

Mobilitets- och parkeringsutredning på Stabbegatan

Uppdragsledare
Henrik Granlöf

Handläggare
Emma Johansson

E-post
henrik.granlof@afry.com
emma.johansson@afry.com

Datum
2021-12-03

Projekt ID
206129

Mottagare
Samuel Ling, Gunnar Lövgren
fastigheter AB

Inledning

Syftet med utredningen är att analysera behovet av bil- och cykelparkeringsplatser för nyexploatering av bostäder och BmSS-boende vid Stabbegatan i Björkekärr, Göteborg. Projektet är en del av detaljplanen "Detaljplan för bostäder och handel vid Stabbetorget, inom stadsdelen Sävenäs" som innefattar två närliggande områden, se Figur 0-1. Denna utredning avser dock endast att utreda parkeringsbehovet för det nordöstra området.

Utredningen baseras på "Riktlinjer för mobilitet och Parkering i Göteborgs Stad" samt anvisningar till riktlinjerna. Vid bedömning av parkeringsbehovet för BmSS-bostäder har även "Interimsanvisningar för Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering" använts.



Figur 0-1. Karta över planområdet. Utredningen avser endast området markerat med röd streckad linje.

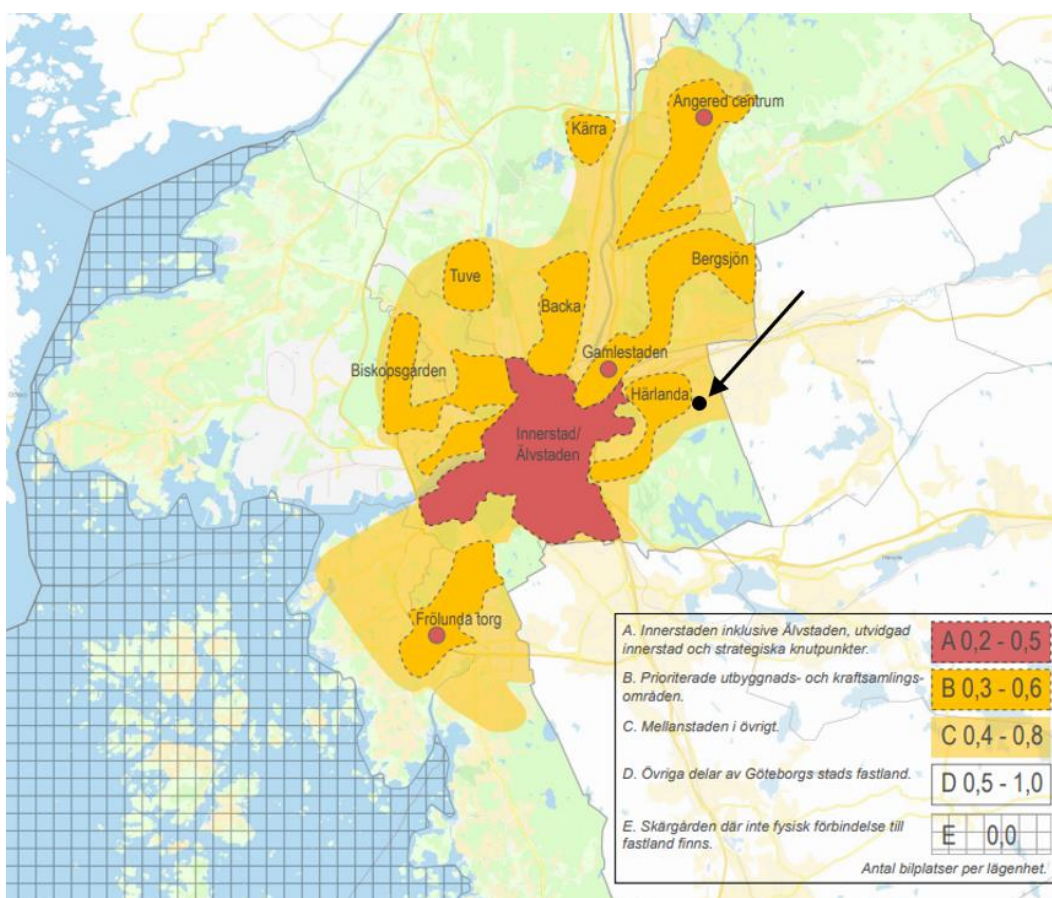
1 P-tal

1.1 Startvärde (analyssteg 1)

I detta avsnitt bestäms startvärden för bil och cykel.

1.1.1 Fastställ zon

Planområdets lokalisering redovisas i Figur 1-1 nedan. Planområdet ligger i zon C, "Mellanstaden i övrigt".



