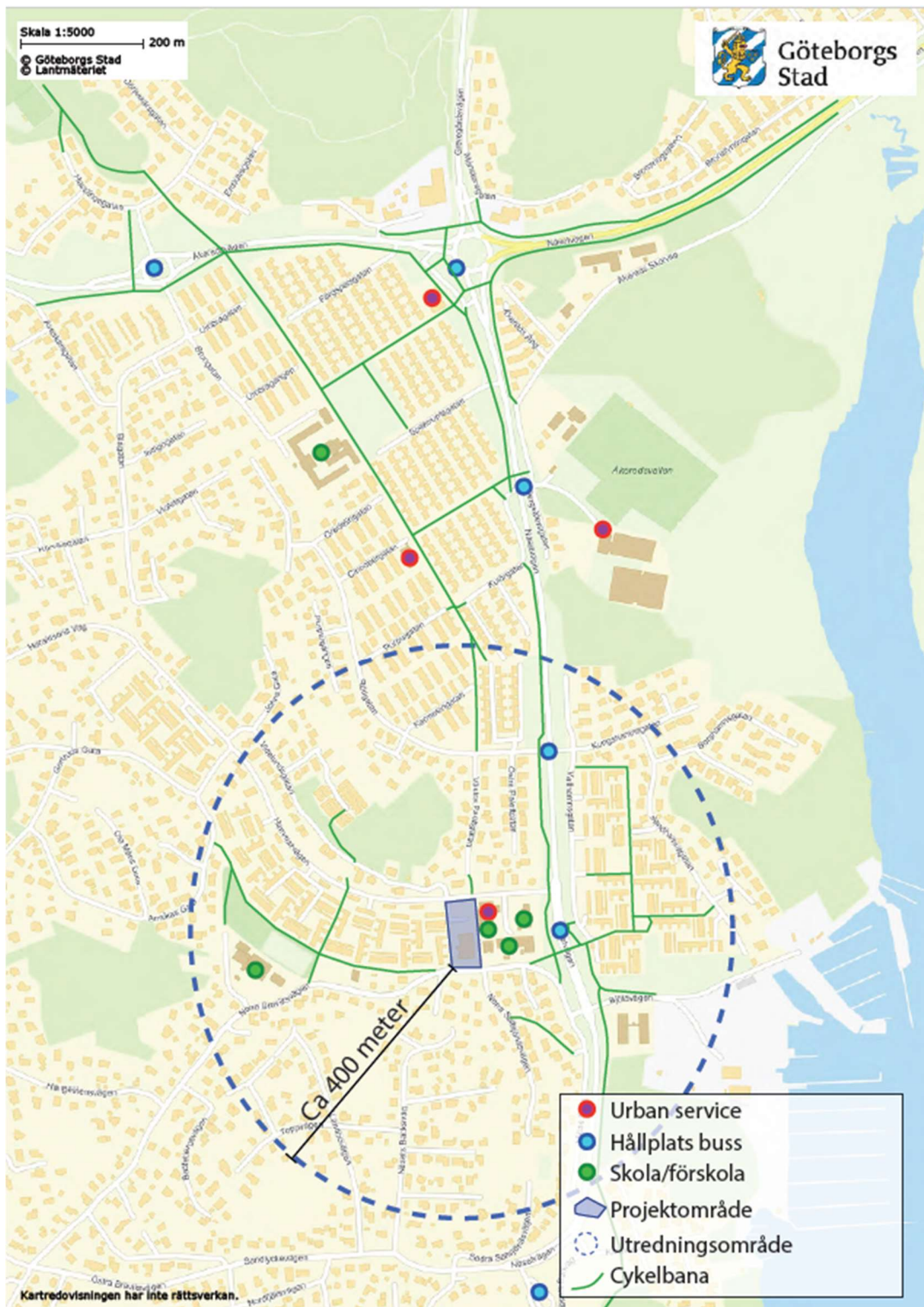




# Mobilitets- och parkeringsutredning

## Detaljplan för bostäder vid Hammarvägen



Framtagen 2019–2020 av Eva-Marie Pålsson, planarkitekt Stadsbyggnadskontoret.

Uppdaterad enligt reviderat planförslag 2023–2024 av Anna-Kajsa Gustafsson, planarkitekt Stadsbyggnadsförvaltningen.

## Sammanfattning

Projektet ligger i zon D och ges normalspannet för denna zon, dvs parkeringstalet 1,0.

Inga avdrag har gjorts i analyssteg 2, 3 eller 4.

Beräkningen är gjord med utgångspunkten att detaljplanen omfattar 30 lägenheter i flerbostadshus och sex lägenheter i boende med särskild service (BmSS).

En tidigare version av denna utredning togs fram 2019–2020 i samband med framtagande av detaljplan. Detaljplanen antogs av byggnadsnämnden den 20 april 2021 men överklagades till Mark- och miljödomstolen som den 4 april 2022 meddelade att de upphävde byggnadsnämndens beslut att anta detaljplanen. Planförslaget har därefter reviderats och denna utredning uppdaterats enligt det reviderade förslaget.

<b>Sammanfattning Parkeringstal</b>		
<i>Funktion</i>	<i>Parkeringstal Bil</i>	<i>Parkeringstal cykel</i>
<i>Bostäder</i>	1,0 platser/lägenhet	2,5 platser/lägenhet
<i>BmSS</i>	0,4 platser/lägenhet	Boende: 0 platser Anställda/besökare: 2 platser totalt*

<b>Antal parkeringsplatser</b>			
<i>Funktion</i>	<b>Lägenheter</b>	<b>Bilplatser</b>	<b>Cykelplatser</b>
<i>Bostäder</i>	30 lägenheter	30 platser	75 platser
<i>BmSS</i>	6 lägenheter	2,4 platser	2 platser
<b>Totalt</b>	<b>36 lägenheter</b>	<b>32,4 platser</b>	<b>77 platser</b>

\* För beräkning av parkeringstal för cykel för BmSS, se avsnitt *Val av normalspann* nedan.

