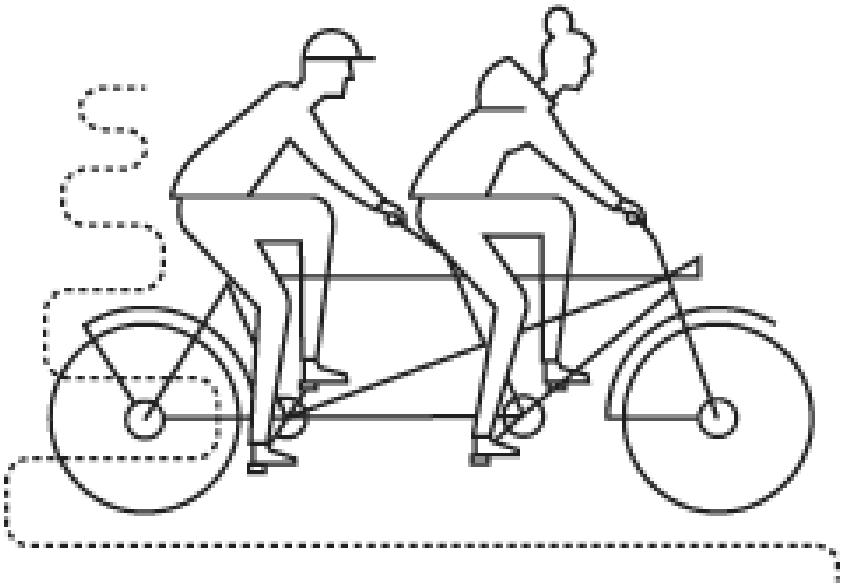
Mobilitets- och parkeringsutredning

Drakblommegatan

Datum	2022-05-05
Författare	Maja Sjöstedt maja.sjostedt@urbanistastad.se
Kontaktperson	Johanna Lindberg johanna.lindberg@urbanistastad.se
Beställare	Framtiden Byggutveckling AB

Utredningen följer Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad version 1.2 (17 december 2021).



Dokumenthistorik

Datum	Version	Beskrivning	Ändrat av
2022-02-22	1.0		Maja Sjöstedt
2022-03-11	1.1	Ändring från zon B till zon A	Maja Sjöstedt
2022-03-15	1.2	Revidering av text	Maja Sjöstedt
2022-03-21	1.3	Ändring av mobilitetsåtgärder, revidering av cykelparkering	Maja Sjöstedt
2022-04-27	2.0	Reducering av parkeringstal utifrån bilinnehav	Maja Sjöstedt
2022-05-05	2.1	Revidering av uppskattat parkeringstal i Bilaga 1	Maja Sjöstedt

Sammanfattning

Vid Drakblommegatan i Kvillebäcken prövar Framtiden byggutveckling möjligheten för ersättning av befintliga flerbostadshus. Mobilitets- och parkeringsutredningen för projektområdet är framtagen till detaljplanens samråd och utredningen följer gällande Riktlinjer och Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad version 1.2. Avsnitt som berör frågor som vanligen löses senare i planprocessen kommer att kompletteras.

Resultatet av de fyra analysstegen är:

Normalspann: området ligger i zon B – Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden, vilket ger ett startvärde på 0,6 för bilparkering och 2,5 för cykelparkering.

Lägesbedömning: Lägesbedömningen och den sammanvägda tillgängligheten visar att tillgängligheten för kollektivtrafik och cykel är god, men att tillgängligheten till service och kommunal verksamhet inte uppfyller kraven i stadens anvisningar för att sänka parkeringstalet, således kan ingen justering göras i detta steg.

Projektanpassning: Lägenhetssammansättningen är genomsnittlig. Dock har en undersökning av bilinnehavet i närliggande områden gjorts. Det intilliggande hyresrättsområdet vid Fyrklövergatan har ett uppskattat parkeringstal på 0,28, således kan bilparkeringstalet för bostäder justeras till 0,55 i detta steg. Parkeringstalet för cykel kvarstår från föregående steg.

Mobilitetslösningar: Exploatören åtar sig att genomföra mobilitetslösningar enligt baspaketet och med tre åtgärder ur stjärnpaketet, i syfte att sänka bilparkeringstalet ytterligare. För bilparkering görs ett avdrag på 0,2 i detta steg medan cykelparkeringstalet kvarstår från tidigare steg.

Analysstegen resulterar i ett p-tal på 0,35 för bilparkering och 2,5 för cykelparkering. Detta blir med 206 bostäder 76 parkeringsplatser för bil som kommer anläggas i området, varav 4 är platser för rörelsehindrade och 4 är bilpoolsplatser. Cykelparkeringen delas upp i 412 parkeringar inomhus eller i låst utrymme och 103 parkeringsplatser för besökare utomhus.

Innehåll

Inledning 6
Bakgrund och syfte 6
P-tal 7
Startvärde 7
Fastställ zon 7
Startvärde för bilparkering 7
Startvärde för cykelparkering 7
Resultat startvärde 8
Lägesbedömning 8
Lägesbedömning för bilparkering 8
Lägesbedömning för cykelparkering 13
Resultat lägesbedömning 13
Projektanpassning 14
Projektanpassning för bilparkering 14
Projektanpassning för cykelparkering 14
Resultat projektanpassning 14
Mobilitetslösningar 15
Resultat mobilitetslösningar 16
Resultat P-tal 17
P-tal bil och cykel 17
Parkeringsplatser 18
Bilparkering 18
Antal platser från P-tal 18
Antal platser från ersättning 18
Parkeringslösning 19
Cykelparkering 19
Antal platser från P-tal 20
Reglering, kostnadstäckning och byggskede 21
Parkering på gatumark 21

Förutsättningar för kostnadstäckning 21
Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet 21
Referenser 22
Bilaga 1 i
Bilaga 2 vii

Inledning

Bakgrund och syfte

Vid Drakblommegatan, i Kvillebäcken, prövar Framtiden byggutveckling möjligheten att ersätta befintliga flerbostadshus för att bygga nya. De befintliga husen är byggda med så kallad blåbetong och uppvisar på radonhalter över tillåtna gränsvärden. Efter försök till att åtgärda problemet, vilket visat sig vara för svårt, har beslut fattats att ersätta befintliga byggnader. I de nya byggnaderna planeras 206 lägenheter i varierad storlek. Se Figur 1 för områdets placering i Kvillebäcken.

