arbetsplatsen är transport och mobilitet i sin tur bärande aspekter.

I denna information, som kommuniceras i allt från trycksaker och digitala medier till personliga möten i samband med marknadsföringsevent, kontraktsskrivning och inflyttning, kommer minst följande punkter att ingå. Detta gäller även vid byte av hyresgäster i bostäder och lokaler.

- Att beskriva områdets goda förutsättningar för cykel. Att cykelparkering och möjligheter att sköta sin cykel fått en framträdande plats i byggnaderna, hur cykelnätet i närområdet, in mot staden och ut mot naturen ser ut, var viktiga målpunkter för cykel finns, vilket utbud som finns i cykelpoolen med mera.

- Kollektivtrafikens turtäthet och trafikering samt hållplatsernas lägen och utrustning vad gäller cykelparkering, realtidsinformation med mera.
- Det kostnadsfria medlemskapet i Wallenstam DRIVE och dess ingående tjänster.

För de kvarter som övergår till bostadsrättsföreningar kommer Wallenstam att paketera denna information och överlåta till bostadsrättsföreningen vid bildandet.

Informationen enligt ovan om utbudet för mobilitet och hållbart resande kommer också att ges regelbundet i området. Exempel på kanaler för denna löpande information är nyhetsbrev, anslagstavlor, bilagor till hyresavtal, informationsmöten och digitala medier. Genom denna regelbundna information kommer även de som tillträder bostadsrätter efter de som flyttar in när huset är nybyggt att få tillgång till informationen. I enlighet med mobilitetsavtalet kommer det även att finnas realtidstavlor för kollektivtrafiken monterade i uppgångar eller entréer.

7.6.1 Årligt evenemang med mobilitets- och hållbarhetsinriktning

För att ytterligare betona hållbarhetsprofilen för området kommer Wallenstam att arrangera evenemang minst en gång om året med syfte att kommunicera, informera och uppmuntra hållbart resande. Evenemangen kan ha olika teman från år till år och kan exempelvis handla om det hälsosamma i att promenera mera, cykelmässa med leverantörer av cyklar och tillbehör, erbjudande om cykelservice, föreläsning av bilpoolen, guidade cykelturer i närområdet och Delsjö-området med mera. Åtgärdens omfattning och inriktning följer överenskommelsen i mobilitetsavtalet.

7.7 Välkomstpaket och möte i samband med inflyttning

Forskning visar på att människors vanor är enklare att förändra i samband med andra större förändringar i livet såsom vid flytt till annan bostad. Därför är det viktigt att informera om olika mobilitetslösningar och mobilitetstjänster just när människor byter bostad. Wallenstam kommer att säkerställa detta redan vid marknadsföring, i informationsmaterial och vid avtalstecknande enligt beskrivningen i kapitel 0 ovan.

När boende sedan flyttar in paketeras informationen om utbudet tillsammans med användarguider och eventuella kontouppgifter i ett "Välkomstpaket". Informationen är i minst samma omfattning som den som beskrivs i kapitel 0 men vid inflyttning går även de huvudsakliga dragen igenom vid ett personligt möte. Vid samma tillfälle ges åtkomst till erforderliga användarkonton och liknande till mobilitetstjänsterna.

I "Välkomstpaketet" för boende ingår även prova-på-kort för Västtrafik inom Göteborgs kommun i en månad. För bostäder med ett rum och kök ingår ett kort, för större bostäder två kort i enlighet med mobilitetsavtalet.

7.8 Etableringsstrategi för verksamhetslokaler

Att placera viktiga vardagsfunktioner som dagis, skola, mataffär, närservice, paketupplämning och fritidsaktiviteter i anslutning till bostäder ger förbättrade möjligheter till att hantera vardagsärenden i närmiljön. Detta minskar resbehovet och tidspressen i

vardagen samtidigt som det ger upphov till en mer livfull och trygg närmiljö under hela dygnet.

Wallenstam arbetar med en medveten etableringsstrategi som sammanfattas i kapitel 3.4 *Planerade verksamheter och serviceinrättningar inom området*. Där framgår även vilka av verksamheterna i etableringsstrategin som BoStad2021 pekar ut som särskilt viktiga att som boende ha god tillgänglighet till.

