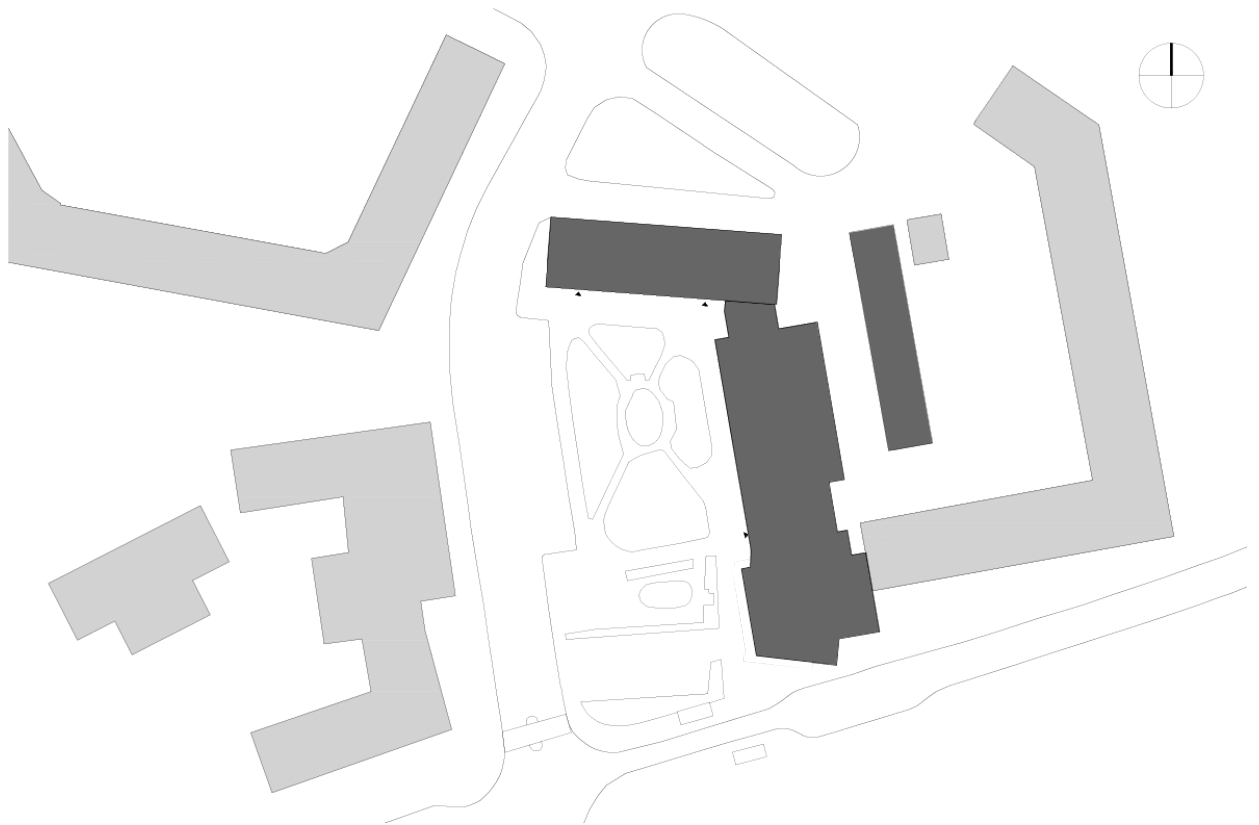


MOBILITETS- OCH PARKERINGSUTREDNING

STABBETORGET, SÄVENÄS



Författare:

Lennart Gustafsson, gustafsson@ferrumarkitekter.se

Joel Sidenvik, sidenvik@ferrumarkitekter.se

Beställare: B.R.A. Bostäder i Göteborg AB

Utredningen följer *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* (antagen i BN 24 april 2018).

Version 3.0, 2025-08-27

ferrum
arkitekter

Sammanfattning

Planområdet ligger i stadsdelen Sävenäs, ca 6 kilometer öster om Göteborgs centrum. I projektet föreslås en förtätning av ett befintligt område genom påbyggnad av befintligt bostadshus samt etablering av nya byggnader för handel, kontor samt bostäder.

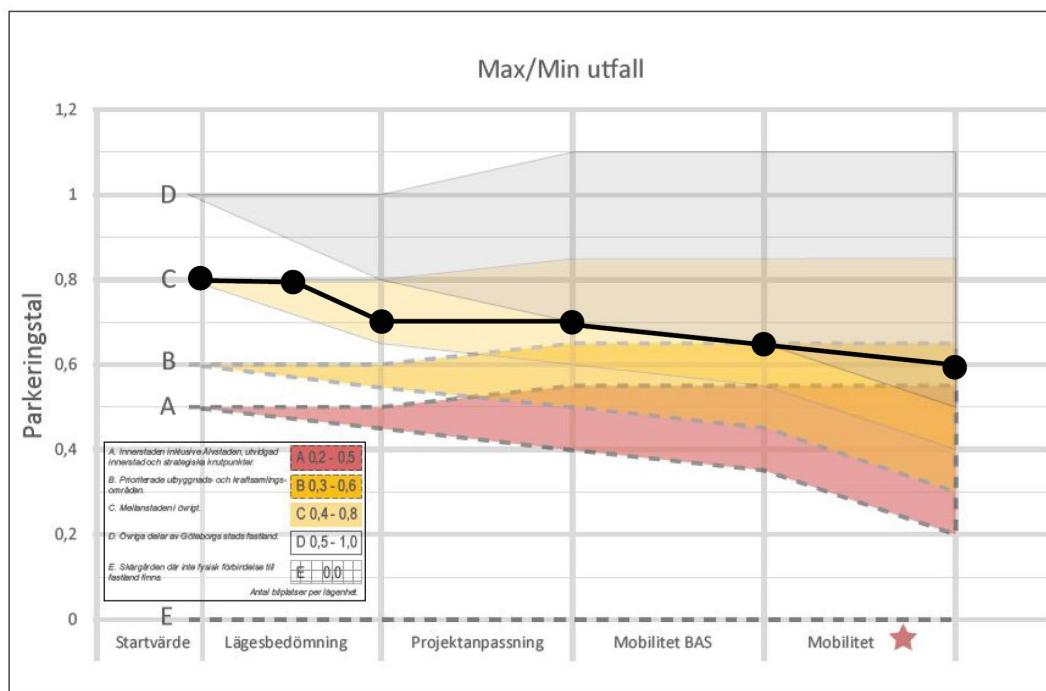
Nedan sammanfattas resultaten av de fyra analysstegen:

Normalspann: För bostäder ligger området i zon C, och för verksamheter ligger området i *Mellanstaden i övrigt*, vilket innebär ett startvärde för parkeringstalet i projektet i den övre delen av spannet för respektive funktion.

Lägesbedömning: Projektområdet ligger inte intill vad som definieras som stort stadsdelscentrum men lägesbedömningen visar på direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och urbana verksamheter. Därmed sänks parkeringstalen från steg 1 för cykel och bil för bostäder, handel och kontor.

Projektanpassning: I projektet planeras för 24,5 % stora lägenheter och 47,5 % små lägenheter och når därmed inte upp till kriteriet för en övervägande del små eller stora lägenheter. Ungefär hälften av ytan för verksamhetslokaler bedöms vara av lokal karaktär där besökare inte är bilburna. Parkeringstalet för bil sänks till följd av ovanstående för både bostäder och verksamheter, parkeringstalet för cykel förblir oförändrat.

Mobilitetslösningar: Både baspaketet och 2 åtgärder från stjärnpaketet för mobilitetsåtgärder kommer att genomföras vilket innebär ett sänkt parkeringstal för bil för bostäder. Parkeringstalet för cykel förblir oförändrat. De åtgärder som B.R.A. Bostäder i Göteborg AB åtar sig att genomföra finns reglerade i ett mobilitetsavtal.



Figur 1. Graf beskrivande parkeringstalet för bils förändring över de fyra analysstegen.

Resultatet av mobilitets-och parkeringsutredningen är att lämpligt parkeringstal för cykel är 2,5 platser/lägenhet för flerbostadshus, 14,9 platser/1000 m² BTA för handel och 19 platser/1000 m² BTA för kontor. Totalt ger detta en efterfrågan på 167 cykelplatser.

Resultatet av mobilitets-och parkeringsutredningen är att lämpligt parkeringstal för bil är 0,6 bilplatser/lägenhet för bostäder, 14,3 platser/1000 m² BTA för verksamheter och 7,2 platser/1000 m² BTA för kontor. Totalt ger detta ett behov av 57 st bilplatser. Utöver dessa behöver 1 plats för bilpoolsbil tillskapas för att uppfylla baspaketet av mobilitetsåtgärder.