Utredningen följer Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad[1] med tillhörande anvisningar[2] (version 1.2). I utredningen följs den arbetsprocess som beskrivs i stadens riktlinjer för mobilitet och parkering. Arbetsprocessen i riktlinjerna innefattar fyra analyssteg för att beräkna förväntad efterfrågan på parkering: startvärde, lägesbedömning, projektanpassning och mobilitetslösningar. Det kommande behovet av bilplatser och cykelparkeringsplatser vid Drakblommegatan presenteras i utredningen.

Figur 1: Projektområdets placering i Kvillebäcken

[1] Stadsbyggnadskontoret, Göteborg stad (2018)
[2] Stadsbyggnadskontoret, Göteborg stad (2021)

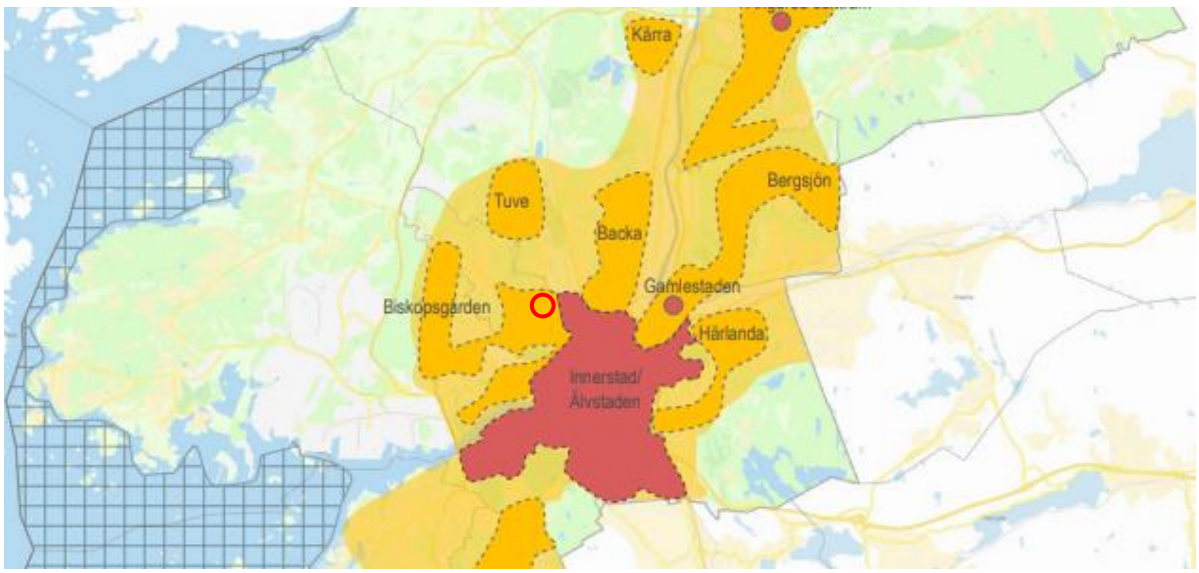
P-tal

Startvärde

I detta avsnitt väljs normalspann och startvärden för bil- och cykelparkering.

Fastställ zon

Projektet ligger i Kvillebäcken på Hisingen, som ingår i prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden i mellanstaden, zon B, se Figur 2: Projektets placering i Göteborg nedan.



Figur 2: Projektets placering i Göteborg

Startvärde för bilparkering

För zon B är normalspannet för bilparkeringstal 0,3 - 0,6 platser per lägenhet, besöksparkering inkluderat. Startvärde för parkeringstal för bil i denna typ av bebyggelse inom zon B sätts till 0,6 bilparkeringar per lägenhet.

Startvärde för cykelparkering

De flerbostadshus som ska byggas har en genomsnittlig lägenhetsfördelning, med varken övervägande del små eller övervägande del stora lägenheter. I detta fall krävs minst 2 cykelplatser i cykelrum eller förråd per lägenhet, samt ytterligare minst 0,5 cykelplatser

per bostad för besökare och tillfällig användning av boende. Startvärdet för cykelparkering blir 2,5 parkeringsplatser per bostad, besöksparkering inkluderad.

Resultat startvärde

Projektområdet ligger i zon B, vilket ger startvärde för parkeringstal enligt Tabell 1 nedan.

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil				
Bostäder	0,6			
Cykel				
Bostäder	2,5			

Tabell 1: Startvärde – parkeringstal för bil och cykel

Lägesbedömning

I detta avsnitt bedöms projektområdets läge mer i detalj, och bil- och cykelparkering för bostäder anpassas efter läget och förutsättningarna på platsen.

Projektområdet är beläget i Kvillebäcken på Hisingen. Området avgränsas av Björlandavägen i norr och Wieselgrensgatan i väst. Drakblommegatan ligger ca 1,5 km från Hjalmar Brantingsplatsen som är en stor knutpunkt för kollektivtrafik på Hisingen.

Lägesbedömning för bilparkering

I detta avsnitt anpassas parkeringstalet för bil utifrån platsens läge och dess förutsättningar.

Stort stadsdelscentrum

Det aktuella projektområdet bedöms ligga inom zon B och berörs således inte av 'stort stadsdelscentrum'.

Sammanvägd tillgänglighet

Med god sammanvägd tillgänglighet menas direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter. Om en god sammanvägd tillgänglighet kan uppfyllas kan parkeringstalet sänkas.