Tillskottet av boende och verksamma i området stärker i sig underlaget för att etablera till exempel paketutlämning och närlivsbutik på gångavstånd från bostäderna.

7.8.1 Lokal för coworking

Flera av verksamheterna i etableringsstrategin bidrar till minskat resande genom att flera vardagliga ärenden kan lösas till fots eller på cykel i närområdet. En verksamhet som kan bidra till att avlasta trafiksystemet, framför allt i rusningstrafik, är en plats för så kallad coworking i området.

Att arbeta hemifrån någon eller några dagar i veckan minskar belastningen på trafiksystemen men fungerar inte för alla. Bland till exempel tjänstemän, konsulter och projektarbetare blir det dock allt mer populärt då många upplever att de hinner med fler arbetsuppgifter de dagar de arbetar hemifrån. Problemet med att ibland arbeta hemifrån är dock att arbetsmiljölagen inte är tillämpbar (Steinberg, 2012) och att arbetstagaren löper större risk för skador om hen inte arbetar vid en ergonomisk riktig arbetsplats.

Ett sätt att minska trycket på transportsystemet i rusningstid är att erbjuda en fullt utrustad arbetsplats i bostadsområdet som de boende kan använda när det finns behov och arbetsuppgifterna medger det. En lokal med ergonomiskt riktiga arbetsplatser, internet-uppkoppling, skrivare, kaffemaskin, snacks med mera kallas "coworking space" och blir allt vanligare i större städer. Som användare betalar man en avgift per timme eller dag och på flera platser finns även tilläggstjänster som frukost, konferensrum med mera. I Göteborg finns redan ett flertal aktörer och platser för coworking i lite olika varianter.

Wallenstam kommer genom sin uthyrningsstrategi för Kallebäck 3:3 att verka för att en aktör som erbjuder coworking etablerar sig i området.

7.9 Hållbar prissättning av parkering

Inom projekt Kallebäck 3:3 kommer det att finnas bilparkering i garage under vissa bostadskvarter, på mark samt i "Ormen" utmed E6. Som beskrivits i kapitel 7.2 *Samnyttjade parkeringsplatser* kommer det endast att erbjudas samnyttjade parkeringsplaner med tillstånds eller avgiftsparkering. Priset för att köpa eller abonnera på ett parkeringstillstånd skall närma sig full kostnadstäckning för vad parkeringsplatserna i området kostar och beloppet kommer alltid att särredovisas på fakturor och kvitton.

Vad avgiften för ett tillstånd kommer att bli är ännu så länge för tidigt att säga. Klart är i alla fall att Wallenstam har som intention att i enlighet med mobilitetsavtalet närma sig full kostnadstäckning så snart marknaden medger det och att prisnivån redan från start

kommer att ligga högre än för jämförbar parkering i närområdet. Bedömningen är dock att en prisnivå för full kostnadstäckning redan vid inflyttning skulle ge en önskad och okontrollerad uttryckning av parkeringsefterfrågan till omgivande fastigheter.

8 Uppföljning av parkerings- och mobilitetsefterfrågan

I enlighet med mobilitetsavtalet åtar sig byggherren att genomföra en årlig uppföljning av de genomförda mobilitetsåtgärderna. Redovisning kommer att ske efter anmodan och anvisningar från staden. Även redovisning av parkeringarnas kostnadstäckning-/prissättning kan komma att bli en del av denna uppföljning. Syftet är att samla och dra nytta av gemensamma erfarenheter kring hur mobilitetsåtgärderna används och fungerar i relation till de särskilda parkeringsförutsättningar som gäller för projekten i BoStad2021. Erfarenheter och resultat kommer att spridas och användas i fortsatt planering både inom BoStad2021 och i andra sammanhang.

Det är lika viktigt att följa upp effekterna av den samlade samhällsplaneringen som för enskilda åtgärder. Utöver åtgärderna i mobilitetsavtalet bör även effekterna för hela stadsdelen Kallebäck följas upp eftersom flera av de i projektet ingående åtgärderna förbättrar hela områdets tillgänglighet. Det är rimligt att tro att de befintliga invånarna i Kallebäck kommer att dra nytta av den förbättrade tillgängligheten med förändrade resmönster som följd. Effekterna bör gå att läsa av i såväl trafikmängder för kollektivtrafik, bil, cykel och gång som i efterfrågan på cykel- och bilparkering.