Figur 1-1. Kartan visar zonindelning och normalspann för bostäder i respektive zon. Planområdets läge är markerat.

1.1.2 Startvärde för bilparkering, vanlig lägenheter

Planområdet har ett normalspann för bostäder på 0,4-0,8 parkeringsplatser per lägenhet. Startvärdet är det övre värdet i normalspannet, vilket innebär att startvärdet är 0,8 bilparkeringsplatser per lägenhet.

1.1.3 Startvärde för bilparkering, BmSS

För bostäder med särskild service, BmSS-boende, anger interimsanvisningarna att BmSS-boenden i zon C ska ges ett startvärde på 0,3 bilplatser per lägenhet. Parkeringstalet avser endast parkering för anställda och besökare, och förutsätter att ingen av de boende har bil. Så är fallet för BmSS-bostäderna inom projektområdet, och startvärdet för BmSS sätts därför till 0,3.

1.1.4 Startvärde för cykelparkering, vanliga lägenheter

Enligt riktlinjerna så gäller att "För flerbostadshus med genomsnittlig lägenhetsfördelning krävs minst två 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 cykelparkering till vanlig lägenheter sätts därför till 2,5 cykelparkeringsplatser per lägenhet.

1.1.5 Startvärde för cykelparkering, BmSS

Cykelparkering för BmSS riktar sig huvudsakligen till anställda och besökare, då de boende sällan har cyklar. Startvärdet bestäms därför utifrån antal personer (besökare och personal) som blir dimensionerande för verksamheten och den framtida färdmedelsfördelning i Göteborg. BmSS-boendet bedöms ha som mest 2 anställda på plats, och maximala antalet besökare sätts till 6 personer. Färdmedelsandelarna för cykel i Härlanda är 50 % för anställda och 22 % för besökare. Antalet cykelparkeringsplatser som krävs för personal och besökare blir då 2 platser ($0,5 \cdot 2 + 0,22 \cdot 6 = 2,32$). Det motsvara ett parkeringstal på cirka 0,4 platser per BmSS-lägenhet.

1.1.6 Resultat startvärde

Tabell 1. Resultat efter analyssteg 1.

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	0,8				
BmSS	0,3				
Cykel					
Bostäder	2,5				
BmSS	0,4				

1.2 Lägesbedömning (analyssteg 2)

I detta avsnitt bedöms läget mer i detalj. Lägesbedömningen kan ge avdrag på parkeringstalet för bil samt både påslag och avdrag på parkeringstalet för cykel.

1.2.1 Bilparkering bostäder, vanliga lägenheter

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

1.2.1.1 Stort stadsdelscentrum

Planområdet ligger inte i direkt närhet till något större stadsdelscentrum.

1.2.1.2 Sammanvävd tillgänglighet

Vid bedömning av planområdets sammanvävda tillgänglighet utreds vilket utbud av service och andra urbana verksamheter, kollektivtrafik, förutsättningar för cykel och bilpool som finns inom utredningsområdet. Utredningsområdet utgörs av en 400 meters radie från projektområdets gräns, men om en viktig funktion ligger strax utanför (upp till 600 meter) kan utredningsområdet utökas. Utredningsområdet illustreras i Figur 1-2. I enlighet med anvisningar har en meters höjdskillnad räknats som tio meter i gångavstånd.

Kollektivtrafik

Från planområdets gräns är det 250 m gångväg till hållplatsen Stabbetorget. Hållplatsen trafikeras av buss 17 som åker mellan Tuve och Östra sjukhuset. Det tar 13 minuter att åka från Stabbetorget till Svingeln, och 16 minuter till Brunnsparken. Med direkt närhet till kollektivtrafik avses ett gångavstånd på högst 500 meter, och planområdet uppfyller därmed kravet för att kunna klassas som direkt närhet.

I högtrafik (vardagar 6:00-8:00 samt 15:00-18:00) går buss 17 med som minst 10 minuters trafik, men under majoriteten av tiden gäller 4 minuters trafik. Enligt anvisningarna definieras god kollektivtrafik som 10 minuters trafik, samt att annan kollektivtrafik bör finnas som komplement. Utöver buss 17 finns ingen annan kollektivtrafik inom utredningsområdet. Närmsta hållplats med andra linjer är Östra sjukhuset dit det är cirka 1,2 km gångväg. Planområdet bedöms ändå uppfylla kravet för att kunna klassas som god kollektivtrafik eftersom buss 17 uppfyller kriteriet om turtäthet med god marginal.

Sammanfattningsvis innebär detta att projektområdet bedöms ha "direkt närhet till god kollektivtrafik".