I följande stycken beskrivs den sammanvägda tillgängligheten vid Drakblommegatan.

Kollektivtrafik

Direkt närhet till god kollektivtrafik avses enligt riktlinjerna ett gångavstånd på 500 meter från projektområdets gräns och minst tiominuterstrafik under högtrafik (06:00-08:30 och 15:00-18:00) Utöver detta behöver annan kollektivtrafik finnas som komplement.

Projektområdet har direkt närhet till god kollektivtrafik. Projektområdet ligger i direkt anslutning till busshållplatsen Wieselgrensgatan, som trafikeras av flera linjer med en turtäthet på 5–10 mintrafik under högtrafik. Även Sehlstedtsgatan, Bjurslättsskolan och Taklöksvägen ligger inom ett gångavstånd på 500 meter, de trafikeras av samma busslinjer som Wieselgrensgatan. Ca 700 meter från projektområdet ligger Wieselgrensplatsens spårvagnshållplats som trafikeras av flera linjer. Se linjer och turtätheten i Tabell 2.

Hållplats	**Linje**		
	Buss	**Spårvagn**	
Wieselgrensgatan	22, 25, 31, 35, 36, 37, 136, 145		5–10-minuterstrafik
Wieselgrensplatsen	*25, 31, 35, 37*	*5, 6, 10, 14*	*5–15-minuterstrafik*

Tabell 2: Busslinjer som trafikerar närliggande hållplatser och deras turtäthet under maxtimme[3]

[3] Västtrafik (2021)

Cykel

Projektområdet har direkt närhet till god cykelinfrastruktur. Det övergripande cykelvägnätet breder ut sig norr och väster om projektområdet. Längs med Björlandavägen, norr om området, finns dubbelriktade cykelbanor på båda sidor av vägen, likaså längs med Wieselgrensgatan, väster om området, se Figur 3. Via Björlandavägen tar man sig vidare österut, mot Backaplan och Hjalmar Brantingsplatsen, för att sedan ta sig vidare över Hisingsbron in mot Göteborgs centrum. Göteborgs stad planerar även att bygga en ny cykel- och gångbro mellan Hugo Hammars Kaj och Packhuskajen, som kommer stärka cykelförbindelsen till de centrala delarna av Göteborg ytterligare[4].

Figur 3: Cykelbanor i direkt anslutning till projektområdet

[4] Trafikkontoret, Göteborgs Stad (2021)

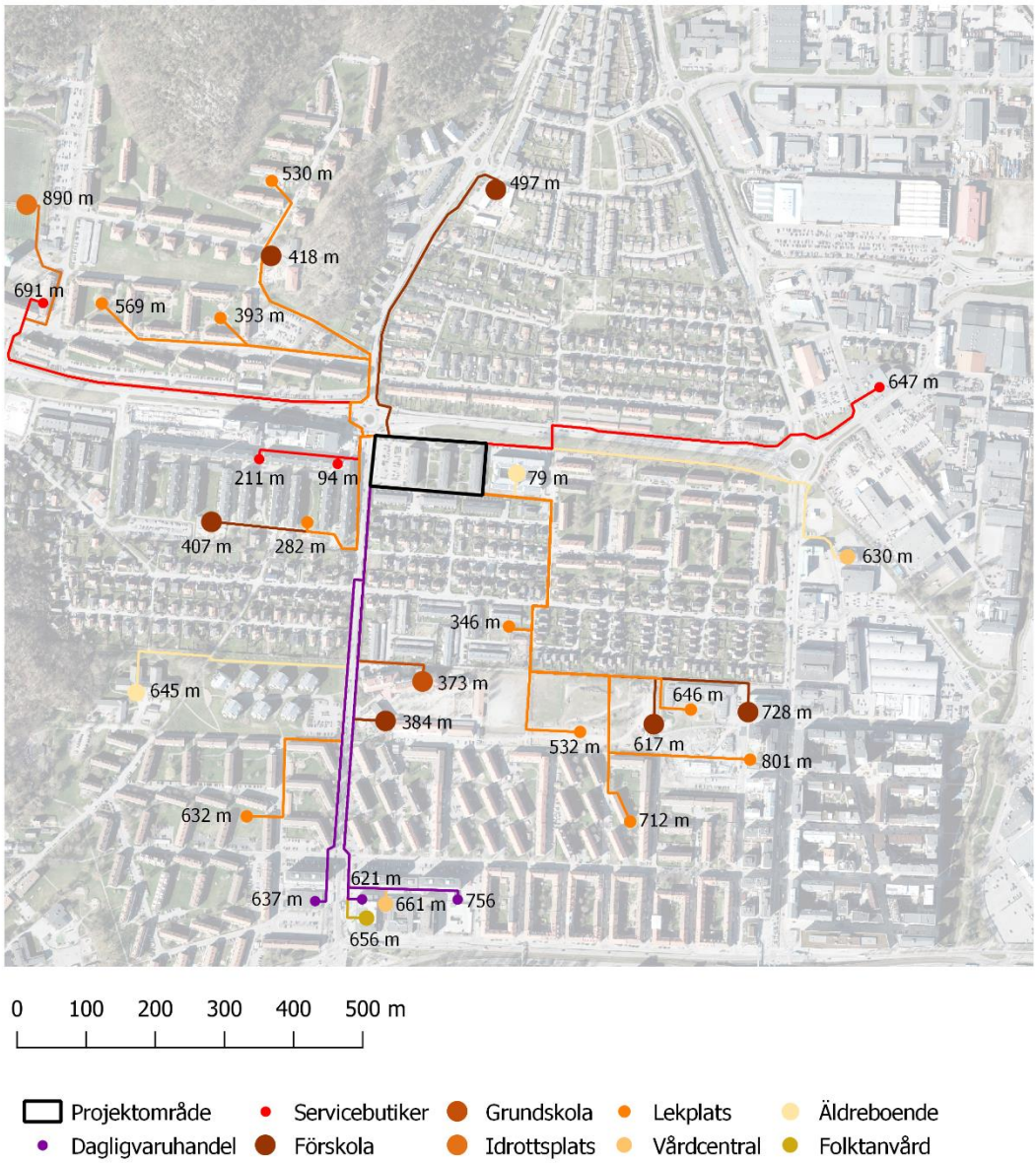
Service och andra urbana verksamheter

Begreppet service innefattar enligt riktlinjerna dagligvaruhandel, förskolor, grundskolor, öppen hälso-/sjukvård, tandvård med mera. Urbana verksamheter inbegriper sådant som sällanköpshandel, restauranger och kultur. Enligt riktlinjerna definieras direkt närhet till god service som ett verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns.