Uppföljningen på stadsdelsnivå utförs med fördel av byggherren, eller flera byggherrar i området, i samarbete med kommunen och Västtrafik. Flera av faktorerna och åtgärderna som beskrivs för att öka den totala tillgängligheten ligger utanför den enskilda byggherrens ansvar. En gemensam uppföljning av byggherren, kommunen och Västtrafik gör också att åtgärderna vid en eventuell utebliven minskning i parkeringsefterfrågan kan göras nyanserat och lösningsfokuserat över organisationsgränserna.

För att den årsvisa uppföljningen skall bli transparent och utgöra ett effektivt verktyg är det viktigt att redan på förhand klargöra såväl gränsvärden för när trafikmängder och/eller parkeringsefterfrågan når kritiska nivåer, vilka förstärkta åtgärder som i så fall skall sättas in och i vilken ordning samt vem som har ansvaret för dem.

9 Källor

- Cykelfrämjandet (2010) Lastcykeln ersätter bilen i Köpenhamn
- Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret (2009) Översiktsplan för Göteborg
- Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret (2011) Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov 2011, Godkänd av byggnadsnämnden 2011-10-31
- Göteborgs Stad Trafikkontoret (2014) Göteborg 2035 – Trafikstrategi för en nära storstad, Antagen av trafiknämnden februari 2014
- Göteborgs stad Stadsbyggnadskontoret (och Fastighetskontoret) (2014), Strategi för utbyggnadsplanering Göteborg 2035, Godkänd av byggnadsnämnden i februari 2014
- Göteborgs Stad (2017) BoStad2021 Utvärdering av mobilitetsåtgärder, 2017-09-22
- IVL och Koucky & Partners (2015) Parkerings- och mobilitetsplan Frihamnen, Göteborg
- King, David (2014) 3 Big Challenges for Planning Multi-Modal Cities
<http://www.citylab.com/design/2014/10/3-big-challenges-for-planning-multi-modal-cities/381>
- Malmö Stad (2010) Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö, antagen september 2010
- Malmö Stad (2016) Hållbart resande i Holma och Kroksbäck, bilaga till planprogram för Holma och Kroksbäck i Hyllie i Malmö
- Nyréns Arkitektkontor (2015) Slutredovisning, programhandling Kallebäck 3:3
- Ramböll (2016) Kallebäck trafikutredningar, 2016-08-19
- Steinberg, M. (2012) Jobba hemma – det här gäller.
<http://www.arbetarskydd.se/arbetsmiljo/jobba-hemma-det-har-galler-6570390>
- Stockholms stad (2015), Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering
- TUB Trafikutredningsbyrån AB (2017) Stöd för utvärdering av mobilitetslösningar och reduktion på parkeringstal inom BoStad2021, arbetsmaterial 2017-02-01, version 0.9
- Trivector (2013a) Möjligheter med mobility management i samhällsplaneringen – erfarenheter och resultat från 12 svenska kommuner
- Trivector (2013b) Parkeringstal för studentlägenheter, Flemingsberg, PM 2013:44
- Wallenstam (2015) Hållbar vision och riktlinjer för Kallebäck 3:3 i Göteborgs kommun.

Bilaga 1.