Cykel

Från planområdets gräns är det 200 meter till Rosendalsgatan där Stabbegatan ansluter till stadens övergripande cykelvägnät. Med cykel tar det cirka 14 minuter till Svingeln och 18 minuter till Centralstationen, vilket endast är marginellt längre restider än med kollektivtrafik.

Kriterierna för att kunna säga att området har direkt närhet till bra cykelinfrastruktur innefattar att:

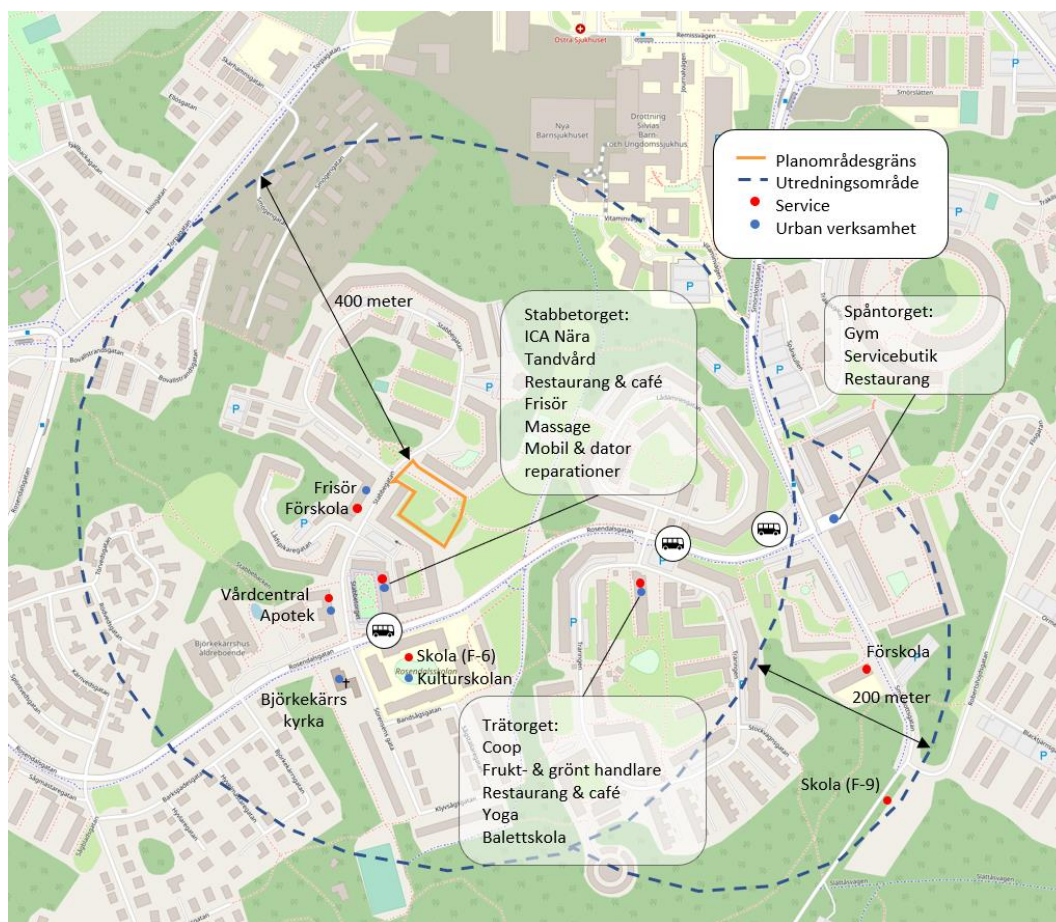
- Direkt närhet: Avståndet mellan projektområdets gräns och det övergripande cykelvägnätet eller pendelcykelnätet inte överskrider 500 meter verkligt cykelavstånd via lågt trafikerad lokalgata.

- Bra cykelinfrastruktur: Innefattar pendelcykelnätet och det övergripande cykelvägnätet.

Projektområdet uppfyller båda kriterierna, och bedöms därmed ha "direkt närhet till bra cykelinfrastruktur".

Service och andra urbana verksamheter

Enligt anvisningar innefattar service verksamheter som dagligvaruhandel, förskolor, grundskolor, öppen hälso-/sjukvård samt tandvård. Urbana verksamheter innefattar sällanköpshandel, restauranger, kultur med mera. För att uppfylla kriteriet om direkt närhet till dessa verksamheter ska det vara högst 500 meter gångavstånd från projektområdets gräns till verksamheten. De verksamheter som uppfyller kriteriet om 500 meters gångavstånd visas i Figur 1-2.



Figur 1-2. Figuren visar vilka verksamheter som finns inom högst 500 meters gångavstånd från planområdets gräns. Busshållplatser inom utredningsområdet har även markerats (Bakgrundskarta: © OpenStreetMaps bidragsgivare) .