## Innehåll

Sammanfattning .....	2
Inledning.....	4
Bakgrund och syfte .....	4
Mobilitets- och parkeringsutredning .....	4
Analyssteg 1 – Normalspann och startvärden .....	4
Val av normalspann .....	4
Resultat analyssteg 1 .....	5
Analyssteg 2 - Lägesbedömning.....	5
Utredningsområde.....	5
Sammanvägd tillgänglighet.....	6
Resultat analyssteg 2.....	7
Analyssteg 3 - Projektanpassning.....	7
Bostäder .....	7
Möjligheter till samnyttjande av parkering.....	7
Förutsättningar för kostnadstäckning.....	7
Resultat analyssteg 3 .....	8
Mobilitetslösningar (analyssteg 4).....	8
Resultat analyssteg 4.....	8
Parkeringsplatser för bil.....	8
Antal parkeringsplatser .....	8
Ersättning av befintliga platser .....	8
Rörelsehindrade .....	13
Cykelparkering .....	13
Antal platser .....	13
Parkeringslösning .....	13
Ledig kapacitet i befintliga anläggningar.....	13
Reglering, kostnadstäckning och byggskede.....	14
Parkering på gatumark .....	14
Hantering av parkering under byggskedet .....	14
Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering .....	14

## Inledning

### *Bakgrund och syfte*

Mobilitets- och parkeringsutredningen syftar till att avgöra för detaljplanen skäligt och lämpligt utrymme för parkering.

Utredningen är framtagen enligt *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, version 1.2*, beslutad av styrgruppen för Mobilitet och parkering 2021-12-17.

Vid Hammarvägen planeras för en ny exploatering med bostäder. Projektet förväntas innehålla totalt 36 lägenheter varav sex lägenheter beräknas utgöras av BmSS-bostäder (boende med särskild service).

Den nya bebyggelsen föreslås fördelas på fyra byggnader: tre flerbostadshus i söder med underjordiskt garage samt ett boende med särskild service (BmSS) i planområdets norra del. Se illustration av förslaget längst bak i denna rapport.

Denna utredning utgår från att hela exploateringen blir lägenheter och BmSS enligt ovan.

Projektet uppfyller inte kriterierna för undantag från mobilitets- och parkeringsutredning, bland annat då projektet omfattar mer än 30 lägenheter och inte ligger inom zon A.

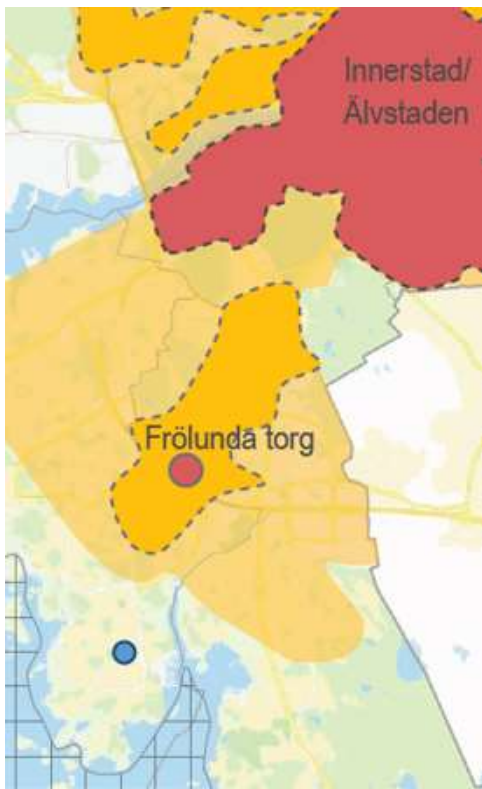
## Mobilitets- och parkeringsutredning

### *Analyssteg 1 – Normalspann och startvärden*

Nedan redovisas val av normalspann samt startvärden för bil- och cykelparkering.

Val av normalspann

*Bostäder*



Projektet ligger inom zon D, i normalspannskartan för flerbostadshus. Se blå markering i karta till vänster.

Planförslaget innehåller delvis BmSS-bostäder, med parkeringstal 0,4 bilplats/lägenhet. Enligt anvisningarna avser detta parkering för både anställda och besökare, inga boende antas ha bil.

För övriga bostäder väljs normalspannet för flerbostadshus i zon D, dvs 1,0 bilplats/lägenhet.

För BmSS är cykelparkeringstalet för boende 0. För anställda och besökare gäller för aktuellt område målet att 17% av de anställda och 7% av besökarna vid veckomaxtimmen ska cykla. Det bedöms att det samtidigt kommer att finnas fyra anställda och två besökare, vilket totalt ger parkeringstal 1 för cykel. För att möjliggöra samtidig cykelparkering för både anställd och besökare sätts dock talet till 2 platser.

För övriga bostäder ska per lägenhet 2 cykelparkeringar för boende samt 0,5 plats för besökare anordnas.



## Resultat analyssteg 1

Sammanställning från analyssteg 1 redovisas i tabell nedan.