Utvärdering av mobilitetsåtgärder enligt handledning från BoStad 2021

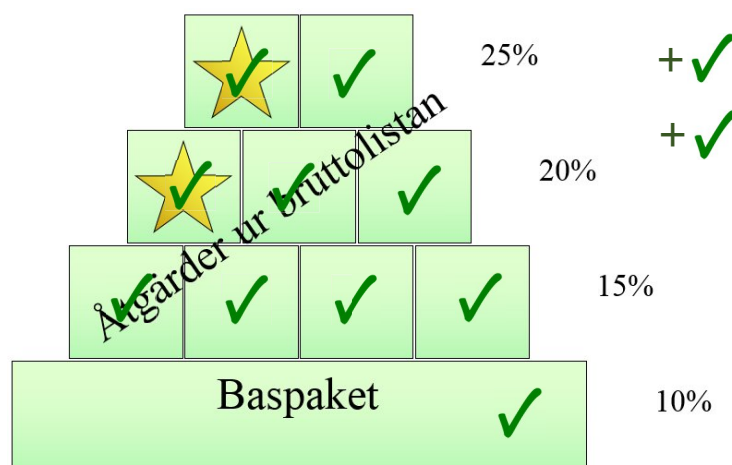
Detaljplanen *Bostäder och verksamheter vid Smörgatan i stadsdelen Kallebäck, en del av BoStad2021* ingår i Jubileumssatsningen BoStad2021. Parkerings- och mobilitetsfrågorna inom BoStad 2021 skall utvärderas och fastställas enligt de särskilda riktlinjer som finns samlade i dokumentet *BoStad2021 Utvärdering av mobilitetsåtgärder, 2017-09-22*. I denna bilaga beskrivs hur Wallenstam anser att åtgärderna beskrivna i *Parkerings- och mobilitetsutredning för projekt Kallebäck 3:3* skall värderas utifrån denna mall samt i vilket kapitel respektive mobilitetsåtgärd finns beskriven.

Sammanfattning

Åtgärderna i parkerings- och mobilitetsutredningen motsvarar samtliga åtgärder som finns upptagna i utvärderingsmallens *Baspaket*. Se vidare kapitelreferenser i respektive ruta på följande sidor. Respektive rutas innehåll beskrivs på efterföljande sidor i mallen.

Parkerings- och mobilitetsutredningen innehåller dessutom elva åtgärder från utvärderingsmallens *Bruttolista* inklusive två stjärnmärkta sådana. Se vidare kapitelreferenser i respektive ruta på följande sidor. Respektive rutas innehåll beskrivs på efterföljande sidor i mallen.

Detta innebär att parkerings- och mobilitetsutredningen innehåller tillräckligt många åtgärder för att motivera 25 % reduktion av parkeringstalet enligt utvärderingsmallens krav som illustreras av nedanstående pyramid.



Parkerings- och mobilitetsutredningen innehåller elva åtgärder, varav två stjärnmärkta, vilket är två fler än vad som krävs för 25 % reduktion av parkeringstalet.



BoStad2021

Utvärdering av mobilitetsåtgärder

Inledning – användarhandledning

Utvärderingen av detaljplanens föreslagna mobilitetsåtgärder genomförs i flera steg. Parkeringstalet beräknas som vanligt, med eventuell reduktion för kollektivtrafikstandard. Utifrån detta värde bedöms och beräknas ytterligare reduktion för planens redovisade mobilitetsåtgärder. Arbetsgången beskrivs nedan.

Först beräknas grundvärdet för parkering enligt parkeringstal

- Inom BoStad2021 används grundvärdet för p-tal i *bygglovsskedet*, enligt "Vägledning till parkeringstal ..." (2011).
- Grundvärdet reduceras 10% om planen har "God kollektivtrafik", enligt "Vägledning till parkeringstal ..." (2011).
- Inom BoStad2021 finns även möjlighet att få reduktion på 5% om planen har "Ganska god kollektivtrafik".
- Resultatet ger ett *ingångsvärde* för p-tal. Detta används för mobilitetsvärderingen nedan.

Mobilitetsvärdering – reduktion av p-tal utifrån exploatörens åtgärder

Mobilitetsåtgärder inom BoStad2021 kommer att värderas utifrån *fyra* nivåer med olika krav på insatser. Varje nivå motsvarar en reduktion av *ingångsvärdet* för p-tal, motsvarande 10%, 15%, 20% eller 25%.

Den första nivån på 10% är att betrakta som ett *baspaket* (se nedan) för mobilitet och innehåller ett antal åtgärder som krävs i alla projekt. Kravet utgör ett inlägg som syftar till att det ska vara en tydlig skillnad mellan mobilitetsboende och andra mer traditionella boenden.