På Stabbegatan, samma gata där projektområdet ligger, finns flera typer av verksamheter; förskola, apotek, vårdcentral och frisørsalong. På Sörensens gata finns en skola för årskurs F-6, kulturskola samt Björkekärrens kyrka. Inom det utvidgade utredningsområdet finns ytterligare en förskola och en skola som öppnas 2022. Gångavståndet till dessa är dock mer än 500 meter.

Det finns även tre lokala torg inom gångavstånd, Stabbetorget 200 meter, Trätorget 330 meter samt Spåntorget 450 meter. Dessa erbjuder en mängd olika typer av

service och urbana verksamheter, inklusive olika typer av sällanköpshandel, se Figur 1-2.

Övrigt

På Stabbegatan 27 har M (f.d. Sunfleet) en bilpool. Gångavståndet från planområdet till bilpoolen är cirka 100 meter.

Sammanfattning

Lägesbedömningen kan ge avdrag i två steg: om projektområdet ligger i direkt närhet till ett stort stadsdelscentrum (gäller zon C och D) och vid god sammanvägd tillgänglighet. Projektområdet ligger inte i direkt närhet till ett stort stadsdelscentrum och därför görs inget avdrag för det kriteriet. Projektområdet bedöms dock ha god sammanvägd tillgänglighet eftersom det uppfyller kriterierna för direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur samt service och urbana verksamheter. Projektområdet har även direkt närhet till en bilpool. I enlighet med anvisningarna görs därför ett avdrag om 0,1 mot startvärdet för de vanliga lägenheterna.

1.2.2 Bilparkering bostäder, BmSS

Enligt interimisanvisningarna genomförs ingen justering för kategoribostäder. Parkeringstalet för BmSS förbli därför samma som i analyssteg 1.

1.2.3 Cykelparkering bostäder, vanliga lägenheter

Enligt anvisningarna kan parkeringstalet för cykel höjas om utrymmet för bilparkering begränsas eller minskas på grund av att projektområdets läge ger goda förutsättningar för cykel. Parkeringstalet för cykel kan även sänkas om förutsättningarna för att ta sig till platsen med cykel är dåliga och inte bedöms kunna förbättras. Projektområdet bedöms inte uppfylla något av dessa kriterier och parkeringstalet för cykel förblir därför det samma som i analyssteg 1.

1.2.4 Cykelparkering bostäder, BmSS

Cykelparkeringstalet för verksamheter kan enligt anvisningar höjas eller sänkas med hänsyn till projektets läge inom stadsdelen. En sådan justerings anses inte lämplig, och parkeringstalet för cykel förblir därför det samma som i analyssteg 1.

1.2.5 Resultat lägesbedömning

Tabell 2. Resultat efter analyssteg 2, lägesbedömning.

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	0,8	0,8	0,8-0,1=0,7		
BmSS	0,3	0,3	0,3		
Cykel					
Bostäder	2,5		2,5		
BmSS	0,4		0,4		

1.3 Projektanpassning (analyssteg 3)

I detta avsnitt redovisas projektets karaktär/verksamhetstyp och utifrån de egenskaper som är kopplade till dessa kan avdrag och påslag göras på P-talen.

1.3.1 Lägenhetsfördelning

Fastigheten förväntas inrymma 36 stycken lägenheter med lägenhetssammansättning enligt nedan:

- 8 st 1 rok
- 8 st 2 rok
- 12 st 3 rok
- 8 st 4 rok

Fastigheten förväntas även inrymma 6 stycken BmSS-bostäder med följande lägenhetssammansättning:

- 1 st 1 rok (43,3 m²)
- 5 st 2 rok (42,4 m²)

1.3.2 Bilparkering bostäder, vanliga lägenheter

För vanliga lägenheter sänks parkeringstalet för bil om en övervägande del av lägenheterna är små (mer än 75% av lägenheterna har 1-2 rum och kök), alternativt höjs om en övervägande del av lägenheterna är stora (mer än 25% av lägenheterna har minst 4 rum och kök). De vanliga lägenheterna i projektet uppfyller inte något av dessa kriterier och parkeringstalet för justeras ej.

1.3.3 Bilparkering bostäder, BmSS

Enligt interimisanvisningarna baseras parkeringstalen för BmSS på en lägenhetsstorlek om 30-35 m² per lägenhet samt 0,4 anställda per lägenhet dagtid. Justering av parkeringstalet kan göras för andra lägenhetsstorlekar eller annan personaltäthet. BmSS-lägenheterna är något större men bedöms inte vara så stora att en ökning av parkeringstalet är nödvändig. Personaltätheten är inte känd och därför justeras inte parkeringstalet med hänsyn till det.