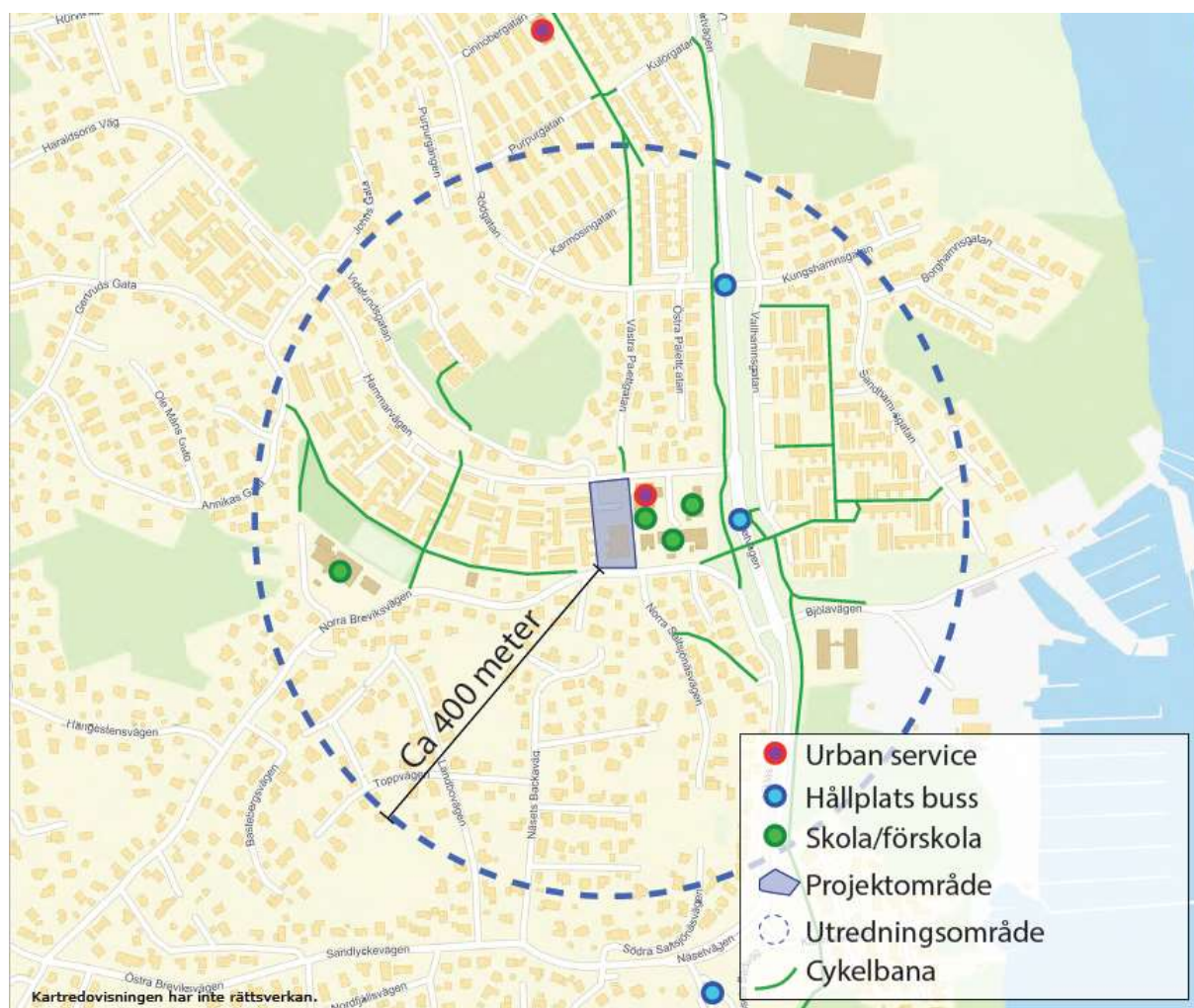
<b>Normalspann – Analyssteg 1</b>		
<b>Funktion</b>	<b>Parkeringstal Bil</b>	<b>Parkeringstal cykel</b>
<i>Bostäder</i>	1,0 platser/lägenhet	2,5 platser/lägenhet
<i>BmSS</i>	0,4 platser/lägenhet	2 platser totalt

## Analyssteg 2 - Lägesbedömning

Lägesbedömningen analyserar projektets läge i staden närmare, men också vilka effekter projektet kan innebära för närmiljö i staden avseende parkering och mobilitet.

### Utredningsområde

Ett utredningsområde har avgränsats enligt blåstreckad linje i kartan nedan. Området omfattar en cirkel om cirka 400 meter kring projektområdet.



Samlad karta. Illustration av projektområde, utredningsområde samt funktioner som bidrar till bedömningen av områdets sammanvägda tillgänglighet.

## Sammanvägd tillgänglighet

För flerbostadshus kan avdrag ges dels vid god sammanvägd tillgänglighet, dels om projektområdet i zon C eller D ligger i direkt närhet till ett stort stadsdelscentrum. För bostäder med särskild service görs ingen justering.

För god sammanvägd tillgänglighet ska följande kriterier om "direkt närhet" uppfyllas:

- direkt närhet till god kollektivtrafik
- direkt närhet till bra cykelinfrastruktur
- direkt närhet till service och andra urbana verksamheter

Alla tre kriterierna för god sammanvägd tillgänglighet uppfylls inte, se nedan. Planområdet ligger heller inte i direkt närhet till ett stort stadsdelscentrum. Inget avdrag görs därmed på parkeringstalet.

### *Kollektivtrafik*

Se hållplatslägen markerade i kartan ovan.

Närmaste kollektivtrafikhållplats är Hammarvägens hållplats på Näsetvägen, cirka 150 meter öster om planområdet. Gångvägar till hållplatserna är sammanhängande och håller god standard. Något längre norrut finns hållplats Rödgatan.