Projektområdet är beläget centralt i Kvillebäcken och viktiga vardagsfunktioner finns inom gång- och cykelavstånd. Området har dock inte direkt närhet till god service. Enligt anvisningarna[5] definieras god service som närhet till dagligvaruhandel och förskola eller grundskola, samt öppen hälso-/sjukvård, tandvård eller apotek. För att kriterierna ska vara uppfyllda måste dessa funktioner finnas inom 500 meters gångavstånd. Det finns en enklare närlivs och en frukt- och gröntbutik ca 200 meters gångavstånd från projektområdets gräns, dock ingen större livsmedelsbutik. Kommunal service, i form av grundskola, förskola och lekplatser ligger inom 500 meter. Vid Wieselgrensplatsen, som ligger ca 600 meter från projektområdet, finns ett större utbud av service, i form av bland annat livsmedelsbutiker, apotek, vårdcentral och tandläkare. Likaså längs Gustaf Dalénsgatan, också ca 600 meter från projektområdets gräns.

Det finns även flertalet urbana verksamheter i form av restauranger och caféer inom 500 meters gångavstånd från projektområdet. I Figur 4 visas utbudet av service inom närområdet.

[5] Stadsbyggnadskontoret, Göteborg Stad (2021)



Figur 4: Utbudet av service i anslutning till projektområdet

Övrigt

I närhet till projektområdet finns det bilpooler, vilket påverkar mobiliteten och tillgängligheten i området. På andra sidan Björlandavägen (ca 150 meter från projektområdets gräns) finns en station för bilpoolsoperatören M. Det finns även två andra M stationer, samt en station för bilpoolsoperatören Kinto Share inom 500 meters gångavstånd.

Sammanfattning

Den sammanvägda tillgängligheten för området bedöms enligt ovan inte som tillräcklig för att parkeringstalet ska kunna justeras. Det finns god tillgänglighet till kollektivtrafik, men utbudet av service begränsat inom projektområdet. Det ett större utbud av service vid Wieselgrensplatsen och vid Gustaf Dalénsgatan, som båda ligger ca 600 meter från projektområdets gräns. En avräkning från startvärdet för bilparkeringstal för flerbostadshus kan därför inte göras.

Parkeringstalet för bil kvarstår på 0,6.

Lägesbedömning för cykelparkering

Läges- och tillgänglighetsanalysen ovan visar att området har god cykelinfrastruktur och projektområdet är högst centralt beläget. Parkeringstalen för cykel bibehålls enligt startvärdet.

Parkeringstalet för cykel för bostäder i lägesbedömningen kvarstår på 2,5.

Resultat lägesbedömning

Justeringar på bilparkeringstal görs enligt Tabell 3 nedan.

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil				
Bostäder	0,6	→		
Cykel				
Bostäder	2,5	→		

Tabell 3: Lägesbedömning – parkeringstal för bil och cykel

Projektanpassning

Nedan redovisas projektets specifika förutsättningar utifrån de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna som möjliga grunder för justering av parkeringstalet i detta steg. Resultatet redovisas i Tabell 5: Projektanpassning - parkeringstal för bil och cykel.

Projektanpassning för bilparkering

Lägenhetssammansättning

Lägenheter i olika storlekar kommer att byggas. Den procentuella fördelningen av lägenheter visas i Tabell 4: Planerad lägenhetsfördelning. Fördelningen bedöms vara genomsnittlig, med varken övervägande del små eller övervägande del stora lägenheter.

Antal RoK	Procentuell fördelning antal lägenheter	Bostadsyta
1	50%	29–39 kvm
2	34%	43–55 kvm
3	6%	73 kvm
4	10%	82 kvm

Tabell 4: Planerad lägenhetsfördelning

En genomsnittlig fördelning av lägenhetsstorlekar innebär att parkeringstalet för bil för de planerade bostäderna kvarstår.

Bilinnehav i närområdet

Efter dialog med trafikkontoret, Göteborg Stad har en utredning gällande bilinnehav i närområdet gjorts, se Bilaga 1. Granskningen visar att andra hyresrätter i närområdet har ett lägre bilinnehav än vad som dimensioneras för enligt Mobilitets- och parkeringsutredningen. Således föreslås en justering av parkeringstalet i detta steg.

Projektanpassning för cykelparkering

Såsom beskrivs ovan så planeras för lägenheter med varierande storlek och fördelningen bedöms vara genomsnittlig. Normal fördelning av lägenheter enligt Tabell 4: Planerad lägenhetsfördelning ovan innebär att parkeringstalet för cykel kvarstår enligt tidigare analyssteg.

Resultat projektanpassning

Bilparkeringstalet för bostäder justeras med 0,05 då hyresrätter i närområdet har ett lägre bilinnehav än vad som dimensioneras för enligt Mobilitets- och

parkeringsutredningen. Parkeringstal för cykel påverkas inte heller i detta bedömningssteg, se Tabell 5.