1.3.4 Cykelparkering bostäder, vanlig lägenheter

För bostäder sänks parkeringstalet för cykel vid en övervägande del små lägenheter, och höjs vid övervägande del stora lägenheter. De vanliga lägenheterna i projektet uppfyller inte något av dessa kriterier och parkeringstalet justeras ej.

1.3.5 Cykelparkering bostäder, BmSS

Ingen justering görs.

1.3.6 Resultat projektpassning

Tabell 3. Resultat efter analyssteg 3, projektpassning.

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	0,8	0,8	0,8-0,1=0,7	0,7	
BmSS	0,3	0,3	0,3	0,3	
Cykel					
Bostäder	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
BmSS	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4

1.4 Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

Exploatorerna avser i dagsläget inte gå vidare med analyssteg 4. Detta avsnitt är därför endast till stöd för exploatorerna till eventuella framtida beslut om mobilitetsåtgärder.

Mobilitetsåtgärder är ett frivilligt tillval för byggherren som möjliggör ytterligare sänkning av bilparkeringstalet genom att byggherren och staden ingår ett tioårigt avtal om mobilitetsåtgärder.

Avdrag för mobilitetsåtgärder görs i fyra steg där varje steg kan ge ett avdrag om 0,05 parkeringsplatser per lägenhet, det maximala avdraget för mobilitetstjänster är alltså 0,2 bilparkeringsplatser/lägenhet. Det första steget kallas baspaketet. Därefter är det möjligt att gå vidare med åtgärder från stjärnpaketet för att sänka parkeringstalet ytterligare.

Följande åtgärder ingår i baspaketet:

BASPAKET

Information	Kollektivtrafik	Cykel	Bil
<p>Startpaket till nyinflyttade Ett mobilitetspaket ska ordnas till alla boende vid inflyttning under hela avtalstiden. Paketet kan t.ex. innehålla information om lokala målpunkter, om hållbart resande, m.m. Paketet ska också innehålla någon fysisk present som underlättar resor utan bil. Syftet är att uppmuntra boende att göra sina resor utan egen bil.</p> <p>Löpande information om mobilitet Boende ska hållas löpande informerade om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på parkeringar inte ökar över tid.</p>	<p>Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 30 dagar för nyinflyttade Kostnadsfritt månadskort på kollektivtrafiken i Göteborg erbjuds nya boende. Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Syftet är att uppmuntra till nya resvanor och prova på att resa kollektivt.</p>	<p>Erbjuda extra god cykelparkering* Kvalitetshöjande åtgärder utöver grundkrav för cykelparkering: Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och ytorna ska hållas rena och snygga. En årlig sanering av gamla cyklar ska ske. Syftet är att så många som möjligt ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.</p> <p>Lastcykelparkeringar Plats för minst fyra lastcyklar per 100 lägenheter. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses. Syftet är att boende ska kunna förvara även sina mer skrymmande cyklar.</p>	<p>Begränsning av fasta parkeringsplatser Max 50 % av platserna får vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivare.</p> <p>Parkeringshyran särredovisas Parkering får inte ingå i lägenhetskontraktet. Kostnad för bilparkering ska särredovisas på avtal och avier. Syftet är att tydliggöra verklig kostnad för bilinnehav, samt att ta ett steg mot bättre kostnadstäckning.</p> <p>Bilpoolsplatser En utpekad plats för poolbil ska redovisas per 100 lägenheter. Bilpoolsplatserna ska vara utöver parkeringstalet för bostäder. Årlig uppföljning ska ske och ökad efterfrågan ska tillgodoses. Sådan utökning får ske på befintliga parkeringar. Syftet är att ge utrymme för att kunna etablera en bilpool i området.</p>

Mobilitetsåtgärder i baspaketet. För baspaketet ska samtliga åtgärder genomföras.

Följande åtgärder ingår i stjärnpaketet:

STJÄRNPAKET

Information	Kollektivtrafik	Cykel	Bil	Övrigt
<p>Arlig mobilitetsaktivitet Fastighetsägaren genomför en arlig mobilitetsaktivitet, företrädesvis på våren. Aktiviteten kan ha olika upplägg, minst fri cykelservice ska erbjudas. Syftet är att på ett återkommande och positivt sätt hålla mobilitetsfrågan levande.</p> <p>Realtidstavlor för kollektivtrafiken Realtidstavlor monteras väl synliga för boende. Tavlorna ska kontinuerligt hållas i god drift. Syftet är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande.</p>	<p>Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 90 dagar för nyinflyttade Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Denna åtgärd ersätter 30 dagars kort i baspaketet. Syftet med kort 90 dagar är att etablera en vana bland de boende att resa kollektivt.</p> <p>Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 365 dagar för nyinflyttade Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Denna åtgärd ersätter både 30- och 90-dagarskort. Syftet är att privat bilägande ska kännas närmast överflödigt genom att de boende har sin kollektiva resa betald.</p> <p>Tillköp av kollektivtrafik Fastighetsägaren gör tillköp av kollektivtrafik. Syftet är att premiära åtgärder som bidrar till att erhålla god kollektivtrafik och som kanske ändå skulle ha genomförts av andra skäl..</p>	<p>Cykelservicerum Rummen ska ha automatiska dörrar och lämplig utrustning. De ska hållas i god drift och möjliggöra tvätt och underhåll av egen cykel. Minst ett servicerum per 100 lägenheter. Syftet är att underlätta för boende att hålla sin cykel i trim och uppmuntra fler att förlänga cykelsäsongen.</p> <p>Cykelpool* med specialcyklar Cykelpool med specialcyklar såsom exempelvis lastcyklar ska ordnas i ett lättillgängligt läge inom området. Cykelpoolen ska vara kostnadsfri för de boende och omfatta minst tre fordon per 100 lägenheter. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses. Syftet är att möjliggöra fler typer av ärenden med cykel.</p>	<p>Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå Max 10 % av platserna får vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivt.</p> <p>Bilpoolsfordon Minst ett fordon per 100 lägenheter ska finnas i ett attraktivt läge inom eller i direkt anslutning till området. Efterfrågan på fordon ska årligen följas upp och tillgodoses. Syftet är att ge boende tillgång till bil utan krav på egen bil eller egen parkering.</p> <p>Samlade parkeringsanläggningar Minst 50 procent av parkeringarna ska lokaliseras i samlade parkeringsanläggningar utanför bostadshusen. Syftet är att skapa förutsättningar för hög samnyttjandegrad och minskad bilanvändning.</p> <p>Medlemskap i bilpool Ett medlemskap som ingår i hyran under avtalets löptid erbjuds alla boende. Syftet är att medlemskapet ska göra poolbil så fördelaktigt att boende väljer bort ägande av egen bil.</p>	<p>Åtgärder för att minska resbehovet Fastighetsägaren genomför åtgärder som underlättar hemkörningstjänster, erbjuder kontorsfaciliteter, ordnar godsskåp i fastigheten och dylikt. Syftet är att boende ska kunna klara en del vardagsbehov utan resor.</p> <p>Extra åtgärder för gående Fastighetsägaren bekostar åtgärder som gör att fler väljer att gå till närbelägna målpunkter under hela året. T.ex. bredda eller rusta upp befintliga gångvägar, skapa nya gena gångvägar, sittplatser, extra gestaltning och underhåll m.m. Syftet är bl.a. att locka boende och andra att gå till fots och vistas i närmiljön hela året.</p> <p>Fastighetsägarens egna förslag Fastighetsägaren beskriver ett eller flera egna förslag på åtgärder. Åtgärderna ska syfta till att ge de boende incitament till minskad bilanvändning. Staden bedömer om den kan räknas som en stjärnåtgärd eller ej.</p>

Justeringen av parkeringstalet görs i fyra steg:

1. Baspaketet ger ett avdrag om 0,05 bilplatser/lägenhet. Samtliga åtgärder i baspaketet ska genomföras för att få avdraget.
2. Avdrag om totalt 0,1 bilplatser/lägenhet om man utöver baspaketet genomför minst tre åtgärder ur stjärnpaketet. Minst en av dessa ska vara markerad med stjärna.

3. Avdrag om totalt 0,15 bilplatser/lägenhet om man utöver ovanstående genomför minst ytterligare två åtgärder ur stjärnpaketet. Minst en av dessa ska vara markerad med stjärna.
4. Avdrag om totalt 0,2 bilplatser/lägenhet om man utöver ovanstående genomför minst ytterligare en valbar åtgärd som ska vara markerad med stjärna.

I Tabell 4 presenteras ett räkneexempel på hur mobilitetsåtgärder påverkar antalet parkeringsplatser för bil om exploitören i ett senare skede skulle välja att ingå mobilitetsavtal. Beräkningen avser 36 vanliga lägenheter. För BmSS görs ingen justering med hänsyn till mobilitetsåtgärder, men parkeringsplatserna för BmSS är inräknade i totala antalet bilparkeringsplatser.

Tabell 4. Potentiellt utfall om exploitören väljer att teckna mobilitetsavtal.