15% - 25% reduktion på p-tal kräver ett antal mobilitetsåtgärder som väljs fritt ur en *bruttolista* (se nedan). Förslag på egna mobilitetsåtgärder kan också ge reduktion. Kraven är ställda så att 25%-nivån ska motsvara ett boende där alla som vill kan klara sitt resbehov på ett utmärkt sätt, utan att äga en egen bil.

Utvärderingsmodellen är *kumulativ*, vilket innebär att för att nå 15% måste samtliga krav för både baspaketet och nivån för 15% vara tillgodosedda. För att nå 20% måste samtliga krav för baspaketet, nivån för 15% och den för 20% vara uppfyllda, osv.



10% - Baspaket

Samtliga basåtgärder genomförs.

15%

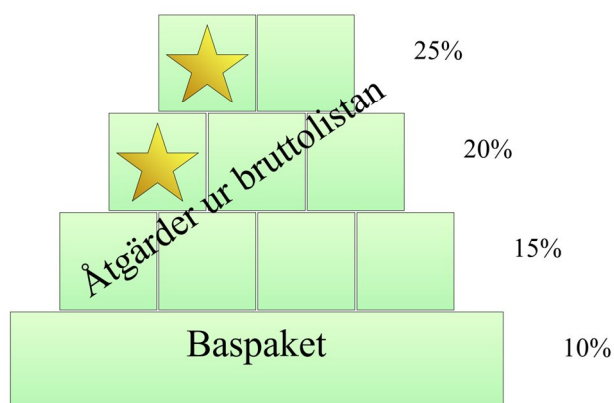
- Baspaketet är avklarat.
- Minst 4 mobilitetsåtgärder ur bruttolistan genomförs.

20%

- Baspaketet samt kraven för nivå 15% är avklarade.
- Minst 3 mobilitetsåtgärder ur bruttolistan genomförs. Minst en av dessa är en s.k. *stjärnåtgärd* med starkt incitament till hållbart resande.

25%

- Baspaketet samt kraven för nivå 15% och 20% är avklarade.
- Minst 2 mobilitetsåtgärder ur bruttolistan genomförs. Minst en av dessa är en s.k. *stjärnåtgärd* med starkt incitament till hållbart resande.





Baspaket – mobilitetsåtgärder

Mobilitetstjänster och utformning	Kommunikation	Ekonomiska incitament
Begränsning av fasta p-platser Maximalt 75 procent av samtliga parkeringsplatser i planen får vara fasta/personliga. ✓ kap. 7.2	Startpaket till nyinflyttade Ett mobilitetspaket ska ordnas till alla boende vid inflyttning under hela avtalstiden. Paketet ska uppmuntra de boende att göra sina resor till fots, på cykel, kollektivt eller med poolbil, istället för med egen bil. Mobilitetspaketet kan t.ex. omfatta kartor med lokala målpunkter, information om hållbart resande (t.ex. mobilitetsåtgärderna i detta avtal), uppgifter/länkar till mer information, tips på användbara reseappar, eventuella samåkningsmöjligheter i området, etc. Mobilitetspaketet ska också innehålla någon fysisk present som underlättar resor utan bil såsom reflex, paraply, väska, regnponcho, cykelbelysning, sadelskydd eller liknande. ✓ kap. 7.6	Kostnadsfritt åkkort 30 dagar för nyinflyttade Kostnadsfritt månadskort på kollektivtrafiken i Göteborg ska erbjudas nya boende. Erbjudandet ska gälla alla nyinflyttade under hela avtalsperioden. För 1-rumslägenheter ska gälla ett månadskort per inflyttning. För övriga lägenheter ska gälla två månadskort per inflyttning. ✓ kap. 7.7
Attraktiva cykelparkeringar Cykelparkeringarna ska vara lättillgängliga, trygga och stödsäkra. Minst hälften av platserna ska vara väderskyddade. Cykelpump ska finnas nära parkeringarna. Cykelparkeringarna ska hållas rena och snygga och en årlig sanering av gamla cyklar ska ske genom fastighetsägarens försorg. ✓ kap. 7.3.1	Löpande information om mobilitet De boende ska hållas löpande informerade om fastighetens extra goda förutsättningar för att resa hållbart. Informationen kan handla om nya spårvagnstider, nya fordon i cykel- och bilpoolerna, påminnelse om att det är "dags att rulla ut cykeln inför våren" och liknande. Syftet ska vara att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på parkeringar inte ökar över tid. ✓ kap. 7.6	Parkeringskostnads täckning ska redovisas i mobilitetsplanen. (Krav på 10 % högre täckning av parkeringskostnaden än vad som är marknadsmässigt i området.) ✓ kap. 7.9
Lastcykelparkeringar Plats för minst fyra lastcykelparkeringar per 100 lägenheter ska finnas i planen. Ytorna för dessa ska redovisas i bygglovsprocessen. Årlig uppföljning ska ske och eventuell ökad efterfrågan på lastcykelparkeringar ska tillgodoses. ✓ kap. 7.3.1 och 8	Redovisning av mobilitetsåtgärder och kommunal insyn Fastighetsägaren åtar sig att ha en årlig uppföljning av de genomförda mobilitetsåtgärderna. Redovisning ska ske efter anmodan och anvisningar från staden. Även redovisning av parkeringarnas kostnadstäckning/prissättning kan bli en del av denna uppföljning. Syftet ska vara att samla och dra nytta av gemensam erfarenhet kring hur mobilitetsåtgärderna används och fungerar i relation till de särskilda parkeringsförutsättningar som gäller för projekten i BoStad 2021. ✓ kap. 8	Parkeringshyra särredovisas Parkering får inte ingå i lägenhetskontraktet. I de fall den boende hyr bilparkering ska kostnad för denna särredovisas på avtal och avier. ✓ kap. 7.9