Parkeringsplatser för boende täcks av nya platser inom tomten och för verksamheter inom planområdet.

| | Ytor eller antal | Parkeringstal efter steg 1-3 | Parkeringstal slutresultat efter steg 1-4 | Total efterfrågan |
|--|-------------------------|-------------------------------------|---|-------------------|
| Cykel | | | | |
| Flerbostadshus | 57 lgh | 2,5 (p/lgh) | 2,5 (p/lgh) | 143 st |
| Verksamheter | 1520 m ² BTA | 14,9 (p/1000 m ² BTA) | 14,9 (p/1000 m ² BTA) | 23 st |
| Summa tillkommande cykelparkeringar: | | | | 166 st |
| Bil | | | | |
| Flerbostadshus | 57 lgh | 0,7 (p/lgh) | 0,6 (p/lgh) | 34 st |
| Verksamheter | 1520 m ² BTA | 14,3 (p/1000 m ² BTA) | 14,3 (p/1000 m ² BTA) | 22 st |
| Summa tillkommande bilparkeringar: | | | | 56 st |
| Bilpoolsplatser för uppfyllande av baspaket: | | | | 1 st |
| Totalt behov av bilparkeringar: | | | | 57 st |

Innehåll

| | |
|---|-----------|
| SAMMANFATTNING | 2 |
| INLEDNING | 5 |
| P-TAL | 8 |
| STARTVÄRDE | 8 |
| Fastställ zon | 8 |
| Startvärde för bilparkering | 9 |
| Startvärde för cykelparkering | 10 |
| Resultat startvärde | 11 |
| LÄGESBEDÖMNING | 12 |
| Bilparkering bostäder | 14 |
| Bilparkering verksamheter | 15 |
| Cykelparkering bostäder | 16 |
| Cykelparkering verksamheter | 16 |
| Resultat lägesbedömning | 16 |
| PROJEKTANPASSNING | 17 |
| Bilparkering bostäder | 17 |
| Bilparkering verksamheter | 18 |
| Cykelparkering bostäder | 18 |
| Cykelparkering verksamheter | 18 |
| Resultat projektanpassning | 18 |
| MOBILITETSLÖSNINGAR | 20 |
| Bostäder | 20 |
| Verksamheter | 21 |
| Resultat mobilitetslösningar | 21 |
| Resultat P-tal | 21 |
| PARKERINGSPLATSER | 22 |
| Bilparkering | 22 |
| Antal platser från P-tal | 22 |
| Parkeringslösning | 24 |
| Cykelparkering | 27 |
| Parkering för ny bebyggelse | 27 |
| Lokalisering och utformning av parkeringen | 28 |
| REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSKEDE | 28 |
| Parkering på gatumark | 28 |
| Förutsättningar för kostnadstäckning | 29 |
| Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet | 29 |

Inledning

Planområdet ligger i stadsdelen Sävenäs, ca 6 kilometer nordost om Göteborgs centrum, och omfattar bebyggelse bestående av bostäder och handel intill det publika torget Stabbetorget. Stabbetorget stod klart år 1954. Området omfattar ca 5800 m² och ägs av B.R.A. Bostäder i Göteborg AB och Göteborgs Stad.

I projektet föreslås en förtätning av det befintliga området genom påbyggnad av befintliga byggnader samt nytillkommande fastigheter för handel- och bostadsändamål.

Mobilitet- och parkeringsutredningen för Stabbetorget ämnar belysa områdets förutsättningar för en hållbar tillgänglighet i linje med stadens mål, samt hur detta påverkar det förväntade behovet av parkeringsplatser för bil och cykel.

Utredningen följer Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad version 1.2 (antagen i BN 17 december 2021). Arbetsprocessen i riktlinjerna innefattar fyra analyssteg för att beräkna förväntad efterfrågan på parkering: *Normalspann*, *Lägesbedömning*, *Projektanpassning* och *Mobilitetslösningar*.

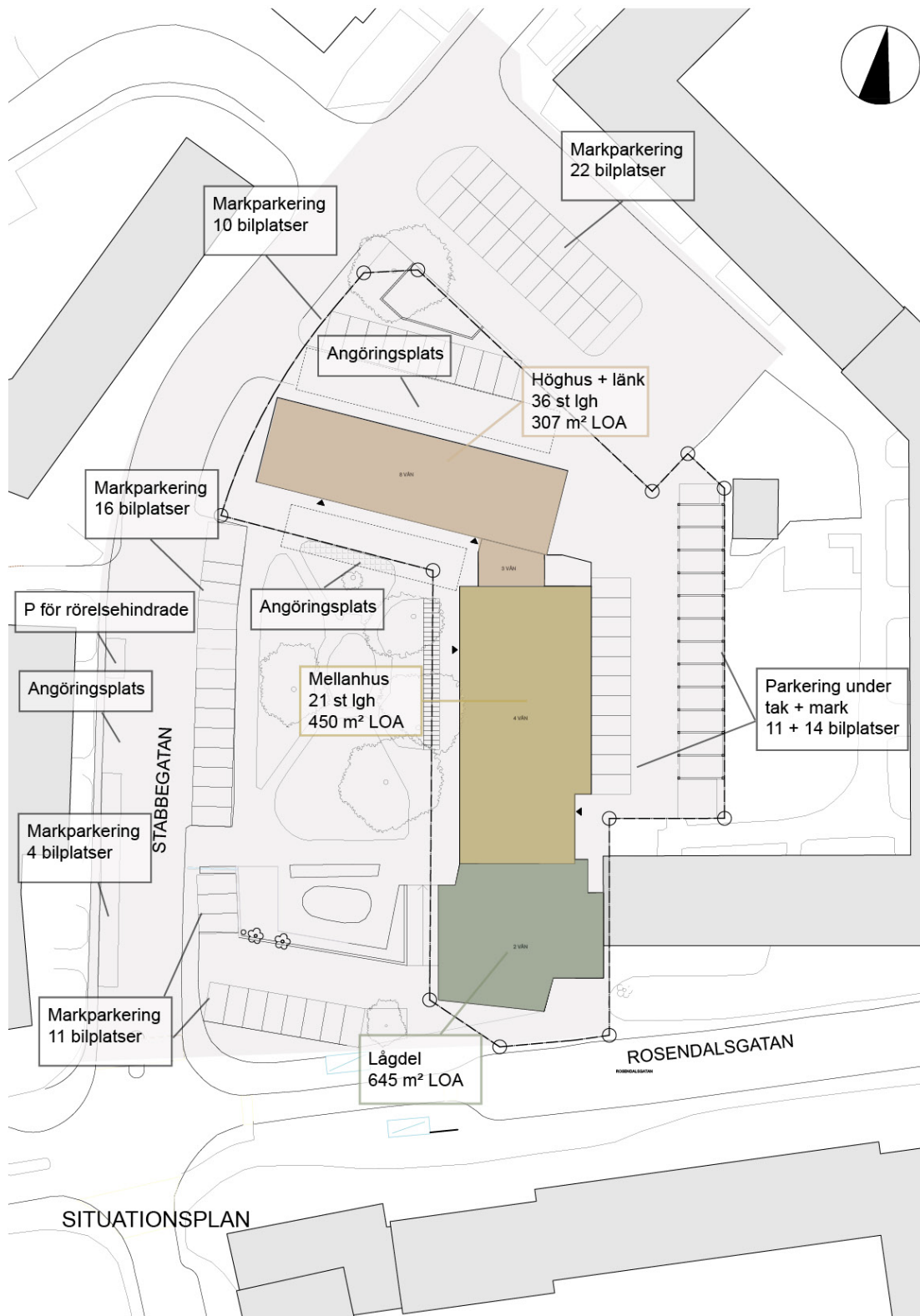


Figur 2. Planområdets placering i förhållande till Göteborgs centrum.

Totalt omfattar projektet 61 lägenheter och 1520 m² BTA lokaler för kommersiella ändamål. En befintlig stormarknad för dagligvaruhandel planeras att utökas. Totalt planeras 35 nya parkeringsplatser för bil som markparkering utöver 27 stycken befintliga vid torget och 24 norr om fastigheten vilket ger totalt 89 parkeringsplatser inom planområdet.