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil				
Bostäder	0,6	→	0,55(-0,05)	
Cykel				
Bostäder	2,5	→	→	

Tabell 5: Projektanpassning - parkeringstal för bil och cykel

Mobilitetslösningar

I syfte att erhålla god mobilitet och för att minska behovet av att äga och använda bil avser exploatören att utföra ett antal mobilitetslösningar. Nedan redovisas vilka åtgärder byggaktören åtar sig att genomföra för projektet och hur de är tänkta att genomföras. Mobilitetslösningarna regleras i ett mobilitetsavtal mellan byggherren och staden. Inte förrän avtalet är påskrivet kan en sänkning av parkeringstalet i detta steg tillgodoräknas.

Mobilitetåtgärder Baspaket

Samtliga åtgärder i baspaketet kommer att genomföras, se Tabell 6 och Bilaga 2. Detta innebär att ett avdrag på 0,05 på parkeringstalet kommer att kunna genomföras. Åtgärden kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar ersätts av kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 90 dagar i stjärnpaketet. Åtgärden begränsning av fasta bilparkeringsplatser ersätts av begränsning av fasta bilparkeringsplatser, utökad nivå, i stjärnpaketet.

Mobilitetslösningar Stjärnpaket

Mobilitetslösningar enligt trestjärnigt paket kommer att göras, se valda åtgärder i Tabell 6 samt beskrivningar i Bilaga 2. Detta innebär att ytterligare avdrag på 0,15 parkeringsplatser kommer kunna göras.

Baspaketet	Stjärnpaket
Startpaket till nyinflyttade	*Leveranstjänst*
Löpande information om mobilitet	*Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 90 dagar för nyinflyttade* ☆
Erbjuda extra god cykelparkering	*Begränsning av fasta platser, utökad nivå*
Parkeringshyran särredovisas	*Yta för cykelservice*
Bilpoolsplatser	*Bilpool* ☆
Mobilitetsansvarig	*Öppna mobilitetslösningar* ☆

Tabell 6: Valda mobilitetslösningar - baspaket och stjärnpaket

Resultat mobilitetslösningar

Resultatet på bilparkeringstalen efter att avtal slutits angående samtliga mobilitetslösningar ovan visas i Tabell 7: Mobilitetslösningar - parkeringstal för bil och cykel nedan.

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil				
Bostäder	0,6	→	0,55	0,35 (-0,05 -0,15)
Cykel				
Bostäder	2,5	→	→	

Tabell 7: Mobilitetslösningar - parkeringstal för bil och cykel

Resultat P-tal

I detta kapitel presenteras resultatet av samtliga analyssteg – normalspann (startvärde), lägesbedömning, projektanpassning och mobilitetslösningar.

P-tal bil och cykel

I Tabell 8 nedan presentareas resultatet av P-talet.

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil				
Bostäder	0,6	→	→	0,35
Cykel				
Bostäder	2,5	→	→	

Tabell 8: Resultat av P-tal för bil och cykel

Parkeringsplatser

Bilparkering

Antal platser från P-tal

Platser för ny bebyggelse

Det kommande behovet av parkeringsplatser för bil presenteras i Tabell 9 nedan.

	Beräknat parkeringstal	*Anta lägenheter*	*Antal parkeringsplatser*
Bil	*0,35*	*206*	*72*

Tabell 9: Behov av parkeringsplatser för bil

Antal platser från ersättning

Det finns inga parkeringsplatser som behöver ersättas.

Sammanställning

I Tabell 10 nedan visas en sammanställning av bilparkeringsplatserna.

Kategori	*Antal parkeringsplatser*
Bostäder	*72 (varav 4 platser för rörelsehindrade*)*
*Bilpool **	*4*
Totalt antal bilplatser	*76*

Tabell 10: Sammanställning av bilparkeringsplatser för ny bebyggelse

*3 procent av bilplatserna i ny parkeringsanläggning, utifrån startvärdet.

**antal bilpoolsplatser som ska avsättas enligt baspaketet för mobilitetslösningar för bostäder.

Parkeringslösning

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Enligt Parkering Göteborgs webbplats[6] finns inte några lediga tillståndsplatser inom 500 meter gångavstånd från projektområdet.

Samnyttjande

Inget samnyttjande av bilparkering är aktuellt för Drakblommegatan.

Lokalisering och utformning av parkering

Bilparkering kommer lösas som markparkering i västra och östra delen av området. Platser för rörelsehindrade kommer lokaliseras vid innergårdarna, med ett gångavstånd på max 25 meter från entréer. De 4 bilpoolsplatserna kommer finnas i anslutning till parkeringen och cykelhuset i den västra delen av området. Se Figur 5 för lokalisering av parkeringsplatser.

Figur 5: Lokalisering och utformning av parkeringsplatser

[6] Parkering Göteborg (2022)

Cykelparkering

Antal platser från P-tal

Parkering för ny bebyggelse

Det kommande behovet av parkeringsplatser för cykel presenteras i Tabell 11 nedan.

Cykel	*Beräknat parkeringstal*	*Antal/Yta*	*Antal parkeringsplatser*
Bostäder	*2,5*	*206*	*515*

Tabell 11: Behov av parkeringsplatser för cykel

Sammanställning

I Tabell 12 visas en sammanställning av cykelparkeringsplatserna.

Kategori	*Antal parkeringsplatser*
Boende	*412*
Besöksparkering	*103*
Totalt antal cykelplatser	*515*

Tabell 12: Sammanställning av cykelparkeringsplatser

Lokalisering och utformning av parkeringen

Cykelparkering ska anordnas enligt kvalitetskrav på cykelparkering i anvisningarna[7], samt enligt Göteborgs Stads dokument Cykelparkeringsguide – Till dig som planerar och bygger fastigheter[8].

412 cykelparkeringsplatser för boende ska lokaliseras i slutet cykelutrymme med tak, max 50 meters gångavstånd från de boendes entréer. Cykelparkeringarna kommer lösas med FalcoLevel premium tvåvåningsställ[9], det är en produkt som tillåter cyklar att stå med 375 mm CC avstånd och på två våningar. De resterande 103 cykelparkeringsplatserna för besökare kommer lokaliseras utomhus, på gården och vid alla entréer. Se Figur 5: Lokalisering och utformning av parkeringsplatser för cykelparkeringarnas lokalisering i skissen området.