Bil	Justering [bpl/lgh]	Beräknat parkeringstal för vanliga bostäder [bpl/lgh]	Antal parkeringsplatser (inkl BmSS)
Inga mobilitetstjänster	-	0,7	27
Baspaket	-0,05	$0,7-0,05=0,65$	25
Stjärnpaket Nivå 1	-0,1	$0,7-0,1=0,6$	24
Stjärnpaket Nivå 2	-0,15	$0,7-0,15=0,55$	22
Stjärnpaket Nivå 3	-0,2	$0,7-0,2=0,5$	20

1.5 Resultat p-tal

1.5.1 P-tal bil

Tabell 5. Resultat p-tal för bil efter analyssteg 1-3.

	P-tal bil [platser/lägenhet]
Bostäder	0,7
BmSS	0,3

1.5.2 P-tal cykel

Tabell 6. Resultat p-tal för cykel efter analyssteg 1-3.

	P-tal cykel [platser/lägenhet]
Bostäder	2,5
BmSS	0,4

2 Parkeringsplatser

2.1 Bilparkering

2.1.1 Antal platser från P-tal

Platser för ny bebyggelse

Det beräknade antalet platser för bilparkering presenteras i Tabell 7. Besöksparkering för de vanliga lägenheterna är inräknat redan i normalspannet, men det finns inga krav från kommunen att exploatören måste ordna ett visst antal besöksparkeringar. Utredningen utgår dock från att ungefär 10 % av platserna avvaras därför för besökare. Det innebär att 23 platser är till för boende, och 2 för besökare.

Parkeringsstalet för BmSS innefattar parkeirng för personal och besökare. Eftersom BmSS endast bidrar till två parkeringsplatser avsätts 1 plats för personal och 1 för besökare.

Tabell 7. Beräknat antal parkeringsplatser för bil.

Bil	Beräknat parkeringstal [platser/lägenhet]	Antal lägenheter	Antal parkeringsplatser
Bostäder	0,7	36	25 (varav 2 besök)
BmSS	0,3	6	2 (varav 1 besök)
		Summa:	27

Ersättningsplatser

Projektet planerar inte att ta någon befintlig parkering i anspråk.

2.1.2 Parkeringslösning

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Exploatören äger ett befintligt bostadshus intill det planerade flerbostadshuset. Framför den befintliga byggnaden finns 6 parkeringsplatser som är uthyrda till befintliga hyresgäster. Det finns även 2 platser som i dagsläget inte kan användas som parkeringsplatser, men situationen skulle kunna ändras i framtiden. Det finns även möjlighet att anlägga ytterligare två platser på en gräsyta framför dem befintliga fastigheten.

Om det finns ett behov av markparkering för besökare skulle exploatören kunna erbjuda några av de befintliga hyresgästerna parkering i det planerade garaget, och istället använda markparkeringarna som besöksparkeringar. Om detta är aktuellt behöver ett 25-årigt parkeringsavtal mellan de två fastigheterna upprättas. Utkast till parkeringsavtal ska finnas inför granskning och signerat inför antagande av planen. Avtalet ska även finnas med bland bygglovshandlingarna för att de ska vara kompletta.

Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Detaljplanearbetet innefattar två projektområden, se Figur 0-1. Samverkan mellan de två områdena skulle vara möjlig eftersom exploateringen på Stabbetorget innefattar både verksamheter och bostäder. Eventuellt kommer ett parkeringsgarage byggas och det skulle kunna möjliggöra för samverkan genom parkeringsköp eller parkeringsavtal. De två exploatörerna har dock valt att genomföra separata mobilitets- och

parkeringsutredningar eftersom exploateringen på Stabbetorget är mer komplex. Möjligheter till samverkan mellan exploatörerna utreds därför inte.

Samnyttjande

Enligt anvisningarna är det sällan gynnsamt med samnyttjande när parkeringen endast är avsedd för boende, eftersom boende ska kunna få tillgång till dygnet-runt-plats. Samnyttjande mellan bostäder och BmSS ses inte som lämplig eftersom BmSS boendet kommer ha personal dygnet runt. Som ovan nämnts kan dock samnyttjande med framtida exploatering vid Stabbetorget vara aktuellt, men eftersom exploatörerna valt att göra separata mobilitets- och parkeringsutredningar utreds inte detta.

Lokalisering och utformning av parkering

Exploatören planerar att bygga parkeringsgarage under flerbostadshuset. All boendeparkering lokaliseras i garaget. Besöksparkering till bostäderna anordnas antingen i garaget eller som markparkering framför det befintliga bostadshuset. Om besöksplatserna anordnas i garaget behöver boende släppa in besökare. Om besöksplatserna istället placeras framför den befintliga fastigheten behöver ett parkeringsavtal upprättas.