Tabell.1. Planerad fördelning av befintliga och tillkommande areor mellan verksamheter och bostäder.

| | Bostäder | Verksamhet/Handel | Stormarknad |
|---------------------|--|--------------------------|------------------------|
| Befintligt | 32 lägenheter 2780 m ² BTA | 648 m ² BTA | 370 m ² BTA |
| Tillkommande | 25 lägenheter 1500 m ² BTA | 118 m ² BTA | 384 m ² BTA |
| Summa | 57 lägenheter 4280 m ² BTA | 766 m ² BTA | 754 m ² BTA |



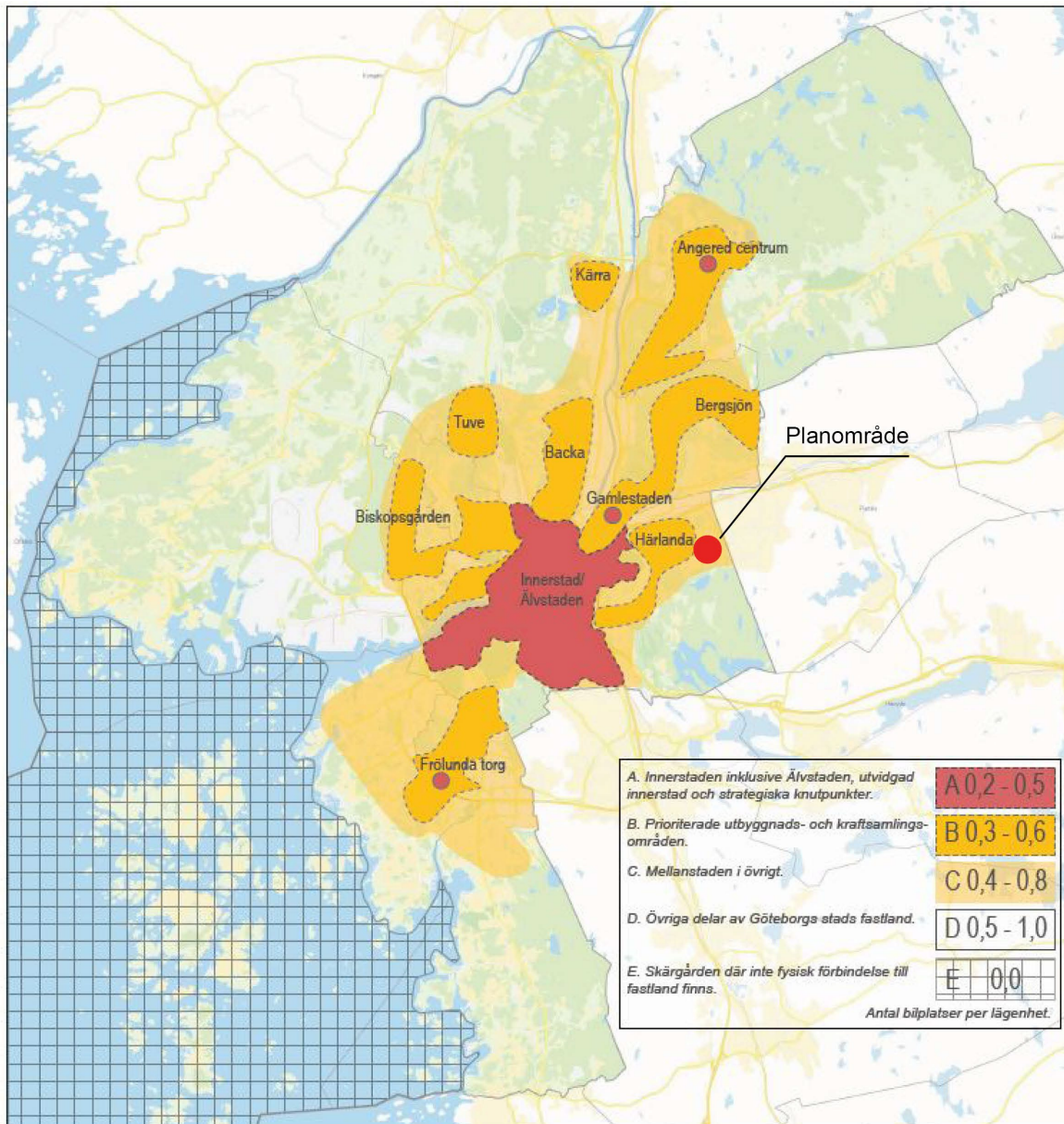
Figur 3. Planerad fördelning av lägenheter, lokaler och parkeringsytor i olika huskroppar inom planområdet.

P-tal

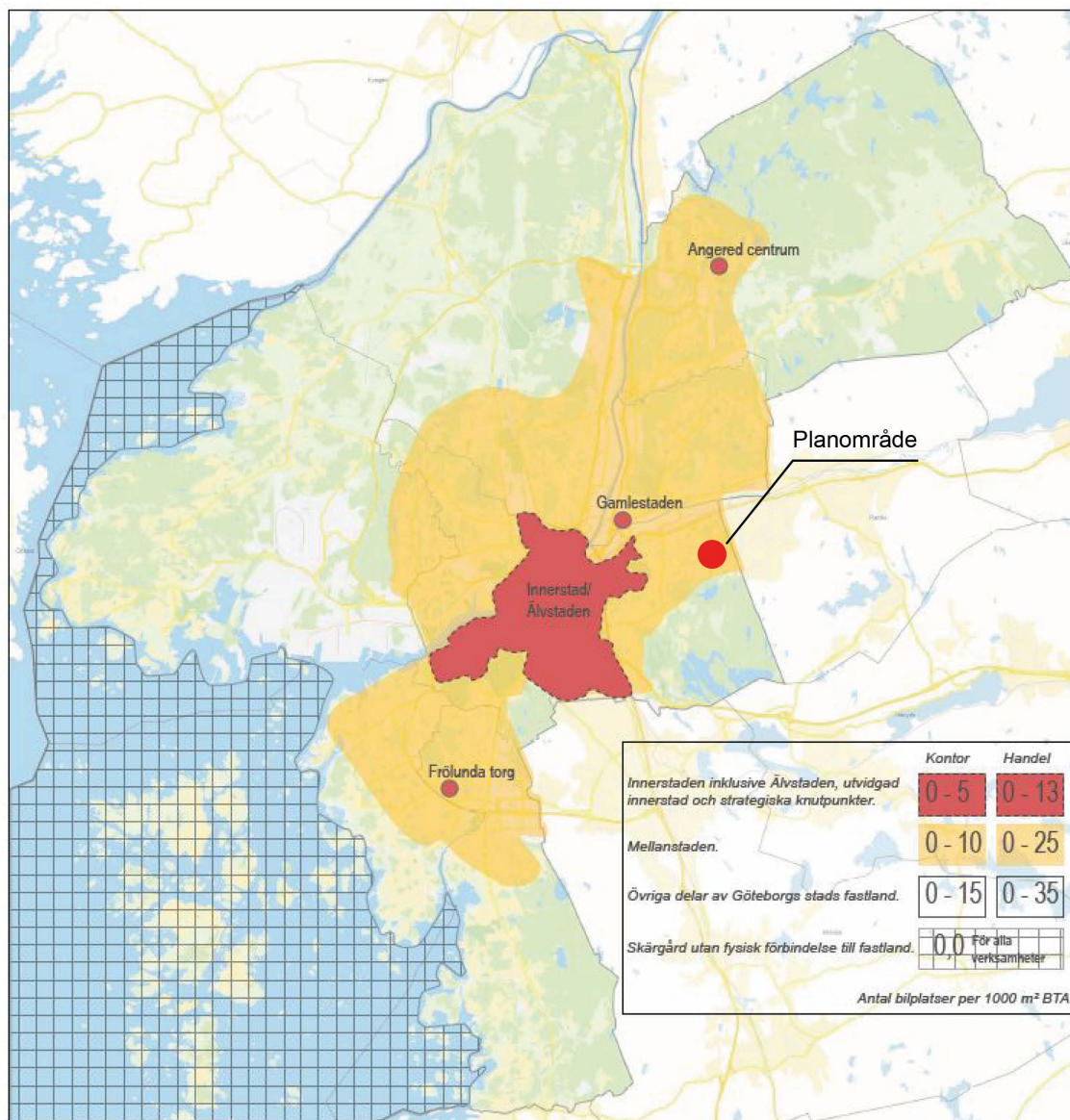
Startvärde

I detta avsnitt bestäms startvärden för bil- och cykelparkeringstal. Resultaten av analyssteget sammanställs i tabellform i slutet av avsnittet under *Resultat startvärde*.

Fastställ zon



Figur 4. Karta för val av normalspann till bostäder enligt riktlinjerna. Röd markering visar ungefärlig lokalisering av Stabbetorget som tillhör zon C- Mellanstaden. Källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad.



Figur 5. Karta för val av normalspann till verksamheter enligt riktlinjerna. Röd markering visar ungefärlig lokalisering av Stabbetorget som tillhör Mellanstaden. Källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad.

Startvärde för bilparkering

Planområdet ligger i en del av Göteborg som klassificeras som Zon C - *Mellanstaden i övrigt* (se Figur 4). Detta innebär att planen får ett normalspann för bil på 0,4–0,8 platser per lägenhet. Normalspannet inkluderar besöksparkering. Startvärdet för mobilitets- och parkeringsutredningen utgörs av det övre värdet i normalspannet, det vill säga **0,8 parkeringsplatser per lägenhet**.

Inom området planeras kontorslokaler samt lokaler för verksamheter såsom handel och stormarknad. Enligt riktlinjerna är normalspannet för handel 0-25 platser per 1000 m² BTA och för kontor 0-10 platser per 1000 m² BTA. Liksom för bostäder bestäms det högre värdet i normalspannet till startvärde för mobilitets- och parkeringsutredningen. **Startvärdet för handel blir således 25 platser per 1000 m² BTA och för kontor 10 platser per 1000 m² BTA.**

Startvärde för cykelparkering

För flerbostadshus med genomsnittlig lägenhetsfördelning krävs minst 2 cykelplatser i cykelrum eller förråd per lägenhet samt ytterligare minst 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende. Cykelplatserna för besökare eller tillfällig användning av boende ska placeras i nära anslutning till husets entréer. **Startvärdet för parkeringstal för cykel bestäms således till 2,5 cykelplatser/lägenhet.** Lämpligt utrymme för lastcyklar och cykelkärror kommer att inrymmas inom projektet.