[7] Stadsbyggnadskontoret, Göteborg stad (2021)
[8] Trafikkontoret, Göteborg stad (2022)
[9] Falco Street Furniture (2022)

Samnyttjande

Inget samnyttjande av cykelparkering är aktuellt för Drakblommegatan.

Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkering på gatumark

Vid villaområdet direkt söder om projektområdet finns avgiftsfri gatuparkering. Det finns därför en risk att parkeringsplatserna som kommer byggas inte nyttjas då det finns tillgång till avgiftsfri parkering i nära anslutning till området.

Om parkeringen på gatan blir mer attraktiv för exploateringen kan det påverka befintliga boende negativt i den bemärkelsen att det blir större konkurrens om parkeringsplatserna intill deras boende.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Vid prissättning av parkering måste en avvägning gällande kostnader baserat på marknadspriset i området och användarens betalningsvilja, göras. Förslagsvis ska avgiften för bilparkering baseras på de verkliga produktions- och driftskostnaderna och tydligt särredovisas på hyresavier eller motsvarande. Projektet har goda förutsättningar för låg produktionskostnad för bilparkering med plan mark och markparkering.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Ingen kommer bo i projektområdet under byggskedet, således behövs ingen hantering av parkering då.

Referenser

Falco Steet Furniture (2022) *FalcoLevel Premium+ - cykelställ i två våningar.* Hämtat från: FalcoLevel Premium+ cykelställ i två våningar | Falco (falcostreetfurniture.se) 22-04-21

Parkering Göteborg (2022) Hitta parkering. Hämtad från: https://www.parkeringgoteborg.se/hitta-parkering/?searchtext=Drakblommegatan%2C+G%C3%B6teborg%2C+Sverige&VisitOrRent=Rent&submit-id5534d996955a1=Visa 22-01-20

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2018) *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov*

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2021) *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov, Version 1.2*

Trafikkontoret, Göteborgs Stad (2021) *Gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj – Underlag för inriktningsbeslut.* Hämtad från: https://www4.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/44D449FDC126DC50C125867100503399/$File/Bilaga%201.pdf?OpenElement 21-12-09

Trafikkontoret, Göteborg Stad (2022) *Cykelparkeringsguide - Till dig som planerar och bygger fastigheter*

Västtrafik (2021) Information från olika tidtabeller. Hämtad från: https://www.vasttrafik.se/reseplanering/tidtabeller/ 21-12-09

Bilaga 1

Motiv för justerat parkeringstal

Bilinnehav

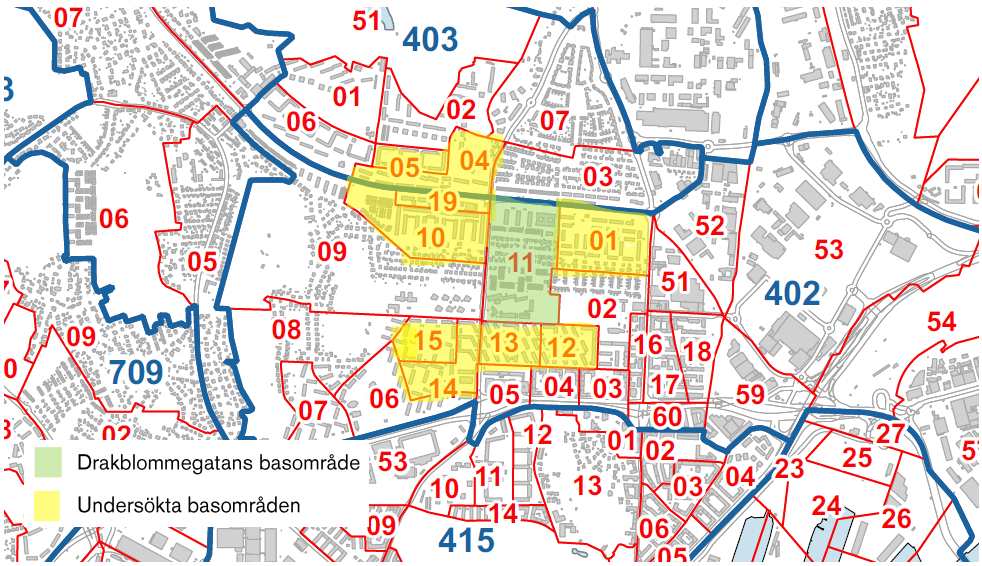
Datum	2022-05-05
Beställare	Framtiden Byggutveckling AB
Kontaktperson	Tor Assarsson
Upprättad av	Maja Sjöstedt
Granskad av	Johanna Lindberg

Bakgrund

Utifrån Göteborg stads riktlinjer och anvisningar resulterar Mobilitets- och parkeringsutredningen i ett parkeringstal på 0,4 för Drakblommegatan. Då Framtiden byggutveckling vill använda marken i området så effektivt som möjligt, samt att antalet parkeringsplatser påverkar exploateringstalet, har olika möjligheter till att reducera parkeringstalet ytterligare undersökts. Efter dialog med Trafikkontoret har ett förslag där en reducering av parkeringstalet är möjlig tagits fram. Bilinnehavet för samma boendeform i närområdet ska utredas för att bedöma om det stämmer överens med det beräknade parkeringstalet eller om det är lägre. Vid ett lägre bilinnehav kan parkeringstalet reduceras i projektanpassningssteget i Mobilitets- och parkeringsutredningen.

Val av basområden att undersöka

Utredningen av bilinnehavet har gjorts på basområdesnivå utifrån Göteborgs stads indelning av områden[1]. De basområden som har granskats ligger inom en radie på ca 400 meter från Drakblommegatan, och består i största utsträckning av flerbostadshus. Se valda områden i Figur 1. Drakblommegatan ligger i det grönmarkerade basområdet, 40211, de områden som granskats är 40201, 40210, 40212, 40213, 40214, 40215, 40219, 40304 och 40305.