Hållplatserna trafikeras av busslinjerna 92, 93, 94 och 193 till bland annat Frölunda Torg. Turtätheten är tio minuter under högtrafik vilket innebär att kriteriet direkt närhet till god kollektivtrafik uppfylls.

### *Cykelinfrastruktur*

Området uppfyller kriterierna för direkt närhet till bra cykelinfrastruktur. Inom planområdet finns en gång- och cykelväg i nord-sydlig riktning. Denna leder vidare norrut mot Åkered. Norr och söder om planområdet finns lokalgator med separat trottoar, dessa gator bedöms ha goda möjligheter för cyklister att ta sig fram i en trygg trafikmiljö. Separat cykelbana finns både rakt norrut och cirka 100 meter öster om planområdet utmed Näsetvägen. Dessa leder norrut mot bland annat Åkered, Opaltorget och Frölunda Torg. I övrigt bedöms möjligheterna att som cyklist nyttja lokalgatorna inom utredningsområdet vara goda.

Planförslaget möjliggör att befintliga trottoarer längs Hammarvägen och Norra Breviksvägen breddas för att möjliggöra kombinerade gång- och cykelvägar ifall det är aktuellt i framtiden. Utbyggnad till gång- och cykelväg ingår inte inom aktuellt projekt.

### *Service och andra urbana verksamheter*

Inom utredningsområdet finns inget större serviceutbud. Förskola finns dock i direkt anslutning till planområdet. Närmsta dagligvarubutik finns vid Åkered cirka en kilometer norr om planområdet. Sportanläggning med träningsmöjligheter finns cirka 500 meter norr om planområdet.

Serviceutbudet i närheten av planområdet bedöms således inte vara tillfredställande för ett avdrag på parkeringstalet.

## Resultat analyssteg 2

Lägesbedömningen ger inget ytterligare avdrag på parkeringstalen.

Sammanställning från analyssteget redovisas i tabell nedan.

<b>Lägesbedömning – Analyssteg 2</b>		
<b>Funktion</b>	<b>Parkeringstal Bil</b>	<b>Parkeringstal cykel</b>
<i>Bostäder</i>	1,0 platser/lägenhet	2,5 platser/lägenhet
<i>BmSS</i>	0,4 platser/lägenhet	2 platser totalt

### **Analyssteg 3 - Projektanpassning**

Projektanpassningen analyserar de projektspecifika förutsättningar som kan ge avdrag eller påslag på parkeringstalet.

#### Bostäder

Detaljplanen omfattar lägenheter med en normal storleksfördelning.

För kategoribostäder, BmSS, görs inget ytterligare avdrag med hänsyn till projektanpassningen.

Parkering för de nya bostäderna avses byggas ut i ett underjordiskt parkeringsgarage med angöring via ramp från markparkeringen i norr. Parkeringsplatser för BmSS avses reserveras på markparkering i den norra delen av planområdet.

Planerade bostadsrätter har en normal fördelning av lägenhetsstorlekar varför cykelparkeringen behålls på 2,5 platser per lägenhet. Cykelparkeringstalet för BmSS är 2.

#### Möjligheter till samnyttjande av parkering

Det finns möjligheter till samnyttjande av 17 markparkeringsplatser i den norra delen av planområdet. Parkeringsplatserna är tänkta som besöksparkeringar till kyrkans verksamhet och kan även användas av de som hämtar och lämnar på förskolan. Eftersom förskolans parkeringsbehov framför allt fokuseras till enstaka timmar under morgon och eftermiddag bedöms det möjligt med stort samnyttjande med kyrkans verksamheter och besökare till lägenheterna som framför allt är under helger och kvällar. För att ett samnyttjande ska fungera kommer parkeringarna behöva vara öppna för nyttjande av flera verksamheter. Därför kan inte en specifik parkeringsplats knytas till en individ eller specifik verksamhet, utöver de platser som reserveras för BmSS.

#### Förutsättningar för kostnadstäckning

Exploatörerna bekostar utbyggnad av parkeringen inom planområdet. Plats för parkering för rörelsehindrad för förskolans behov i söder bör knytas till exploateringsavtal och bekostas av exploatören vid behov.

Boende i de nya flerbostadshusen kommer att få möjlighet att hyra en utpekad parkeringsplats i garaget. Markparkeringen avses vara både tidsbegränsad och avgiftslagd.

Det finns ingen oreglerad gatuparkering i området, och den gatuparkering som finns längs Hammarvägen och längs skaftgatan öster om kyrkan vid förskolorna är tidsbegränsad. Därmed bedöms förutsättningarna för kostnadstäckning som goda.

### Resultat analyssteg 3

Projektanpassningen ger inget ytterligare avdrag på parkeringstalen.

Sammanställning från analyssteget redovisas i tabell nedan.

<b>Projektanpassning – Analyssteg 3</b>		
<b>Funktion</b>	<b>Parkeringstal Bil</b>	<b>Parkeringstal cykel</b>
<i>Bostäder</i>	1,0 platser/lägenhet	2,5 platser/lägenhet
<i>BmSS</i>	0,4 platser/lägenhet	2 platser totalt

### Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

Exploatören/fastighetsägaren har valt att inte förbinda sig till mobilitetsåtgärderna i baspaketet.

### Resultat analyssteg 4

Mobilitetslösningar ger inget ytterligare avdrag på parkeringstalen.