För verksamheter av olika slag ska parkering för cykel anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning. Det medför normalt cykelparkeringsplatser för 20 - 40 % av antalet samtidigt besökare till och anställda vid verksamheten.

Parkeringsstalet för cykelparkering vid verksamheter utgår från antalet samtidigt besökare och anställda. I projektet finns 1520 m² yta ämnade för handel och verksamheter. Enligt *"Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad"* från 2021 kan personal- och besökstätheten för handel bestämmas till 10 anställda per 1000 m² och 45 besökare per 1000 m². Motsvarande tal för kontorsverksamhet är enligt anvisningarna 36 anställda per 1000 m² och 4 besökare per 1000 m².

Sävenäs ingår i stadsdelen Härlanda där 50 procent av anställda och 22 procent av besökare enligt anvisningarna cyklar till verksamheter och kontor. För verksamheten i projektet intill Stabbetorget skulle detta motsvara ett behov av 5 platser per 1000 m² BTA för anställda och 9,9 platser per 1000 m² BTA för besökare, **totalt 14,9 platser per 1000 m² BTA.** Motsvarande värde för kontor blir **totalt 19 platser per 1000 m² BTA.**

$(10 \text{ anställda}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}) * 0,50 = 5 \text{ platser}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}$
 $(45 \text{ besökare}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}) * 0,22 = 9,9 \text{ platser}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}$

För kontor blir parkeringstalet för cykel
 $(36 \text{ anställda}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}) * 0,50 = 18 \text{ platser}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}$
 $(4 \text{ besökare}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}) * 0,22 = 1 \text{ platser}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}$

Resultat startvärde

Startvärdet redovisat i tabellform för cykel och bil uppdelat mellan bostäder och verksamheter. Tabellen fylls i successivt efter varje analyssteg.

Tabell.2. Resultat efter analyssteg 1. Startvärden för cykel- och bilparkeringstal för respektive lokalkategori. Besöksparkering är inkluderad i parkeringstalen.

| | Steg 1 Startvärde | Stort Stadsdels- centrum | Steg 2 Lägesbedömning | Steg 3 Projektanpassning | Steg 4 Mobilitetslösningar |
|---|----------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| Bil | | | | | |
| Bostäder (p/lgh) | 0,8 | | | | |
| Verksamheter (p/1000 m ² BTA) | 25 | | | | |
| Kontor (p/1000 m ² BTA) | 10 | | | | |
| Cykel | | | | | |
| Bostäder (p/lgh) | 2,5 | | | | |
| Verksamheter (p/1000 m ² BTA) | 5 (Anställda) | | | | |
| | 9,9 (besökare) | | | | |
| Kontor (p/1000 m ² BTA) | 18 (Anställda) | | | | |
| | 1 (besökare) | | | | |



Figur 7. Kollektivtrafikhållplatser, cykelbanor och urbana verksamheter i närhet av planområdet.



Figur 8. Kartan visar projektområdets placering i förhållande till Göteborgs cykelvägnät (källa: Göteborg Stad).

Bilparkering bostäder

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

Stort stadsdelscentrum

Området ligger inte i anslutning till något stort stadsdelscentrum enligt Göteborgs stads definition.

Sammanvägd tillgänglighet

God sammanvägd tillgänglighet innebär närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter eller andra förutsättningar som underlättar en god mobilitet. I nedanstående stycken beskrivs delområdenas närhet till kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur och servicefunktioner och urbana verksamheter.

Kollektivtrafik

Enligt riktlinjerna definieras direkt närhet till god kollektivtrafik som hållplats inom 500 m verkligt gångavstånd från projektområdets gräns med minst tiominuterstrafik under högtrafik (vardagar 06:00-08:30 samt 15:00-18:00), utöver detta bör annan kollektivtrafik finnas som komplement.

Utredningsområdet ligger i direkt närhet till hållplatser som trafikeras av bussar som uppfyller definitionen, se Figur 7.

Busshållplats Stabbetorget ligger i direkt anslutning till området, med 0 m gångavstånd, och trafikeras av busslinje 17 som har 10-minuterstrafik.

Spårvagnshållplats Östra Sjukhuset ligger 1200 m norr om området, vilket motsvarar ca 15 min gång. Hållplats Östra Sjukhuset trafikeras av linje 5 och linje 1 som har 10-minuterstrafik.

Med kollektivtrafiken i närområdet nås inom 20 minuter viktiga målpunkter som kollektivtrafiksnoderna Svingeln, Centralstationen och Brunnsparken. Och inom 30 minuter nås Korsvägen.

Projektet uppfyller enligt anvisningarna definitionen för direkt närhet till god kollektivtrafik.

Cykel

Direkt närhet till bra cykelinfrastruktur definieras i anvisningarna som att avståndet från projektområdets gräns till det övergripande cykelvägnätet eller pendelcykelnätet inte överskrider 500 meter verkligt cykelavstånd via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata, alternativt 100 meter verkligt cykelavstånd via andra gator.

Figur 8 visar Göteborgs pendelcykelnät och övergripande cykelnät. Området ligger nära både det övergripande cykelvägnätet och pendelcykelnätet. Figur 7 visar cykelvägar i direkt anslutning till planområdet.

Inom 10 minuters cykelväg nås Östra Sjukhuset och Munkebackstorget, inom 15 minuter nås Redbergsplatsen och inom 30 minuters cykelväg nås viktiga målpunkter som Centralstationen och Korsvägen.

Projektet uppfyller enligt anvisningarna definitionen för direkt närhet till god cykelinfrastruktur.

Service och andra urbana verksamheter

Inom området finns idag bostäder och olika verksamheter. Det finns bland annat livsmedelsbutik, butik och restaurang. Inom projektet planeras en expanderings av livsmedelsbutiken för att bli en stormarknad istället för dagens närbutik.

I direkt närhet (avses verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns) till planområdet finns bland annat apotek, livsmedelsbutik, vårdcentral, restaurang, kyrka och skola.

Strax utanför närområdet finns fler restauranger, idrottsanläggning och sjukhus. Ett urval av offentliga och kommersiella verksamheter finns redovisade i Figur 7.

Övrigt

Sammanfattning

Planområdet har idag en god anslutning till existerande cykelnät vilket gör att viktiga målpunkter och arbetsplatser kan nås. Området har idag även i direkt närhet (inom 500 meters verkligt gångavstånd) ett utbud av både service och urbana verksamheter. Det finns god koppling till staden med kollektivtrafik. Dessa aspekter tillsammans gör att området uppnår god sammanvägd tillgänglighet och avdrag för parkeringstal för bil görs med 0,1.

Parkeringsstalet för bil för bostäder reduceras därmed från 0,8 till 0,7 platser per lägenhet.

Bilparkering verksamheter

I detta avsnitt anpassas parkeringsstalet för bil utifrån platsen läge och dess förutsättningar.

Sammanvägd tillgänglighet

God sammanvägd tillgänglighet uppnås med samma argumentation som för *Bilparkering bostäder*. I och med att området uppfyller definitionen för direkt närhet till god kollektivtrafik, och bra cykelinfrastruktur kan avdrag göras från startvärdet.

Kollektivtrafik

Se avsnittet *Kollektivtrafik* under *Bilparkering bostäder*.

Cykel

Se avsnittet *Cykel* under *Bilparkering bostäder*.

Övrigt

Sammanfattning

Enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad v 1.2* kan avdrag för parkeringstal för verksamheter göras i två kategorier under *Lägesbedömning*. Avdrag för kategorin *Avgångar* kan göras om det är god sammanvägd tillgänglighet enligt definitionen angiven i anvisningarna. **Parkeringsstalet kan således reduceras med 15 procentenheter till 21,3 platser/1000 m² BTA för handel och 8,5 platser/1000 m² BTA för kontor.**

$(25 \text{ platser}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}) * 0,85 = 21,3 \text{ platser}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}$

$(10 \text{ platser}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}) * 0,85 = 8,5 \text{ platser}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}$

Inget ytterligare avdrag görs då projektet inte ligger inom 700 meter eller 500 meters gångavstånd från någon av de knutpunkter som av anvisningarna definieras som *Bytespunkt*.

Cykelparkering bostäder

I detta steg behålls cykelparkeringstalen för bostäder då tillgängligheten med cykel är god. Ingen avräkning/påslag görs för cykelparkeringstal för bostäder.

Cykelparkering verksamheter

I detta steg behålls cykelparkeringstalen för verksamheter då tillgängligheten med cykel är god. Ingen avräkning/påslag görs för cykelparkeringstal för verksamheter.

Resultat lägesbedömning

Utifrån beskrivningarna och argumentationen i kapitlet *Lägesbedömning* görs avräkningar på parkeringstalet för bil enligt tabellen nedan.