Figur 6: Undersökta basområden

[1] Göteborg Stad, (2022a)

Bilinnehav i området

Utifrån Göteborgs stads statistikdatabas[2] har ett uppskattat parkeringstal utifrån bilinnehav för de undersökta basområdena tagits fram. Parkeringstalet utgår från antalet personbilar i områdena och antal bostäder i flerbostadshus. Antalet personbilar har beräknats utifrån statistiken från Göteborg stad med ett påslag på 15% (5% för förmånsbilar och 10% för besöksparkering). Då statistiken av bilinnehav inte skiljer på vilken bostadstyp innehavaren bor i, har beräkningen gjorts utifrån både bostadsrätter och hyresrätter. Därefter har ett medelvärde tagits fram. Resultatet av undersökningen presenteras i Tabell 13 nedan.

[2] Göteborg Stad, (2022b)

Basområde		2021	2020	2019	2018	2017
40201	Personbilar	169	162	182	1181	157
	Antal bostäder	405	405	405	405	405
	Uppskattat P-tal utifrån bilinnehav	0,42	0,40	0,43	0,45	0,45
40210	Personbilar	362	353	328	342	347
	Antal bostäder	468	468	468	468	468
	Uppskattat P-tal utifrån bilinnehav	0,77	0,75	0,70	0,73	0,74
40212	Personbilar	141	141	135	136	132
	Antal bostäder	458	458	458	458	458
	Uppskattat P-tal utifrån bilinnehav	0,31	0,31	0,29	0,30	0,29
40213	Personbilar	167	167	148	148	159
	Antal bostäder	425	425	425	425	416
	Uppskattat P-tal utifrån bilinnehav	0,39	0,39	0,35	0,35	0,38
40214	Personbilar	139	136	132	138	137
	Antal bostäder	383	383	383	379	379
	Uppskattat P-tal utifrån bilinnehav	0,36	0,35	0,35	0,36	0,36
40215	Personbilar	120	113	122	121	130
	Antal bostäder	305	305	305	305	305
	Uppskattat P-tal utifrån bilinnehav	0,39	0,72	0,40	0,40	0,43
40219	Personbilar	70	75	15	0	0
	Antal bostäder	249	249	54	0	0
	Uppskattat P-tal utifrån bilinnehav	0,28	0,30	0,28	0,00	0,00
40304	Personbilar	110	120	135	128	129
	Antal bostäder	203	203	203	203	203
	Uppskattat P-tal utifrån bilinnehav	0,54	0,59	0,66	0,63	0,63
40305	Personbilar	144	153	138	144	147
	Antal bostäder	236	236	236	236	236
	Uppskattat P-tal utifrån bilinnehav	0,61	0,65	0,66	0,61	0,62
Medelvärde av uppskattat P-tal utifrån bilinnehav		**0,45**	**0,46**	**0,45**	**0,48**	**0,49**

Tabell 13: Uppskattat P-tal utifrån bilinnehav för basområden av samma typ som Drakblommegatan

Argumentation för sänkt P-tal

Bilinnehav i hyresrätter i närområdet

Vid Fyrklövergatan, precis i angränsning till Drakblommegatan, har Stena fastigheter byggt flerbostadshus som stod färdiga 2020, bestående till största del av hyresrätter. Dessa bostäder ligger inom basområde 40219, se Figur 6: Undersökta basområden. Bostäderna i detta område klassas som samma typ av boendeform som de Framtiden prövar vid Drakblommegatan. Från undersökningen kan konstateras att dessa bostäder har ett bilinnehav på 0,28, se Tabell 13, vilket är lägre än bilinnehavet övriga granskade basområden. Bo Nära, ett annat fastighetsbolag med hyresrätter i basområde 40201

som kontaktats under undersökningen, har noterat att behovet av parkeringsplatser vid deras fastigheter har minskat kraftigt under de senaste åren.

Bilinnehav över tid

Utifrån undersökningen av bilinnehavet i närområdet går det inte konstatera att det parkeringstal som har beräknats i Mobilitets- och parkeringsutredningen är högre än bilinnehavet är i området. Det går inte heller att konstatera att det finns en trend som visar på ett minskat bilinnehav över de år som studerats.

Felmarginal i beräkningen

När undersökningen har gjorts har antalet personbilar delats med antal bostäder i flerbostadshus. Basområdena som undersökts innefattar flerbostadshus i störst utsträckning, men det finns även en liten andel villor i basområdena vilket kan ge en felmarginal som kan resultera i ett något högre parkeringstal utifrån bilinnehav. Se hur beräkningen har gjorts i ekvationen nedan.

$$\frac{Personbilar\ (inklusive\ flerbostadshus\ och\ villor)}{Andel\ bostäder\ i\ flerbostadshus} = parkeringstal$$

Justering av parkeringstal

Stena fastigheters nybyggda bostäder, vilka kan värderas likvärdiga till de som ska byggas vid Drakblommegatan har ett lägre bilinnehav än andra bostäder i närområdet. Detta kan motivera en reducering av parkeringstalet i projektanpassningssteget i Mobilitets- och parkeringsutredningen.