<b>Mobilitetslösningar – Analyssteg 4</b>		
<b>Funktion</b>	<b>Parkeringstal Bil</b>	<b>Parkeringstal cykel</b>
<i>Bostäder</i>	1,0 platser/lägenhet	2,5 platser/lägenhet
<i>BmSS</i>	0,4 platser/lägenhet	2 platser totalt

### Parkeringsplatser för bil

Antal parkeringsplatser

<b>Funktion</b>	<b>Lägenheter</b>	<b>Bilplatser</b>
<i>Bostäder</i>	30 lägenheter	30 platser
<i>BmSS</i>	6 lägenheter	2,4 → 3 platser
<b>Totalt</b>	<b>36 lägenheter</b>	<b>33 stycken</b>

Bilparkering för tillkommande bostäder i flerbostadshus avses lösas i parkeringsgarage under de planerade byggnaderna. Dessutom föreslås en markparkering med 20 platser inom planområdet. Tre av dessa platser reserveras för BmSS, medan resterande 17 kan användas för förskolorna och kyrkan.

Ersättning av befintliga platser

#### Nuläge

I planområdet finns idag 37 parkeringsplatser, samtliga avgiftsbelagda. Dessa har varit avsedda för numera nedlagda verksamheter, men används enligt uppgift av besökare till kyrka och förskolor (se bild nedan). Av de befintliga parkeringsplatserna ligger 27 på den privata fastigheten Näset 51:53, medan totalt 10 platser finns på kommunal mark.

Angränsande förskola har behov av att parkering för rörelsehindrad kan lösas inom planområdet också efter utbyggnad enligt planförslaget.

Den kommunala kvartersmarken i planens norra del är enligt gällande detaljplan från 2003 avsedd för parkering till kyrkans verksamhet, cirka 18 platser. Kyrkan har dock valt att inte lösa in marken och bygga parkeringsplatserna.





Karta över befintliga parkeringsplatser inom och i direkt anslutning till planområdet (markerat i rött).

#### Beläggingsstudie

En beläggingsstudie har gjorts för området. Underlag har tagits fram av Parkeringsbolaget kring statistik på parkeringsintäkterna för området. Parkeringsavgifterna har omräknats till betalda parkeringstimmar och jämförts med debiterbara parkeringstimmar inom området från 07:40 – 17:40. Sett till de debiterade timmarna var beläggningen på parkeringen följande:

	<i>Genomsnittlig beläggning per år</i>	<i>Genomsnittlig beläggning högsta kvartalet</i>
2016 (juli-dec)	3,4 %	3,8 % (kvartal 4)
2017	6,2 %	7 % (kvartal 4)
2018	6,6 %	7 % (kvartal 4)
2019 (jan-sept)	4,4 %	5,9 % (kvartal 2)

Sannolikt betalar inte alla som parkerar på platsen för att hämta och lämna på förskolorna då det är under så begränsad tid. Den faktiska beläggningen kan därför vara något högre. En undersökning med fysisk räkning av antalet parkerade bilar har gjorts som komplement till uppgifterna kring parkeringsintäkterna. Undersökningen utfördes under en söndag (kl 10-14), tisdag (kl. 6-21) och onsdag (kl. 6-21) i november 2019. Undersökningen noterade att beläggningen på den befintliga parkeringen aldrig uppgår till mer än 30%, vilket motsvarar 11 nyttjade platser av disponibla 37.

	<i>Genomsnittlig beläggning under dagens mätperiod</i>	<i>Maximal beläggning vid enskilt tillfälle under dagen</i>
Söndag	11 %	19 %
Tisdag	13 %	30 %
Onsdag	10 %	27 %

Att beläggningen är låg styrks av beräkningen baserad på parkeringsintäkterna och av de iakttagelser som gjorts av de som har hand om fastigheten. Det har, enligt utsago, funnits en

period då beläggningen varit betydligt högre. Men detta var innan systemet med bevakning och parkeringsavgift infördes juli 2016.



Delområde 1 omfattar 27 platser på fastigheten Näset 51:53  
 Delområde 2A omfattar 6 platser på kommunal mark utefter Norra Breviksvägen  
 Delområde 2B omfattar 4 platser på kommunal mark vid återvinningsstationen  
 Samtliga dessa platser är avgiftsbelagda.

*Befintliga parkeringar som ingår i beläggningsstudien. Bild från PM rörande befintlig parkering på fastigheten Näset 51:53 m.fl, Jutabo 2019-11-28.*

#### *Behov av parkering till förskolor och kyrka*

Planförslaget innebär att delar av befintliga parkeringsytor inom planområdet får bebyggas. Eftersom antalet parkeringsplatser som finns tillgängliga för besöksparkering till kyrkan och förskolan därmed minskas har det beräknats hur många parkeringsplatser för bil som förskolorna behöver enligt stadens riktlinjer för parkering.

Möjligheterna för samnyttjande mellan kyrkan och förskolan bedöms som mycket goda, då det främst är under morgon och eftermiddagar som det är mycket trafik till förskolorna. Särskilt parkeringstal för kyrkan har därför inte räknats ut.

Startvärdet/normalspannet för bilar är 1,4 platser/avdelning för personal och 1,4 platser/avdelning för att hämta och lämna. Det blir inga avdrag för lägesbedömning, projektanpassning eller mobilitetslösningar.