Tabell 3. Resultat efter analyssteg 2. Bilparkeringstal räknas ner utifrån lägesbedömningen.

| | Steg 1 Startvärde | Stort Stadsdels- centrum | Steg 2 Lägesbedömning | Steg 3 Projektanpassning | Steg 4 Mobilitetslösningar |
|---|----------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| Bil | | | | | |
| Bostäder (p/lgh) | 0,8 | Ej tillämplig | 0,7 ↘ | | |
| Verksamheter (p/1000 m ² BTA) | 25 | | 21,3 ↘ | | |
| Kontor (p/1000 m ² BTA) | 10 | | 8,5 ↘ | | |
| Cykel | | | | | |
| Bostäder (p/lgh) | 2,5 | Ej tillämplig | → | | |
| Verksamheter (p/1000 m ² BTA) | 5 (Anställda) | | → | | |
| | 9,9 (besökare) | | → | | |
| Kontor (p/1000 m ² BTA) | 18 (Anställda) | | → | | |
| | 1 (besökare) | | → | | |

Projektanpassning

I detta avsnitt redovisas projektets karaktär/verksamhetstyp och utifrån de egenskaper som är kopplade till dessa kan avdrag och påslag göras på P-talen. Parkeringstalet sänks jämfört med resultatet av lägesbedömningen vid känd lägenhetsfördelning, med övervägande del små lägenheter och/eller vid särskilt goda möjligheter till samnyttjande av bilplatser.

Bilparkering bostäder

Parkeringstalet sänks jämfört med resultatet av lägesbedömningen vid känd lägenhetsfördelning med övervägande del små lägenheter (1–2 rum och kök samt 50 m²) och höjs vid övervägande del stora lägenheter (minst 4 rum och kök). Med övervägande del små eller stora lägenheter avses en lägenhetsfördelning med mer än 75 % små lägenheter eller mer än 25 % stora lägenheter. I projektet planeras för 24,5 % stora lägenheter och 47,5 % små lägenheter och har därmed varken en övervägande del stora eller små lägenheter vilket leder till ett oförändrat P-tal.

Tabell 4. Planerad lägenhetsfördelning.

| | Antal lägenheter | 1 RoK | 2 RoK <50m ² | 2 RoK >50 m ² | 3 RoK | 4 RoK | 5 RoK |
|----------------------------------|------------------|------------|-------------------------|--------------------------|--------------|--------------|-------------|
| Höghuset (bef. + ombyggnad) | 40 | 12 | 0 | 0 | 10 | 12 | 2 |
| Mellanhuset | 21 | 9 | 6 | 6 | - | - | - |
| Totalt | 57 | 21 | 6 | 6 | 10 | 12 | 2 |
| Andel av totalt antal lgh | | 37% | 10,5% | 10,5% | 17,5% | 21,0% | 3,5% |

Bilparkering verksamheter

Avdrag från värdet efter analyssteg 2 ges om det finns goda möjligheter till samnyttjande eller om verksamheten har andra specifika förutsättningar som minskar behovet av parkering för bil. Mindre verksamheter med begränsat antal besökare eller där kundkretsen förväntas vara av huvudsakligen lokal eller icke bilburen karaktär bör ges parkeringstal för bil som är mycket låga eller noll.

I den nya bebyggelsen planeras lokaler för olika typer av verksamheter och handel. Dessa förväntas delvis vara mindre verksamheter med begränsat antal besökare, och delvis större dagligvaruhandel som riktar sig till en bredare kundkrets. Ca 50 % av lokalytan planeras användas för livsmedelsbutik vilket gör att det högre värdet i intervallet bör kvarstå för denna yta. De resterande 50 % av verksamheterna förväntas ha en kundkrets av huvudsakligen lokal eller icke bilburen karaktär där parkeringstal som är mycket låga eller noll bör ges. I projektet bedöms dessa verksamheter ha behov av en parkeringsplats per verksamhet vilket innebär 6 st parkeringsplatser och parkeringstal på 9,2 platser/1000 m² BTA. Sammantaget med parkeringsbehovet för dagligvaruhandeln resulterar detta i ett parkeringstal på 16,5 platser/1000 m² BTA för verksamheter och 8,5 platser/1000 m² BTA för kontor.

$6 \text{ parkeringsplatser}/806 \text{ m}^2 \text{ BTA} = 7,4 \text{ platser}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}$
 $((7,4 \text{ platser}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA} * 806) + (21,3 \text{ platser}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA} * 794)) / 1638 \text{ m}^2 \text{ BTA} = 14,3 \text{ platser}/1000 \text{ m}^2 \text{ BTA}$

Bilparkeringstalet för verksamheter reduceras till 14,3 platser per 1000 m² BTA baserat på argumenten ovan.

Bilparkeringstalet för kontor förblir oförändrat.

Cykelparkering bostäder

Vid övervägande del stora lägenheter höjs parkeringstal för cykel med 0,5 till 3,0 cykelparkeringar per lägenhet och vid övervägande del små lägenheter sänks parkeringstalet med 0,5 till 2,0 cykelparkeringar per lägenhet.

Då det varken är en övervägande del stora eller små lägenheter blir P-talet för cykel oförändrat.

Cykelparkering verksamheter

Ingen förändring görs för cykelparkeringstalen för verksamhetslokaler.

Resultat projektanpassning

I projektet planeras för 24,5 % stora lägenheter och 47,5 % små lägenheter och når därmed varken upp till gränsen för övervägande stora eller små lägenheter vilket ger ett oförändrat parkeringstal. P-talet för verksamheter reduceras till 14,3 platser per 1000 m² BTA.

Utifrån beskrivningarna och argumentationen ovan görs avräkningar enligt Tabell 7 nedan.

Tabell 5. Resultat efter analyssteg 3. Bilparkeringstal räknas ner utifrån projektanpassningen.

| | Steg 1 Startvärde | Stort Stadsdels -centrum | Steg 2 Lägesbedömning | Steg 3 Projektanpassning | Steg 4 Mobilitetslösningar |
|---|----------------------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| Bil | | | | | |
| Bostäder (p/lgh) | 0,8 | Ej tillämplig | 0,7 ↘ | → | |
| Verksamheter (p/1000 m ² BTA) | 25 | | 21,3 ↘ | 14,3 ↘ | |
| Kontor (p/1000 m ² BTA) | 10 | | 8,5 ↘ | → | |
| Cykel | | | | | |
| Bostäder (p/lgh) | 2,5 | Ej tillämplig | → | → | |
| | 5 | | → | → | |
| Verksamheter (p/1000 m ² BTA) | 9,9 (Anställda) (besökare) | | → | → | |
| Kontor (p/1000 m ² BTA) | 18 (Anställda) | | → | → | |
| | 1 (besökare) | | → | → | |

Mobilitetslösningar

B.R.A. Bostäder i Göteborg AB kommer att teckna mobilitetsavtal för att ytterligare sänka bilparkeringstalet i projektet. I detta kapitel och i tabellen nedan redovisas nedskrivningarna av bilparkeringstalet för de åtgärder ur bas- och stjärnpaket som omfattas av avtalet.

Bostäder

Mobilitetåtgärder Baspaket

I Baspaketet ska samtliga åtgärder genomföras för att få avdrag om 0,05 bilplatser per lägenhet, se Figur 9. B.R.A. Bostäder i Göteborg AB kommer att förbinda sig att genomföra baspaketet genom att teckna ett mobilitetsavtal.

Baspaketet flerbostadshus

| Kategori | Åtgärd |
|------------------------|--|
| <i>Information</i> | Startpaket till nyinflyttade |
| | Löpande information om mobilitet |
| <i>Kollektivtrafik</i> | Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade |
| <i>Cykel</i> | Extra god cykelparkering |
| <i>Bil</i> | Begränsning av fasta bilparkeringsplatser |
| | Bilparkeringshyran särredovisas |
| | Bilpoolsplatser |
| <i>Övrigt</i> | Mobilitetsansvarig |

Figur 9. Bild ur "Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad".

Samtliga åtgärder ur baspaketet planerar att genomföras i projektet enligt den beskrivning som finns i anvisningarna. En anvisad plats för bilpool kommer att anläggas utöver det parkeringsbehov som utgörs av bostäder och verksamheter.

Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket

Ur Stjärnpaketet kan åtgärder väljas i tre steg, där varje steg ger avdrag om ytterligare 0,05 bilplatser/lägenhet. Avdrag enligt stjärnpaketet kräver att kraven för baspaketet uppfylls och kan maximalt ge ett avdrag på totalt 0,2 bilplatser/lägenhet.

B.R.A Bostäder i Göteborg AB kommer genom att teckna ett mobilitetsavtal att förbinda sig att genomföra tre åtgärder ur stjärnpaketet, varav minst en åtgärd är markerad med en stjärna, vilket medger ett avdrag om ytterligare 0,05 bilplatser/lägenhet efter uppfyllandet av baspaketet.

De åtgärder ur stjärnpaketet som B.R.A Bostäder i Göteborg AB förbinder sig att genomföra är följande:

- Rabatt på bilpool
- Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 90 dagar för nyinflyttade ★
- Yta för cykelservice

Verksamheter

Inga mobilitetsåtgärder utförs för verksamheter eller kontor och p-talen för dessa förblir samma som i tidigare steg.