Mobilitetstjänster och utformning	Kommunikation	Ekonomiska incitament
Attraktivt och tillgängligt planområde Attraktiva cykel- och gångbanor ska ordnas i planen. Syftet är att det ska vara enkelt, säkert och tryggt att röra sig utan bil inom området, till närbelägna hållplatser och till andra målpunkter i närområdet. ✓	kap. 3.3-3.5 samt detaljplanen	
Bilpoolplatser Minst två utpekade parkeringsplatser för poolbilar ska redovisas i planen för de första 200 lägenheterna. Därefter ska ordnas ytterligare en parkeringsplats per tillkommande 200 lägenheter. Bilpoolplatserna ska lokaliseras i ett attraktivt läge inom eller i direkt anslutning till planområdet. Årlig uppföljning ska ske och eventuell ökad efterfrågan på bilpoolplatser ska tillgodoses. ✓	kap. 3.3	

Begränsning av fasta parkeringsplatser

Maximalt 75 procent av samtliga parkeringsplatser i planen får vara fasta/personliga.

Attraktiva cykelparkeringar

Cykelparkeringarna ska vara lättillgängliga, trygga och stödsäkra. Minst hälften av platserna ska vara väderskyddade. Cykelpump ska finnas nära parkeringarna. Cykelparkeringarna ska hållas rena och snygga och en årlig sanering av gamla cyklar ska ske genom fastighetsägarens försorg.

Lastcykelparkeringar

Plats för minst fyra lastcykelparkeringar per 100 lägenheter ska finnas i planen. Ytorna för dessa ska redovisas i bygglovsprocessen. Årlig uppföljning ska ske och eventuell ökad efterfrågan på lastcykelparkeringar ska tillgodoses.

Attraktivt och tillgängligt planområde

Attraktiva cykel- och gångbanor ska ordnas i planen. Syftet är att det ska vara enkelt, säkert och tryggt att röra sig utan bil inom området, till närbelägna hållplatser och till andra målpunkter i närområdet.

Bilpoolplatser

Minst två utpekade parkeringsplatser för poolbilar ska redovisas i planen för de första 200 lägenheterna. Därefter ska ordnas ytterligare en parkeringsplats per tillkommande 200 lägenheter. Bilpoolplatserna ska lokaliseras i ett attraktivt läge inom eller i direkt anslutning till planområdet. Årlig uppföljning ska ske och eventuell ökad efterfrågan på bilpoolplatser ska tillgodoses.