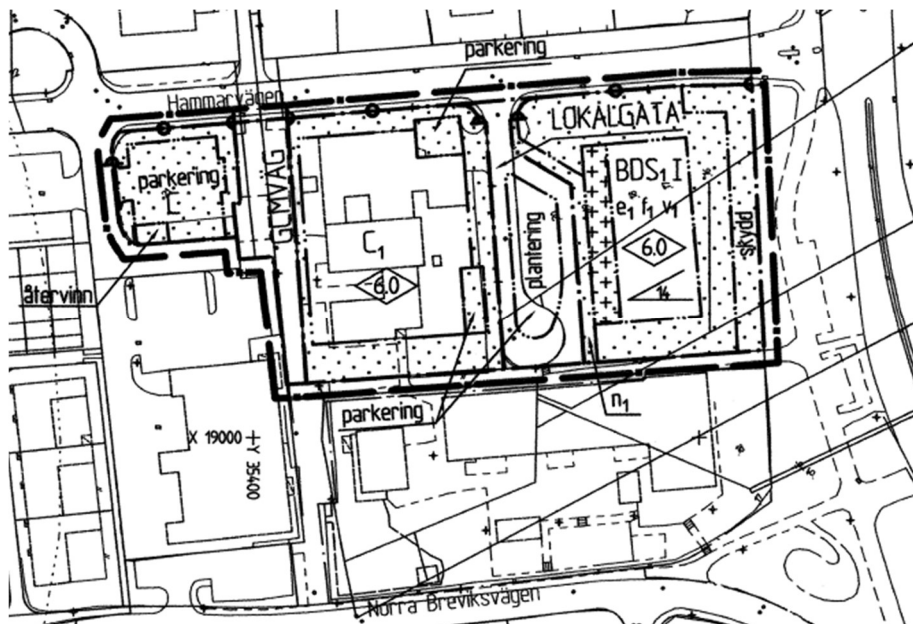
Öster om planområdet finns totalt 9 förskoleavdelningar, varav 8 är kommunala (Hammarvägen 4 förskola, fördelade på byggnader öster respektive söder om kyrkan) och en är i kyrkans regi (Pärulan, Näsetskyrkans förskola).

<b>BIL</b>	<i>Startvärde</i>	<i>Lägesbedömning</i>	<i>Projektanpassning</i>	<i>Mobilitetslösningar</i>
Förskola personal	1,4 platser/avd.	1,4 platser/avd.	1,4 platser/avd.	1,4 platser/avd.
Förskola hämta/lämna	1,4 platser/avd.	1,4 platser/avd.	1,4 platser/avd.	1,4 platser/avd.

### Resultat antal parkeringsplatser för bil

BIL	Beräknat parkeringstal	Antal	Antal parkeringsplatser
Förskola personal	1,4 platser/avdelning	9 avdelningar	12,6 > 13 platser
Förskola hämta/lämna	1,4 platser/avdelning	9 avdelningar	12,6 > 13 platser
		<b>Summa:</b>	26 platser

I gällande detaljplan från 2003 anges att kyrkan har behov av cirka 40 parkeringsplatser för bil.



Utsnitt ur gällande detaljplan från 2003 för kyrkan och den norra delen av den kommunala förskolan.

I direkt anslutning till planområdet finns totalt 19 parkeringsplatser: 11 platser öster om kyrkan och åtta platser längs Hammarvägen. Tillsammans med de 17 platser som möjliggörs på markparkering inom planområdet finns alltså 36 parkeringsplatser inom och i anslutning till planområdet som kan användas av kyrkan och förskolorna.

Därmed uppfylls kraven på antal parkeringar som behövs för förskolans verksamhet enligt stadens riktlinjer, det vill säga 26 platser. Eftersom möjligheterna till samnyttjande mellan kyrkan och förskolorna är mycket goda, bedöms det att de tillgängliga parkeringarna räcker till också för kyrkans behov. Detta stöds också av studierna av hur många som använder de avgiftsbelagda parkeringsplatserna inom planområdet, som visar att det under förskolans mest intensiva tid för hämta/lämna som mest står 11 bilar inom området.

#### Alternativ lösning för parkering öster om planområdet

I gällande detaljplan från 2003 är det angivet att cirka 20 parkeringsplatser kan anordnas på allmän plats öster om kyrkan. Denna mark nyttjas idag som förskolegård trots att marken är i kommunal ägo och planlagd som allmän plats - parkering. Med dagens utnyttjande av området finns fem personalparkeringar för förskolorna mot Hammarvägen och tre 30-minutersparkeringar längs skaftgatan mellan kyrkan och förskolan.

Förskolegården är 2 436 m<sup>2</sup> stor (exkl. förskolebyggnaden) vilket ger 34 m<sup>2</sup> friyta/barn när man räknar 18 barn per avdelning för vardera av de 4 avdelningarna (se orange nedan). Kyrkans förskolegård är 890 m<sup>2</sup> stor, vilket ger cirka 50 m<sup>2</sup> friyta/barn.



