Mobilitets- och parkeringsutredning Toredammen

2019-05-24

Andréa Palmberg
Maria Nordin
Björn Carlsson
Roger Johansson
Nils Edfast

SWECO SOCIETY AB

Sammanfattning

Planområdet ligger i stadsdelen Älvsborg, cirka 6 kilometer sydväst om Göteborgs centrum. Projektet innebär förtätning av ett befintligt bostadsområde genom påbyggnad av befintliga byggnader samt etablering av nya byggnader. Byggnaderna föreslås innehålla 215 lägenheter och totalt 3 mindre lokaler varav 2 som exempelvis samlingslokaler för de boende i området. En förskola ska uppföras i grönområdet i anslutning till flerbostadshusområdet.

Resultatet efter de fyra analysstegen är följande:

1. *Normalspann:* Området ligger i *Mellanstaden i övrigt* och parkeringstalet startar därför i den övre delen av normalspannet för Zon C.

2. *Lägesbedömning:* Lägesbedömningen visar på direkt närhet till bra cykelinfrastruktur samt service och urbana verksamheter men inte till god kollektivtrafik. Parkeringstalen från steg 1 behålls därför för cykel och bil för både bostäder, handel och förskola.

3. *Projektanpassning:* Projektanpassningen ger ingen förändring av bilparkeringstalen för bostäder då lägenhetsfördelningen är normal. För handel minskar bilparkeringstalet på grund av lokal karaktär där besökare inte är bilburna. För cykel sker ingen förändring i projektanpassningen.

4. *Mobilitetslösningar:* Mobilitetsåtgärder kommer att genomföras, både baspaket och 3 nivåer av stjärnpaketet. Detta innebär sänkt parkeringstal för bil för flerbostadshus. De åtgärder som Skandiafastigheter åtar sig finns reglerade i ett mobilitetsavtal.

Resultatet av mobilitets- och parkeringsutredningen är att lämpligt parkeringstal för cykel är 2,5 platser/lägenhet för flerbostadshus och 8,5 platser/1000 m^2 BTA för handel. Totalt ger detta en efterfrågan på 539 cykelplatser.

För förskolan är lämpligt behov av cykelparkering 32 platser.

Resultatet av mobilitets- och parkeringsutredningen efter de fyra stegen är att lämpligt parkeringstal för bil är 0,6 bilplatser per lägenhet för flerbostadshus (0,8 innan steg 4) och 12,5 platser/1000 m^2 BTA för handel. Totalt ger detta ett tillkommande behov av 129 bilplatser. Utöver dessa behöver 290 befintliga parkeringsplatser ersättas och 3 platser för bilpoolsbilar behövs för att uppfylla startpaketet.

För förskolan är lämpligt behov av bilparkering 5 platser för personal och 10 för angöring.

	Ytor eller antal	Parkeringstal efter steg 1–3	Parkeringstal slutresultat efter steg 1–4	Total efterfrågan (beräknat på parkeringstal efter steg 1–4)
Flerbostadshus	215 lgh	2,5 p/lgh		538
Verksamheter	80 m^2 BTA	8,5 p/1000 m^2 BTA		1
Summa tillkommande cykelparkeringar:				539
Förskola	1 400 m^2 BTA	10,8 p/1000 m^2 BTA (personal)		15
		12,3 p/1000 m^2 BTA (besökare)		17
Flerbostadshus	215 lgh	0,8 p/lgh	0,6 p/lgh	129
Verksamheter	80 m^2 BTA	12,5 p/1000 m^2 BTA		1
Summa tillkommande bilparkeringar:				130
Ersättning av befintliga bilparkeringsplatser:				290
Bilpoolsplatser för uppfyllande av baspaket				3
Totalt behov av bilparkeringar:				423
Förskola	1 400 m^2 BTA	3,9 p/1000 m^2 BTA (personal)		5
		7 p/1000 m^2 BTA (angöring)		10

Innehållsförteckning

1 Bakgrund och syfte 1

2 Projektet Toredamen 2

3 Normalspann - Analyssteg 5

3.1 Cykelparkering 5

3.1.1 Flerbostadshus 5

3.1.2 Verksamheter 5

3.1.3 Förskola 6

3.2 Bilparkering 6

3.2.1 Flerbostadshus 6

3.2.2 Verksamheter 7

3.2.3 Förskola 9

3.3 Resultat av analyssteg 1 10

4 Lägesbedömning - Analyssteg 2 11

4.1 Utredningsområdet 11

4.2 Stort stadsdelscentrum 12

4.3 Sammanvägd tillgänglighet 12

4.3.1 Kollektivtrafik 12

4.3.2 Cykel 15

4.3.3 Service och andra urbana verksamheter 17

4.4 Påverkan på befintlig bebyggelse 18

4.5 Ledig kapacitet i befintliga anläggningar 19

4.6 Reglering och prissättning av parkering på gatumark 19

4.7 Byggskede 21

4.8 Argumentation för avdrag på parkeringstalen utifrån lägesbedömningen 22

4.8.1 Bilparkering 22

4.8.2 Cykelparkering 22

4.9 Resultat av analyssteg 2 23

5 Projektanpassning - Analyssteg 3 24

5.1 Lägenhetssammansättning 24

5.2 Verksamhetstyp/karaktär 24

5.3 Möjligheter till samnyttjande av parkering 25

5.4 Förutsättningar för kostnadstäckning 25

5.5 Fördelning av parkeringsplatser 25

5.6 Resultat av analyssteg 3 26

6 Mobilitetslösningar - Analyssteg 4 27

6.1 Baspaket 27
6.2 Stjärnpaket 28
6.3 Resultat av analyssteg 4 30

7 Samlad bedömning av parkeringsbehovet 31

8 Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering 33

1 Bakgrund och syfte

Planområdet ligger i stadsdelen Älvsborg, cirka 6 kilometer sydväst om Göteborgs centrum. I planområdet ingår ett befintligt flerbostadshusområde med byggnader uppförda under tidigt 1990-tal, samt ett större grönområde med hällmarkskaraktär. Området omfattar cirka 70 000 m² och ägs av Skandia Bostäder AB och Göteborgs stad.