Resultat mobilitetslösningar

Förutsatt att mobilitetsavtalet med omfattning enligt ovan godkänns av Trafikkontoret blir resultatet av Steg 4 Mobilitetslösningar, att bilparkeringstalet för bostäder räknas ner med 0,1 bilplatser/lägenhet till **0,6 bilplatser/lägenhet**. Bilparkeringstalet för verksamheter och kontor är oförändrat **14,3 p/1000 m² BTA** respektive **8,5 p/1000 m² BTA**.

Resultat P-tal

Enligt de vidtagna åtgärder som beskrivits i kapitlet *Mobilitetsåtgärder* görs avräkning på parkeringstal för bil enligt tabellen nedan.

Tabell 6. Resultat efter analyssteg 4. Bilparkeringstal räknas ner utifrån tillämpade mobilitetslösningar.

| | Steg 1 Startvärde | Stort Stadsdels -centrum | Steg 2 Lägesbedömning | Steg 3 Projektanpassning | Steg 4 Mobilitetslösningar | |
|---|----------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------------|--------|
| Bil | | | | | | |
| Bostäder (p/lgh) | 0,8 | Ej tillämplig | 0,7 ↘ | → | 0,65 ↘ | 0,60 ↘ |
| Verksamheter (p/1000 m ² BTA) | 25 | | 21,3 ↘ | 14,3 ↘ | → | → |
| Kontor (p/1000 m ² BTA) | 10 | | 8,5 ↘ | → | → | → |
| Cykel | | | | | | |
| Bostäder (p/lgh) | 2,5 | Ej tillämplig | → | → | → | → |
| Verksamheter (p/1000 m ² BTA) | 5 (Anställda) | | → | → | → | → |
| | 9,9 (besökare) | | → | → | → | |
| Kontor (p/1000 m ² BTA) | 18 (Anställda) | | → | → | → | → |
| | 1 (besökare) | | → | → | → | |

Parkeringsplatser

Bilparkering

Antal platser från P-tal

Platser för ny bebyggelse

Resultatet av mobilitets-och parkeringsutredningen är att lämpligt parkeringstal för bil är 0,6 bilplatser/lägenhet för bostäder, 14,3 platser/1000 m² BTA för verksamheter och 8,5 platser/1000 m² BTA för kontor. Totalt ger detta ett behov av 61 st bilplatser. Utöver dessa behöver 1 plats för bilpoolsbilar tillskapas för att uppfylla baspaketet av mobilitetsåtgärder.

Tabell 7. Total efterfrågan på bilparkeringsplatser baserat på framräknat parkeringstal.

| | Ytor eller antal | Parkeringstal efter steg 1-3 | Parkeringstal slutresultat efter steg 1-4 | Total efterfrågan |
|--|-------------------------|-------------------------------------|---|-------------------|
| Bil | | | | |
| Flerbostadshus | 57 lgh | 0,7 (p/lgh) | 0,6 (p/lgh) | 34 st |
| Verksamheter | 1520 m ² BTA | 14,3 (p/1000 m ² BTA) | 14,3 (p/1000 m ² BTA) | 22 st |
| Summa tillkommande bilparkeringar: | | | | 56 st |
| Bilpoolsplatser för uppfyllande av baspaketet: | | | | 1 st |
| Totalt behov av bilparkeringar: | | | | 57 st |

Ersättningsplatser

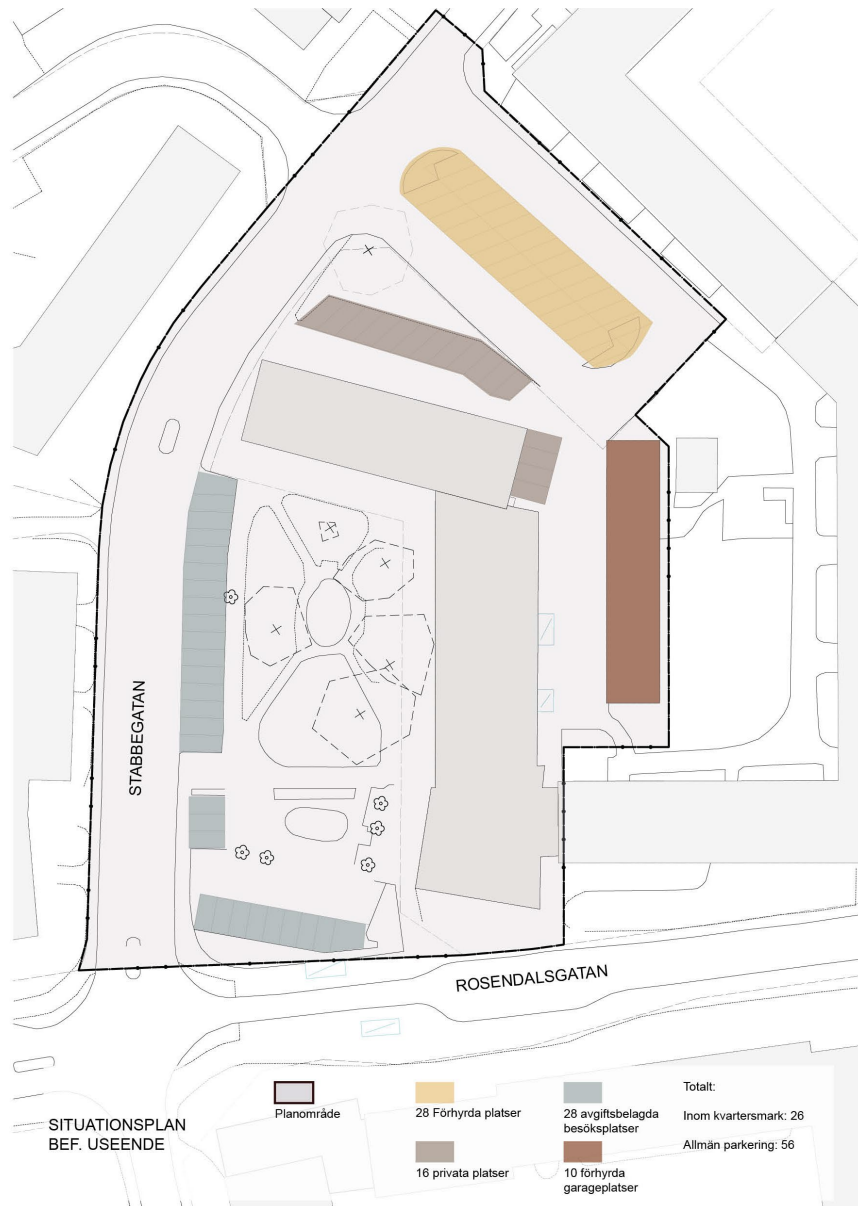
Inom projektområdet finns idag 10 st förhyrda bilparkeringsplatser i garage samt 16 parkeringsplatser som nyttjas av boende, verksamheter och fastighetsförvaltare.

I och med en omdisponering av lägenheter i det befintliga flerbostadshuset kommer samtliga hyresgäster under byggtiden att evakueras och samtliga bostäder i huset räknas, i uträkning av lämpligt parkeringstal, som tillkommande bostäder. Behovet av parkeringsplatser för det befintliga bostadshus som redan finns i projektområdet kommer alltså att tillgodoses genom de parkeringar som planeras inom projektet.

Behovet av besöksparkering för bostäder och verksamheter tillgodoses idag av avgiftsbelagda besöksplatser utmed Stabbegatan. För projektet räknas dessa med i P-talet och används för verksamheterna. De 35 platser som behövs för bostäder kan lösas inom de 35 p-platser som angörs på egen tomt. Besöksplatserna utmed Stabbegatan kommer att nyttjas även efter projektets genomförande. Dessa platser förvaltas av Göteborgs stad men räknas in till projektet som besöksplatser i och med förutsättningar som gör det svårt att anordna besöksparkering för verksamheter inom den egna tomten då de används för bostäder.

Befintliga platser norr om skivhuset ska enligt gällande detaljplan användas för bilparkering. Dessa parkeringsplatser tillhör staden och förvaltas av Göteborgs stads parkering. Platserna är förhyrda och inte direkt kopplade till någon fastighet i området.

Figur 10. Illustration över befintliga bilparkeringsplatser inom planområdet.