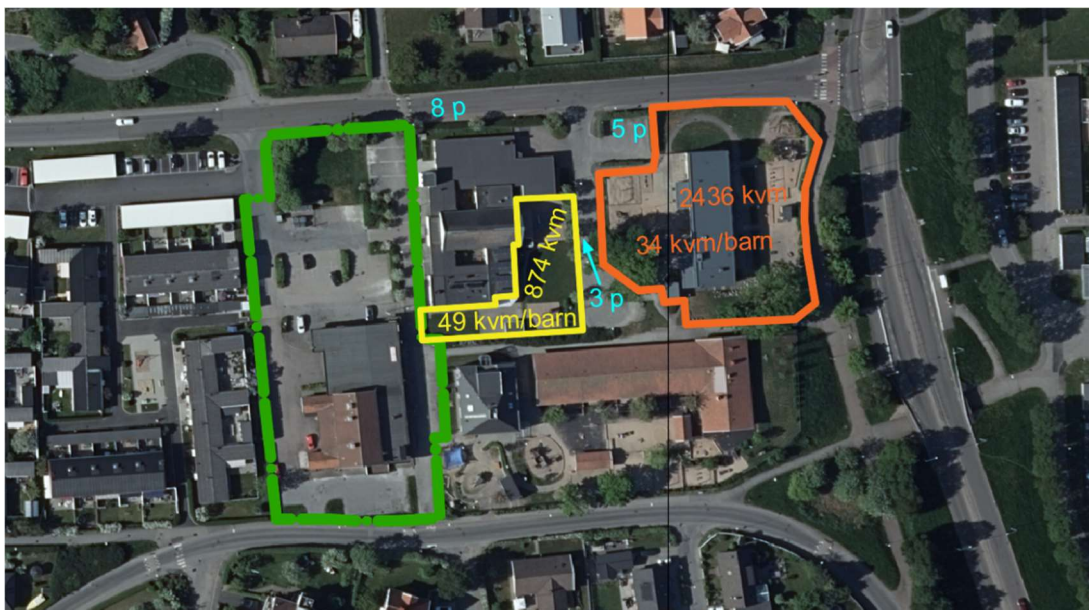


Bild över hur nuvarande parkering och förskolegårdar ser ut. Planområdet i grönt, kyrkans förskolegård i gult, kommunens förskolegård i orange. Parkering i turkost.

Enligt gällande detaljplan från 2003 var tanken att ordna 20 parkeringsplatser på den allmänna ytan mellan kyrkan och förskolan, samt 6 parkeringsplatser inom det som idag är kyrkans förskolegård. Denna parkeringslösning är mer platseffektiv än dagens parkering, vilket gör att om ytan för de 5 personalparkeringarna mot norr omvandlas till förskolegård blir den kommunala förskolegården nästan lika stor som idag, med totalt 33 m<sup>2</sup> friyta/barn. För kyrkans förskolegård skulle friytan sänkas till cirka 45 m<sup>2</sup>/barn. Totalt skulle detta ge 18 extra parkeringsplatser som både förskolan och kyrkan skulle kunna nyttja. Ifall kyrkan och förskolorna upplever en brist på parkeringsplatser går det därmed att anlägga 18 ytterligare platser utan att friytan för barnen skulle påverkas nämnvärt. Dock innebär detta en kostnad, som verksamheterna får avväga mot behovet av ytterligare parkeringar.

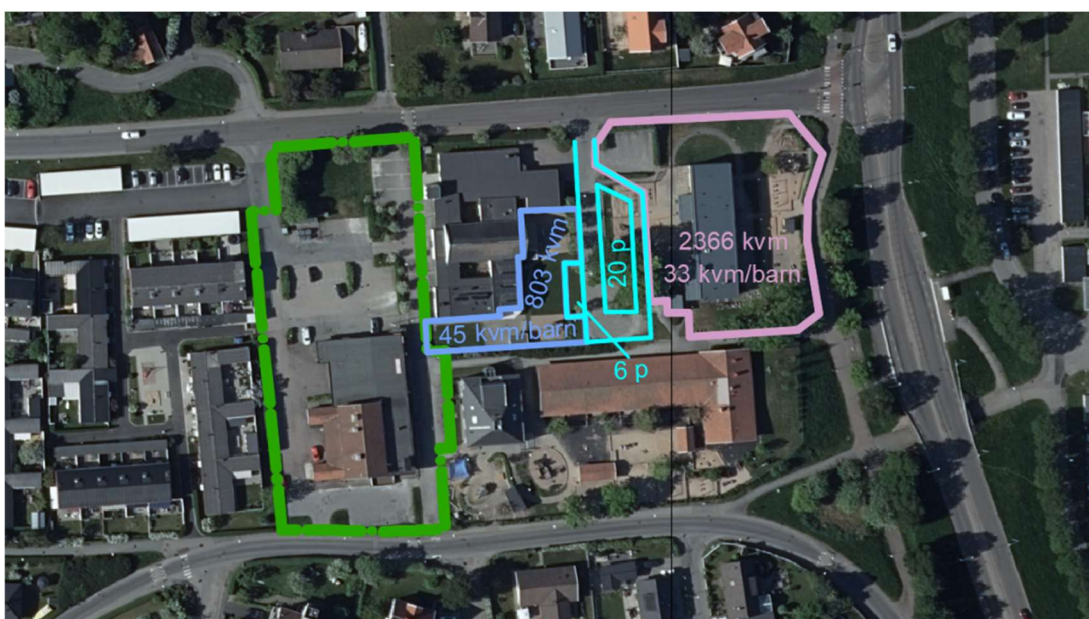


Bild över hur parkeringen vid kyrkan och förskolorna är tänkta enligt gällande detaljplan. Planområdet i grönt, kyrkans förskolegård i blått, kommunens förskolegård i rosa. Parkering i turkost.

### *Påverkan på befintliga verksamheter*

De båda delarna av beläggningsstudien visar sammantaget att beläggningen inom planområdet är låg. Bedömningen är därför att angränsande verksamheter inte kommer att påverkas negativt av föreslagen bebyggelse i och med att det fortsatt kommer att finnas tillgängliga parkeringsplatser som kan nyttjas av besökare till hela närområdet.

Befintliga parkeringsplatser utanför planområdet (se bild ovan) kommer att vara tillgängliga på samma sätt som idag. Planförslaget möjliggör dessutom fortsatt markparkering inom området, enligt förslaget 20 platser. Av dessa reserveras tre platser för BmSS. För övriga platser föreslås en gemensamhetsanläggning för Nässets kyrka och tillkommande bostäder. Parkeringsplatserna ska också vara tillgängliga för parkering till förskola.