Startpaket till nyinflyttade

Ett mobilitetspaket ska ordnas till alla boende vid inflyttning under hela avtalstiden. Paketet ska uppmuntra de boende att göra sina resor till fots, på cykel, kollektivt eller med poolbil, istället för med egen bil. Mobilitetspaketet kan t.ex. omfatta kartor med lokala målpunkter, information om hållbart resande (t.ex. mobilitetsåtagandena i detta avtal), uppgifter/länkar till mer information, tips på användbara



reseappar, eventuella samåkningsmöjligheter i området, etc. Mobilitetspaketet ska också innehålla någon fysisk present som underlättar resor utan bil såsom reflex, paraply, väska, regnponcho, cykelbelysning, sadelskydd eller liknande.

Löpande information om mobilitet

De boende ska hållas löpande informerade om fastighetens extra goda förutsättningar för att resa hållbart. Informationen kan handla om nya spårvagnstider, nya fordon i cykel- och bilpoolerna, påminnelse om att det är ”dags att rulla ut cykeln inför våren” och liknande. Syftet ska vara att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på parkeringar inte ökar över tid.

Kostnadsfritt åkkort 30 dagar för nyinflyttade

Kostnadsfritt månadskort på kollektivtrafiken i Göteborg ska erbjudas nya boende. Erbjudandet ska gälla alla nyinflyttade under hela avtalsperioden. För 1-rumslägenheter ska gälla ett månadskort per inflyttning. För övriga lägenheter ska gälla två månadskort per inflyttning.

Parkeringshyra särredovisas

Parkering får inte ingå i lägenhetskонтрактet. I de fall den boende hyr bilparkering ska kostnad för denna särredovisas på avtal och avier.



Bruttolista – mobilitetsåtgärder

Åtgärder ur bruttolistan som kan utformas så att de kan påverka bilanvändningen även utanför det egna planområdet kan räknas dubbelt, exempelvis en öppen bil-, eller cykelpool eller årliga mobilitetsaktiviteter där hela närområdet erbjuds att delta. Åtgärderna beskrivs i figuren på rubriknivå och mer utförligt nedan.

Kollektivtrafik	Cykel	Bilpool	Planområde	Övrigt
Kostnadsfritt åkkort 90 dagar för nyinflyttade	✓ kap. 7.3.1	✓ kap. 3.3 och 7.5	Begränsning av fasta p-platser, utökad nivå kap. 7.2 ✓	Årlig mobilitetsaktivitet ✓ kap. 7.6.1
Kostnadsfritt åkkort 90 dagar för nyinflyttade – andra omgången	✓ kap. 7.3.2 och 8	✓ kap. 7.5	Närhet och tillgänglighet i planen ✓ kap. 3.3-3.5	Åtgärder för att minska resbehovet ✓ kap. 3.4, 7.8, och 7.8.1
Realtids tavlor för kollektivtrafiken ✓ kap. 7.6			Samlade p-anläggningar Högst 50% av p-platser finns i huset eller i direkt anslutning till bostäderna.	Attraktiva förhållanden för gående ✓ kap. 7.4
Kostnadsfritt åkkort 365 dagar för nyinflyttade				Fastighetsägares egna förslag ✓
Tillköp av kollektivtrafik.			- allmänt tillgängliga cykelpumpar (kap. 7.3.3) - publika cykelinformationsplatser (kap. 7.3.3)	

Realtidstavlor för kollektivtrafiken

Realtidstavlor monteras i lägen där de är synliga för boende och verksamma i området, t.ex. i uppgångar och/eller entréer. Tavlorna ska kontinuerligt hållas i god drift.

Cykelservicium

Cykelservicium med automatiska dörrar och lämplig utrustning ska ordnas för de boende. Rummen ska hållas i kontinuerlig drift och ska tillgodose möjligheter att tvätta, reparera och underhålla sin egen cykel. Det ska finnas minst ett servicium per 100 lägenheter.

Cykelpool med specialcyklar

Cykelpool ska ordnas inom planområdet, med flera sorters attraktiva specialfordon såsom elcyklar, lastcyklar, cykelkärvar, ihopfällbara cyklar och liknande. Tillgång till poolen ska vara kostnadsfritt för de boende. Poolen ska omfatta minst tre blandade fordon per 100 lägenheter och ska ordnas på platser utöver kravet på lastcykelplatser beskrivna som "Lastcykelplatser" i Baspaketet (se ovan). Bokningssystemet för cykelpoolen ska vara enkelt och kan t.ex. samordnas med bokning av tvättstuga. Efterfrågan på poolcyklar ska årligen följas upp och tillgodoses.