Referenser

Göteborg stad (2022a), *Kartor och områdesindelning.* Hämtat från Kartor - områdesindelning - Statistik och analys - Göteborgs Stad (goteborg.se) 22-04-20

Göteborg stad (2022b), *Statistikdatabas Göteborg Stad*. Hämtat från PxWeb - välj tabell (goteborg.se) 22-04-20

Bilaga 2

Mobilitetslösningar

Mobilitetslösningar Baspaket

Startpaket till nyinflyttade

Fastighetsägaren ska tillse att ett mobilitetspaket ordnas till alla boende vid inflyttning under hela mobilitetsavtalstiden. Paketet ska innehålla information om mobilitetsåtagandena i detta avtal samt annan relevant information som till exempel parkeringslösning för bil och cykel, kollektivtrafikutbud, cykelvägar och mobilitetstjänster i närområdet. Mobilitetspaketet ska också innehålla någon fysisk eller digital present som underlättar resor utan egen bil, såsom reflexer, paraply, väska, regnponcho, cykelbelysning, sadelskydd eller liknande. Syftet är att informera boende i fastigheten om tillgängliga resealternativ samt uppmuntra till resor utan egen bil.

Löpande information om mobilitet

Fastighetsägaren ska löpande hålla de boende informerade om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Detta kan ske genom till exempel anslag, nyhetsbrev eller andra tillgängliga informationskanaler.

Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på bilparkering inte ökar över tid.

Erbjuda extra god cykelparkering

Fastighetsägaren ska tillhandahålla kvalitetshöjande åtgärder utöver grundkrav för cykelparkering. Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och dörrar ska ha automatisk dörröppning. Ytorna ska hållas rena och snygga och en årlig sanering av trasiga eller övergivna cyklar ska ske genom fastighetsägarens försorg. Extra omsorg ska läggas vid utformning så att cykelparkeringarna är attraktiva, trygga och användarvänliga, till exempel extra manöverutrymmen, belysning, materialval, information och skyltning. Syftet är att boende ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.

Parkeringshyran särredovisas

Fastighetsägaren ska tillse att parkering inte ingår i hyresavtal eller upplåtelseavtal avseende bostadslägenhet. I de fall den boende hyr bilparkering ska kostnad för denna särredovisas på avtal och avier. Syftet är att medvetandegöra de boende om kostnaden för bilparkering och därmed kostnaden att ha bil.

Bilpoolsplatser

Minst en utpekad parkeringsplats för poolbilar ska redovisas per 50 lägenheter. Bilpoolsplatserna kommer att lokaliseras i ett attraktivt läge inom eller i direkt anslutning

till området. Platserna ska vara utöver de ordinarie parkeringarna. Årlig uppföljning ska ske och eventuell ökad efterfrågan på bilpoolsplatser ska tillgodoses. Syftet är att ge utrymme för att kunna etablera en bilpool i området.

Mobilitetsansvarig

Byggherren Framtiden byggutveckling och fastighetsägaren Bostadsbolaget ser just nu över den interna organisationen för mobilitetsansvaret. Till dess att en utpekad funktion med ansvar för mobilitetsavtal finns kommer Framtiden byggutvecklings projektchef för Drakblommegatan att ansvara för att åtgärderna i mobilitetsavtalet genomförs i byggskedet. Fastighetsägaren Bostadsbolaget ansvarar för att åtgärderna genomförs och följs upp i användarskedet, och är stadens kontaktperson under hela avtalstiden. Syftet är att säkerställa en hög kvalitet på mobilitetslösningarnas genomförande samt att det sker ett kontinuerligt arbete över tid för att bibehålla en låg efterfrågan på bilparkering

Mobilitetslösningar Stjärnpaket

Leveranstjänst

Fastighetsägaren kommer att tillse att det finns utrymme för utlämning av paket inom eller i nära anslutning till fastigheten, exempelvis genom leveransskåp. Fastighetsägaren ska också ansvara för att det finns en leverantör som tillhandahåller paketutlämningstjänsten under hela mobilitetsavtalets löptid. Syftet är att underlätta för boende att hämta ut paket utan tillgång till bil.

Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 90 dagar för nyinflyttade (stjärnåtgärd)

Fastighetsägaren erbjuder kostnadsfritt nyinflyttade en kollektivtrafikbiljett med 90 dagars giltighet inom zon A, för varje nytt hushåll som flyttar in i fastigheten, under hela mobilitetsavtalets löptid. Syftet är att uppmuntra till nya resvanor och att etablera en vana hos de boende att resa kollektivt.

Begränsning av fasta platser, utökad nivå

Fastighetsägaren ska tillse att maximalt 10 procent av bilparkeringsplatserna är fasta/personliga. Syftet är att bilplatserna ska utnyttjas effektivt och att färre platser därmed ska behövas.

Yta för cykelservice

Fastighetsägaren ska tillse att yta för cykelservice och lämplig utrustning ordnas för de boende. Ytan ska möjliggöra tvätt, reparation och underhåll av de boendes egna cyklar. (cykeltvätt kräver avloppsbrunn med oljeavskiljare.) Det ska finnas minst en yta för cykelservice inom eller i nära anslutning till fastigheten. Syftet är att underlätta för boende att hålla sin cykel i bra skick och uppmuntra fler att använda och hantera sin cykel.

Bilpool (stjärnåtgärd)

Fastighetsägaren ska tillse att minst 1 bilpoolsfordon per 50 lägenheter finns stationerat i ett attraktivt läge inom eller i nära anslutning till området. Efterfrågan på bilpoolsfordon ska årligen följas upp och tillgodoses. Observera att det inte är krav på att samma bilpoolsleverantör används under hela mobilitetsavtalets löptid. Syftet är att ge boende tillgång till bil utan krav på egen bil eller egen parkering.

Öppna mobilitetslösningar (stjärnåtgärd)

Fastighetsägaren ska tillse att bilpoolen vid Drakblommegatan ska vara tillgänglig för såväl boende inom projektområdet som andra användare. Fastighetsägaren ansvarar för att bilpoolen har tillräcklig kapacitet för att tillgodose efterfrågan. Syftet är ett mer effektivt nyttjande av bilpoolen, samt att fler människor får tillgång till den och därmed kan minska behovet av att äga och använda bil. Även leveransboxarna kommer att vara tillgänglig dygnet runt för åtkomst av alla, då även de som inte bor inom projektområdet ska kunna hämta paket, om hen valt leverans till paketboxen i området.