Befintliga bostäder i närområdet är generellt enbostadshus som har parkering inom den egna fastigheten. Således påverkas inte antalet parkeringar för befintliga bostäder i området av exploateringen.

Sammantaget bedöms befintliga verksamheter inte påverkas negativt av föreslagen exploatering. Om förskolan och kyrkan upplever en brist på parkeringsplatser finns fortsatt möjlighet att omvandla parkeringsytan i öster enligt gällande detaljplan, se nedan, vilket skulle ge ytterligare 18 parkeringsplatser.

### *Rörelsehindrade*

Bilparkering för rörelsehindrade i flerbostadshuset i söder anordnas i parkeringsgarage, och nås med hiss från alla lägenheter. En av BmSS tre parkeringsplatser avses vara till för rörelsehindrade, liksom en av de övriga platserna på markparkeringen. I planområdets södra del ges plats för en tillgänglig parkeringsplats till befintlig förskola.

### *Cykelparkering*

Antal platser

<b><i>Funktion</i></b>	<b><i>Lägenheter</i></b>	<b><i>Cykelplatser</i></b>
<i>Bostäder</i>	30 lägenheter	60 platser för boende 15 platser för besökande
<i>BmSS</i>	6 lägenheter	2 platser
<b>Totalt</b>	<b>36 lägenheter</b>	<b>77 platser</b>

Cykelparkering för flerbostadshuset föreslås i nytt parkeringsgarage och på gårdarna i anslutning till byggnaderna. Till BmSS föreslås cykelparkering på fastigheten.

### *Parkeringslösning*

Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

Inom närområdet finns inga samlade parkeringsanläggningar med ledig kapacitet. Dock finns fortsatt möjlighet till tidsbegränsad parkering utmed delar av Hammarvägen och längs med skaftgatan öster om kyrkan. Planlagda parkeringar som inte byggts ut finns också i angränsande detaljplan, se mer under *Behov av parkering till förskolor och kyrka*.

## *Reglering, kostnadstäckning och byggskede*

### Parkering på gatumark

På Norra Breviksvägen är gatuparkering förbjuden. På Hammarvägen finns tvåtimmarsparkering längs med gatan utanför kyrkan, cirka åtta platser. Längs skaftgatan öster om kyrkan finns cirka tre parkeringsplatser som på vardagar klockan 6–18 är begränsade till 30 minuter.

Nyinflyttade till bostäderna inom planområdet kommer inte att erbjudas boendeparkering, dvs möjlighet att parkera på gatan inom området.

### Hantering av parkering under byggskedet

Under byggskedet krävs etableringsytor, detta förutsätts inte påverka parkeringsmöjligheterna i omgivningen. Dock kommer parkeringen inom planområdet tillfälligt att utgå. Om de tre södra byggnaderna med underjordiskt garage byggs i ett första skede kan troligen ytan som idag är gräsbeklädd i planområdets norra del användas för besöksparkering. När den norra byggnaden byggs går det inte att ordna besöksparkering inom planområdet. En möjlighet är att då söka om tidsbegränsat bygglov för att iordningställa tillfällig parkering på en befintlig grönyta på allmän plats nordväst om planområdet. Före detta Trafikkontoret och Park- och Naturförvaltningen har meddelat att de inte ser några problem med en sådan lösning förutsatt att trafiksäkerheten säkerställs gällande bland annat sikt och infart.

## *Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering*

Bilparkering för boende i de nya flerbostadshusen löses genom underjordiskt parkeringsgarage. I garaget finns med föreslagen utformning plats för minst totalt 30 parkeringsplatser, vilket täcker de nya bostädernas behov enligt riktlinjerna (1 parkeringsplats/lägenhet).

I det underjordiska garaget finns också plats för 40 parkeringsplatser för cykel. Resterande cykelparkering planeras på gården, med cykelställ som ger möjlighet att låsa fast cykeln.

Som markparkering möjliggörs totalt 20 parkeringsplatser för bil, varav två platser utgör parkering för rörelsehindrade. Tre av parkeringsplatserna är avsedda för BmSS medan 17 platser är avsedda för besökare till området, vilket gör att besökare till kyrkan och hämta/lämna till förskolan kan nyttja denna parkering. Markparkeringen avses regleras genom tidsbegränsning och avgift, vilket gör att boende i området inte bedöms använda denna parkeringsplats.

Parkering för rörelsehindrad ska alltid kunna ordnas inom 25 meter från entré. Inom planområdet föreslås en parkering för rörelsehindrad i söder för nyttjande till förskolan, samt två parkeringsplatser för rörelsehindrade på markparkeringen.

Totalt blir det 20 färre parkeringsplatser inom planområdet som är öppna att använda mot avgift. Kyrkan och förskolan har möjlighet att anlägga 18 ytterligare platser i anslutning till befintlig skaftväg med vändzon. Därmed finns möjlighet att anlägga i det närmaste lika många parkeringsplatser som de som försvinner som följd av exploateringen, om behov finns från verksamheterna. Det bedöms inte rimligt att exploatören av en grannfastighet ska ha fullt ansvar att tillhandahålla ett stort antal parkeringsplatser för andras verksamheter, när det finns möjlighet för verksamheterna att ordna egen parkering utan alltför stor påverkan.



Föreslagen bebyggelse enligt planförslaget illustreras nedan.



Illustrationsplan föreslagen bebyggelse, 2024-02-01. Semrén & Månsson/Fredblad arkitekter