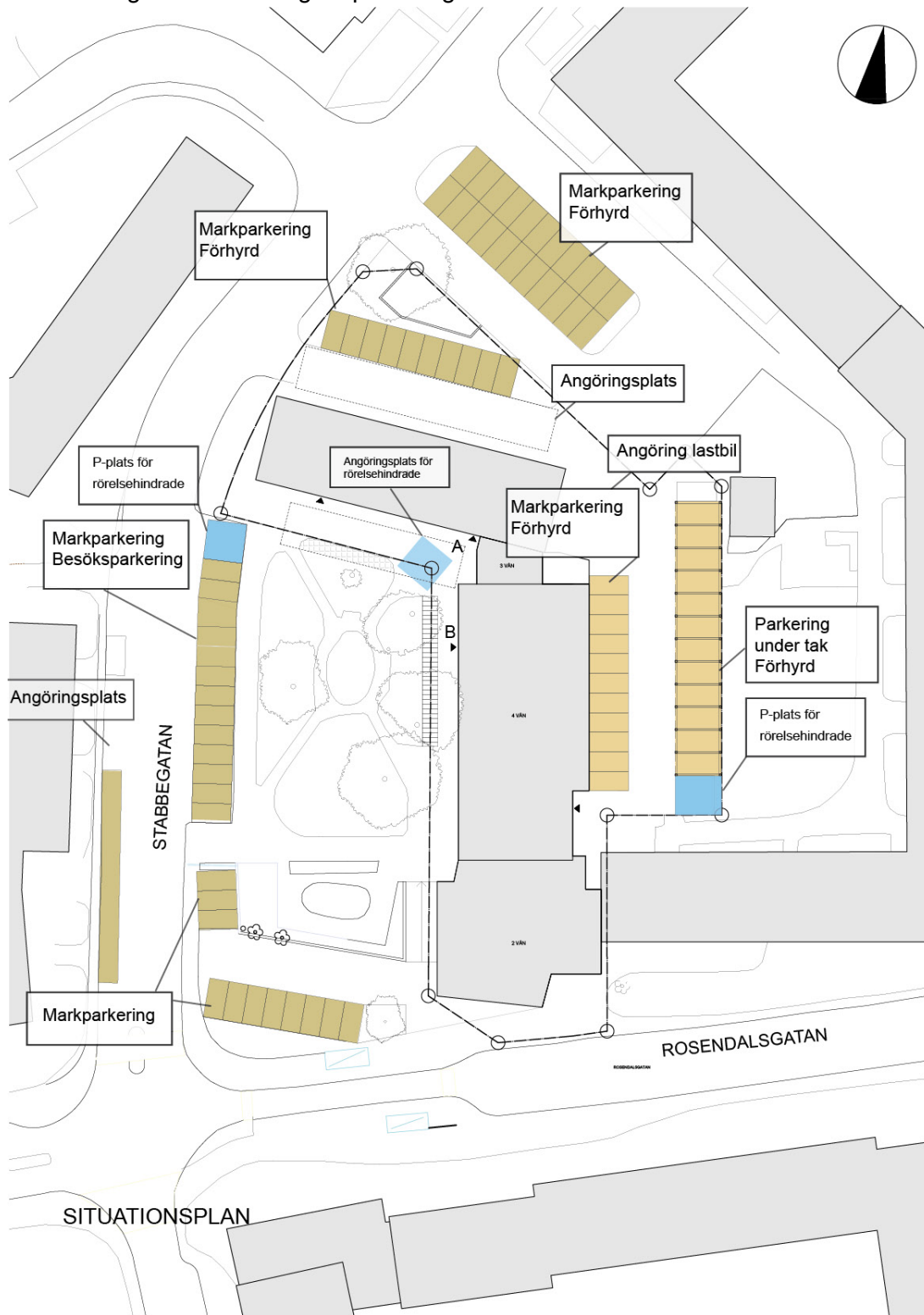


Sammanställning

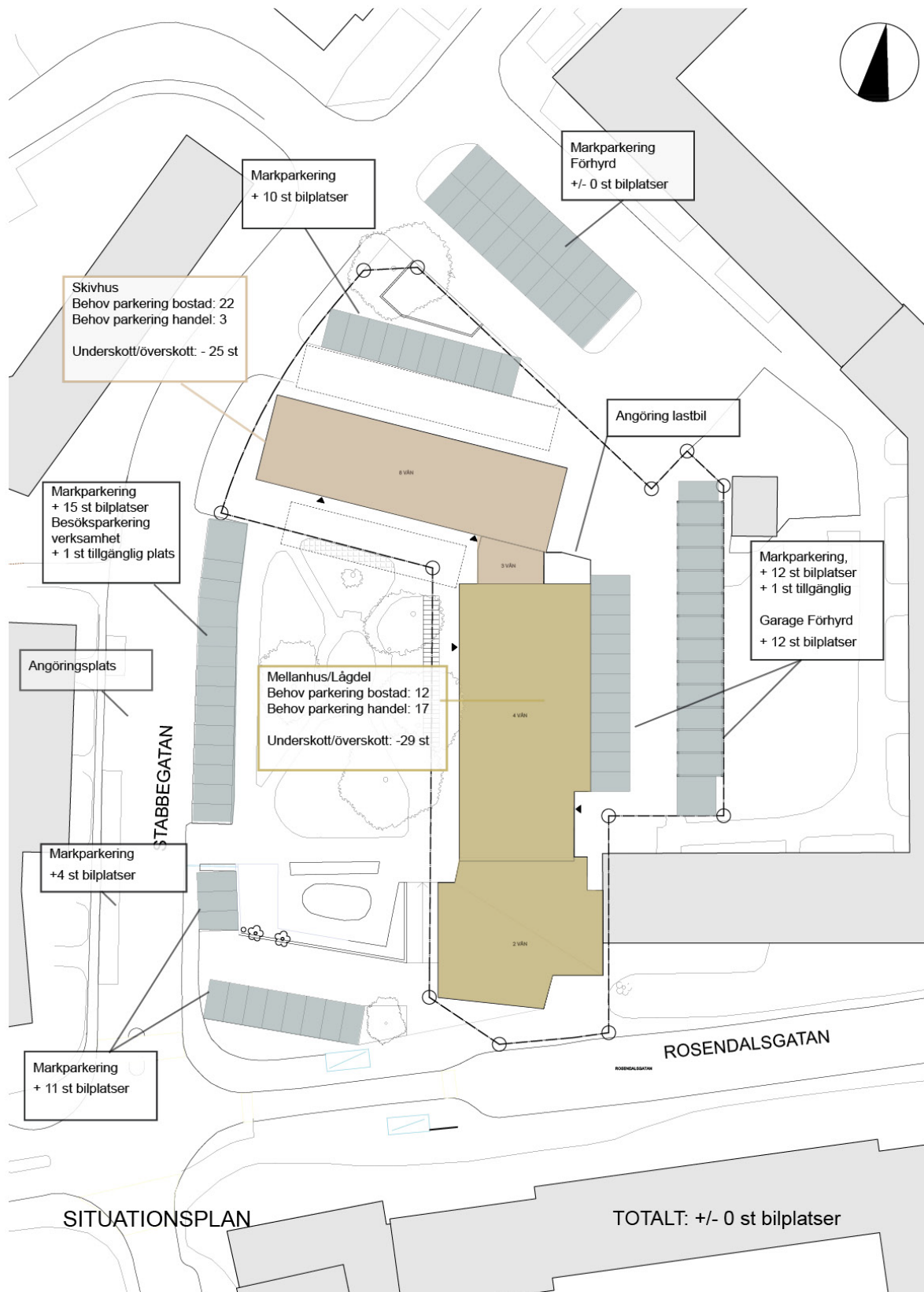
Det totala parkeringsbehovet för bostäder inom projektet kommer att tillgodoses av tillkommande parkeringsplatser inom egen tomt. Behovet för verksamheter täck av parkeringsplatser inom planområdet.

Parkeringslösning

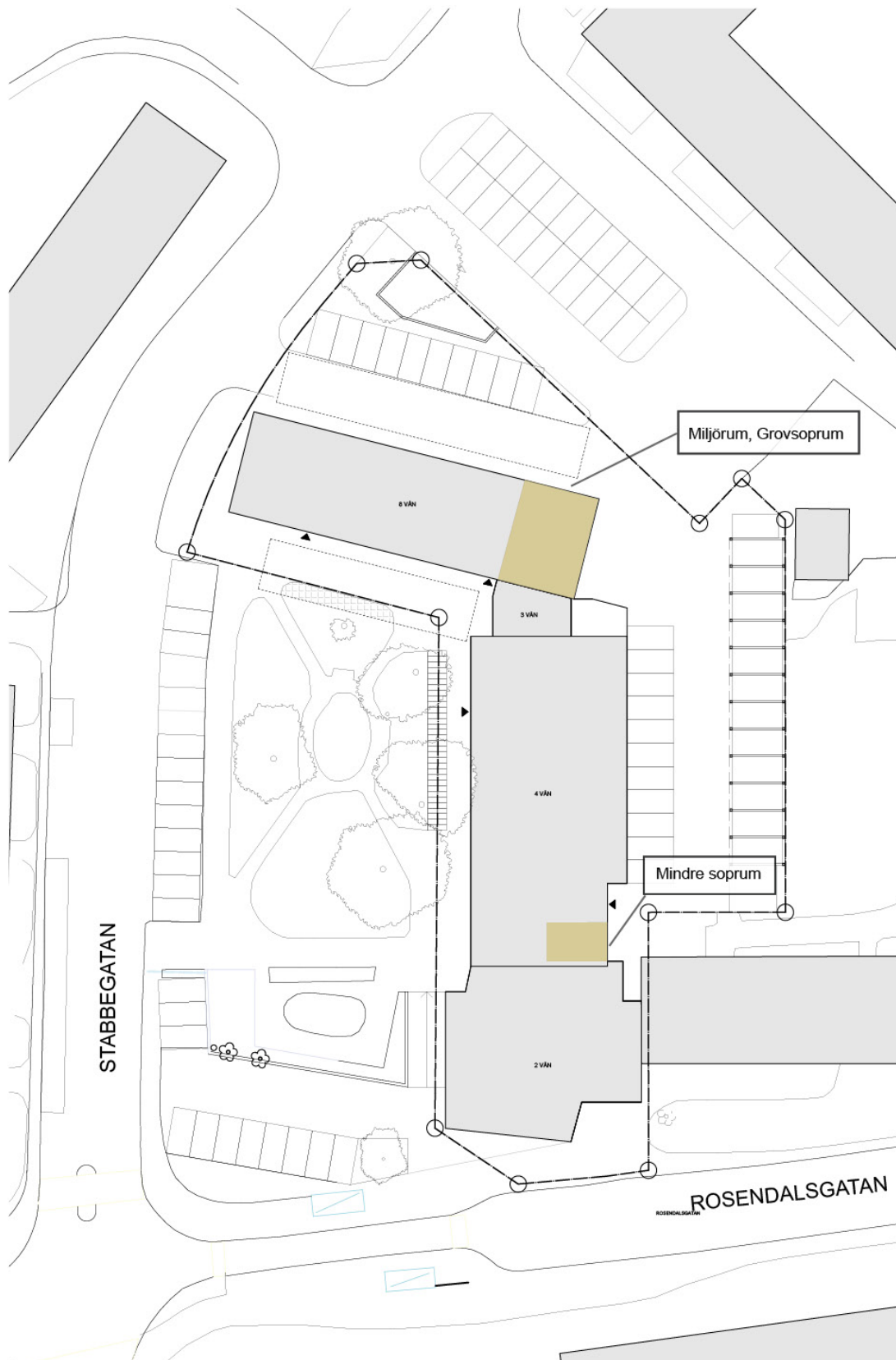
Lokalisering och utformning av parkering