Bilpoolsfordon

Minst två bilpoolsfordon ska finnas stationerade i ett attraktivt läge inom eller i direkt anslutning till planområdet, för de första 200 lägenheterna. Därefter ordnas ytterligare en poolbil per tillkommande 200 lägenheter. Efterfrågan på bilpoolsfordon ska årligen följas upp och tillgodoses.



Attraktivt medlemskap i bilpool

Attraktivt medlemskap i bilpool erbjuds alla boende. Ingår i hyran under avtalets löptid. Alternativt tjänst för motsvarande tillgång till bil (Car sharing).

Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå

Maximalt 25 procent av samtliga parkeringsplatser i planen får vara fasta/personliga. Denna åtgärd ersätter åtgärd om fasta parkeringsplatser i baspaketet.

Närhet och tillgänglighet i planen

Detaljplaneområdet ska vara tätbebyggt eller ligga i direkt anslutning till tätbebyggt område, med närhet och tillgänglighet för gående och cyklister till affärer och annan närservice, till skolor, förskolor, fritidsverksamheter och liknande.

Årlig mobilitetsaktivitet

Fastighetsägaren ska genomföra en årlig mobilitetsaktivitet i området, i syfte att på ett återkommande och positivt sätt hålla mobilitetsfrågan levande bland boende och verksamma. Mobilitetsaktiviteten genomförs företrädesvis på våren i anslutning till att cykelsäsongen startar, och besökarna ska minst erbjudas fri cykelservice. Aktiviteten kan ha olika upplägg, och fokus ska ligga på villkoren för gående, cyklister, kollektivresenärer och användare av bilpoolsbilar.

Kostnadsfritt åkkort 90 dagar för nyinflyttade

Kostnadsfritt åkkort med giltighet 90 dagar på kollektivtrafiken i Göteborg ska erbjudas nya boende. Erbjudandet ska gälla alla nyinflyttade under hela avtalsperioden. För 1-rumslägenheter ska gälla ett åkkort per inflyttning. För övriga lägenheter ska gälla två åkkort per inflyttning.

Kostnadsfritt åkkort 90 dagar för nyinflyttade – andra omgången

En kompletterande omgång kostnadsfria åkkort med giltighet 90 dagar på kollektivtrafiken i Göteborg ska erbjudas nya boende. Denna andra omgång ska gälla under perioden 6–12 månader efter inflyttning, och förutsätter att de boende tidigare har erbjudits en första omgång åkkort 90 dagar vid själva inflyttningen. Erbjudandet ska gälla alla nyinflyttade under hela avtalsperioden. För 1-rumslägenheter ska gälla ett åkkort per inflyttning. För övriga lägenheter ska gälla två åkkort per inflyttning.

Kostnadsfritt åkkort 365 dagar för nyinflyttade

Gratis årskort på kollektivtrafiken i Göteborg ska erbjudas nya boende. Erbjudandet ska gälla alla nyinflyttade under hela avtalsperioden. För 1-rumslägenheter ska gälla ett åkkort per inflyttning. För övriga lägenheter ska gälla två åkkort per inflyttning.

Tillköp av kollektivtrafik

I de fall fastighetsägaren kan bekräfta att tillköp av kollektivtrafik kommer att göras för den aktuella detaljplanens räkning, så ska detta betraktas som en åtgärd för detaljplanens räkning.

Samlade parkeringsnläggningar

Minst 50% av parkeringarna ska vara lokaliserade utanför bostadshusen.



Åtgärder för att minska resbehovet

Fastighetsägarna åtar sig att genomföra åtgärder som underlättar hemkörningstjänster, kontorsfaciliteter, godsskåp i fastigheten och dylikt.

Attraktiva förhållanden för gående

Fastighetsägaren ska vidta ett antal åtgärder som syftar till att öka attraktiviteten för gående bl.a. till närbelägna målpunkter.

Fastighetsägares egna förslag

Beskrivning av åtgärd.