Besöksparkering för BmSS-boendet anordnas som markparkering framför befintlig fastighet, antingen på de befintliga platserna eller i form av en ny plats på gräsytan. Parkeringsavtal behöver upprättas oavsett vilket av alternativen som väljs. Personalparkering till BmSS boendet anordnas i garaget och personalen ges tillträde dit.

Möjlighet ska finnas att anordna minst en parkeringsplats för rörelsehindrade inom ett avstånd av 25 meter från varje entré. Bedömningen är att det kan lösas i garaget samt som markparkering på kvartersmarken. Enligt Teknisk Handbok ska PRH-platser utformas så att det är 3,6-5 meter breda.

Angöring möjliggörs på framsidan av huset. Eftersom rampen ner till garaget är enfilig har exploatören avsatt en yta framför huset där fordon kan vänta om det kommer mötande fordon på rampen. Ytan används även för angöring. Det finns även möjlighet att vända på kvartersmark framför huset.

2.2 Cykelparkering

2.2.1 Parkering för ny bebyggelse

Tabell 8. Beräknat antal parkeringsplatser för cykel.

Cykel	Beräknat parkeringstal [platser/lägenhet]	Antal lägenheter	Antal parkeringsplatser
Bostäder	2,5	36	90
BmSS	0,4	6	2
		Summa:	92

2.2.2 Lokalisering och utformning av parkering

Vanliga lägenheter

Enligt anvisningarna krävs för flerbostadshus att två cykelplatser per lägenhet lokaliseras i cykelrum eller förråd, samt 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. Detta innebär att 80% av cykelparkeringarna (72 platser) ska placeras i cykelrum eller förråd, och resterande 20% (18 platser) på en plats i nära anslutning till entrén. Platserna i cykelrum/förråd kräver 144 m² (2 m² per cykelplats, innefattar parkeringsyta och manöveryta/gångar). Platserna för besökare/tillfällig användning kan placeras utomhus och kräver då 18 m² (1 m² per cykelplats, endast parkeringsyta). Exploatören planerar att bygga två cykelrum om 43,3 m² respektive 68,6 m². På innergården finns även ett gårdshus på 30 m² som kan nyttjas för cykelparkering. Totalt innefattar det 142 m² för cykelparkering inomhus. Detta innebär eventuellt att någon enstaka cykelplats mer än tänkt behöver placeras utomhus. Utöver de två ovan nämnda cykelrummen finns dock ytterligare ett rum som antingen kommer användas för återvinning eller som cykelrum. Utredningen har inte räknat med att detta rum kommer användas som cykelrum, men om nödvändigt kan det vara möjligt att se över om även detta rum kan nyttjas som cykelrum. Innergården är drygt 30*30 m², det finns därmed gott om yta för cykelplatser till besökare eller tillfällig användning.

BmSS

För verksamheter anger anvisningarna att "cykelparkering primärt anordnas väderskyddat inomhus eller i nära anslutning till entréer. För besökare ska cykelparkering uppföras i anslutning till entréer med för dess ändamål anpassad kvalitet". Personalparkeringen kan anordnas i cykelrum tillsammans med boendes cykelparkering, eller väderskyddat på innergården nära entrén till BmSS-boendet. Besöksparkeringen anordnas väderskyddat på innergården nära entrén till BmSS-boendet. Om de två parkeringsplatserna placeras utomhus krävs 2 m² vilket ryms på innergården.

2.2.3 Samnyttjande

Ej aktuellt.

3 Reglering, kostnadstäckning och byggskede

3.1 Parkering på gatumark

På Stabbetorget (26 platser) och Lådspikaregatan (12 platser) finns parkering som är reglerad och kostar 6 kr/tim alla dagar 08-22, övrigt tid 2 kr/tim. På Stabbegatan 40 och Stabbegatan 22 finns parkering som är reglerad och kostar 2 kr/tim dygnet runt. På Stabbegatan är det förbud mot att parkera förutom utanför apoteket där det finns avgiftsfri 10 minuters parkering. Söder och sydväst om projektområdet finns radhus- och villaområden dit det är strax under 500 meters gångväg. Dessa gator är oreglerade och parkering möjlig i 24 timmar på vardagar. Eftersom det finns billig parkering på allmän plats och oreglerade gator i närliggande bostadsområden är sannolikheten att boende utnyttjar dessa för parkering relativt hög.

3.2 Förutsättningar för kostnadstäckning

Investeringskostnaden för parkering i garage är hög och därför kommer full kostnadstäckning antagligen inte vara möjlig. Delar av kostnaderna för parkeringsanläggningen kommer därför sannolikt behöva delfinansieras av bostadshyror, vilket innebär att de som inte äger bil ändå är med och finansierar fastighetens bilparkeringsplatser.

3.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Ej aktuellt.