Figur 11. Illustration över hur bilparkeringsplatser lokaliseras i området. För entré A och B går det ej att lösa en Parkeringsplats för rörelsehindrade inom 25 meter från entré utan att förvanska torget, men angöringsplats för på- och avstigning löses inom detta avstånd.



Figur 12. Illustration över bilparkeringsbehov per byggnad samt var respektive byggnads parkering löses.



Figur 13. Illustration över placering av miljö/soprum samt vart sopbilar kan ställas för åtkomst.

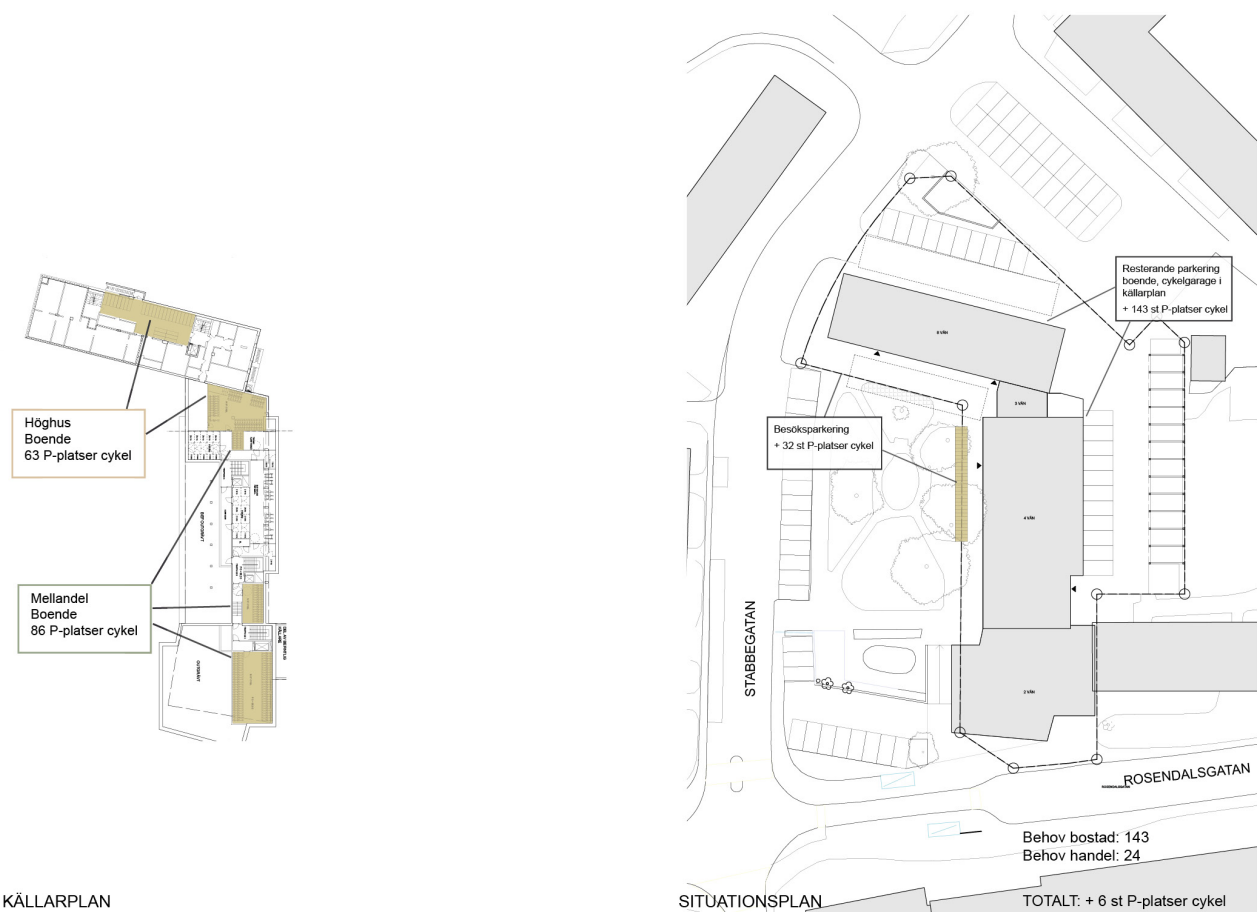
Cykelparkering

Parkering för ny bebyggelse

Resultatet av mobilitets-och parkeringsutredningen är att lämpligt parkeringstal för cykel är 2,5 platser/lägenhet för flerbostadshus, 14,9 platser/1000 m² BTA för handel och 19 platser/1000 m² BTA för kontor. Totalt ger detta en efterfrågan på 166 cykelplatser.

| | Ytor eller antal | Parkeringstal efter steg 1-3 | Parkeringstal slutresultat efter steg 1-4 | Total efterfrågan |
|--------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|---|-------------------|
| Cykel | | | | |
| Bostad Skivhus | 36 lgh | 2 (p/lgh) | 2 (p/lgh) | 72 st |
| Besöksparkering | | 0,5 (p/lgh) | 0,5 (p/lgh) | 18 st |
| Bostad Mellanhus | 21 lgh | 2 (p/lgh) | 2 (p/lgh) | 42 st |
| Besöksparkering | | 0,5 (p/lgh) | 0,5 (p/lgh) | 11st |
| Verksamheter | 1520 m ² BTA | 14,9 (p/1000 m ² BTA) | 14,9 (p/1000 m ² BTA) | 23 st |
| Varav anställda | | 5 (p/1000 m ² BTA) | 5 (p/1000 m ² BTA) | 8 st |
| Varav besökare | | 9,9 (p/1000 m ² BTA) | 9,9 (p/1000 m ² BTA) | 15 st |
| Summa tillkommande cykelparkeringar: | | | | 166 st |

Lokalisering och utformning av parkeringen



Figur 14. Illustration över cykelparkeringsbehov samt var parkeringsbehovet löses.

Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkering på gatumark

På en gata eller allmän väg får man inom tätbebyggt område parkera högst 24 timmar i följd på vardagar utom vardag före sön- och helgdag. Inom området kring Stabbetorget finns ett antal oreglerade bostadsgator där risk kan finnas för parkeringsflykt även om det på gatorna närmast projektområdet råder parkeringsförbud.

På Rosendalsgatan, som löper genom utredningsområdet och är huvudled, råder parkeringsförbud. Likaså på gatorna i direkt anslutning till Rosendalsskolan, söder om projektområdet. Parkeringsmöjligheterna utmed Stabbegatan är reglerade antingen med parkeringsförbud, avgift eller med 10 minuters tidsbegränsning. På Lådspikaregatan, väster om projektområdet råder parkeringsförbud.

Kommunen har ingen boendeparkering på gatumark i området.



Figur 15. Befintliga allmänt tillgängliga reglerade parkeringsytor i angränsning till planområdet.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Förutsättningarna för full kostnadstäckning bedöms som goda givet antagna produktionskostnader för att anlägga markparkering och täckt parkering samt de hyresnivåer som kan tas ut för parkeringsplatserna.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Att befintliga parkeringsplatser försvinner under byggtiden bedöms ha liten eller ingen påverkan på mobiliteten i området. I och med att befintliga verksamhetslokaler rivs och hyresgäster evakueras under ombyggnaden av det befintliga flerbostadshuset kommer samtliga parkeringsplatser inom projektområdet kunna sägas upp.