Syftet med detaljplanen är att förtäta bostadsområdet genom påbyggnad av befintliga byggnader samt etablering av nya byggnader. En förskola ska uppföras i grönområdet i anslutning till flerbostadshusområdet.

Denna utredning syftar till att belysa platsens 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 *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* (antagen i BN 24 april 2018). Arbetsprocessen i riktlinjerna innefattar fyra analyssteg för att beräkna förväntad efterfrågan på parkering: *Normalspann, Lägesbedömning, Projektanpassning* och *Mobilitetslösningar.*

2 Projektet Toredamen

Skandiafastigheter planerar att förtäta ett befintligt bostadsområde vid Toredammen 6 km sydväst om Göteborgs centrum, se Figur 1. Förtätningen sker dels genom påbyggnad av befintliga byggnader och dels genom etablering av nya. I de nya byggnaderna planeras även för lokaler. En förskola ska uppföras i grönområdet i anslutning till flerbostadshusområdet.

Figur 1. Planområdets placering i staden. Området ligger i stadsdelen Älvsborg cirka 6 km sydväst om Göteborgs centrum.

Projektet innefattar totalt 215 lägenheter med en normal lägenhetsfördelning samt 3 mindre lokaler varav 1 till extern verksamhet och 2 för de boende som exempelvis samlingslokaler. I området kommer även en förskola med 6 avdelningar att byggas. Se Tabell 1 och Figur 2 för planerad fördelning av bruttoareor, avdelningar och antal lägenheter.

Tabell 1. Planerad fördelning av bruttoareor, avdelningar och antal lägenheter.

Flerbostadshus	Förskola	Lokaler
215 lägenheter	6 avdelningar	3 st. 55 respektive 2x80 LOA varav 80 LOA till extern verksamhet

Figur 2. Fördelning av lägenheter och lokaler i olika huskroppar. Krook & Tjäder AB, bearbetad av Sweco.

I den nya bebyggelsen tillskapas även parkeringsgarage, parkeringsdäck och markparkering, se Figur 3. Två nya parkeringsdäck kommer att byggas, ett i väst och ett i öst. Det västra parkeringsdäcket kommer att innefatta 112 bilparkeringar och det östra 169 st. Markparkering planeras vid Hästeviksgatan, 48 st, och vid påbyggnaderna (Stengetsgatan), 49 st. 1 parkeringsplats för lokalen i u-kvarteret planeras i anslutning till detta. 7 parkeringar för rörelsehindrade planeras på gårdarna vid L-huset, påbyggnaderna och U-kvarteret. Totalt planeras 386 nya parkeringsplatser för bil i parkeringsdäck och som markparkering. Därutöver byggs ett parkeringsgarage under U-kvarteret med 37 platser för att täcka behovet av 423 platser.

Cykelparkering planeras inomhus i respektive kvarter samt på gårdarna.

Figur 3. Fördelning av parkeringsplatser för bil i området. Krook & Tjäder AB

3 Normalspann - Analyssteg

I detta kapitel väljs normalspann och startvärden för cykel- och bilparkeringstal. Efter beskrivningar och argumentation per lokalkategori i de inledande avsnitten sammanställs resultatet av hela analyssteget i tabellform i kapitel 3.3.

3.1 Cykelparkering

3.1.1 Flerbostadshus

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.

Valt startvärde för cykelparkeringstal flerbostadshus i Toredammen är 2,5 platser per lägenhet.

Byggherren kommer att säkerställa att det byggs cykelparkering inomhus i den utsträckning som kraven anger. Likaså kommer lämpligt utrymme för lastcyklar och cykelkärror att säkerställas.

3.1.2 Verksamheter

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 samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten.

Parkeringstalet för cykelparkering vid verksamheter utgår från antalet samtidiga besökare och anställda. I projektet finns 3 verksamhetslokaler på 55, 80 respektive 80 m^2. Lokalerna på Hästeviksgatan (55 respektive 80 m^2) är tänkta att användas av de boende i kvarteret, till exempel som samlingslokaler. Deras parkeringsbehov finns därför beräknade inom kategorin *Flerbostadshus*.

Lokalen på 80 BTA är tänkt till extern verksamhet, mest troligt till mindre, lokal handelsverksamhet. För denna lokal bedöms det vara 2 samtidiga besökare och 1 anställd per 80 m^2 BTA vilket motsvarar 37 samtidiga besökare och anställda per 1 000 m^2 BTA.

Området Toredammen tillhör stadsdelen Älvsborg. I detta område är det, enligt anvisningarna, 36 procent av anställda och 16 procent av besökare som cyklar. För verksamheten i Toredammen skulle detta motsvara ett behov av 4,5[1] platser per 1000 m^2 BTA för anställda och 4[2] platser per 1000 m^2 BTA för besökare, totalt 8,5 platser per 1000 m^2 BTA.

Som startvärde för cykelparkeringstal för verksamheter vid Toredammen väljs 8,5 cykelplatser per 1 000 m^2 BTA.

[1] (1 anställd/80 BTA)*1000 m^2*0,36 = 4,5 platser per 1000 m^2
[2] (2 besökare/80 BTA)*1000 m^2*0,16 = 4 platser per 1000 m^2

3.1.3 Förskola

Parkeringsbehov vid förskola består av platser för personal samt platser för angöring (hämtning/lämning). I riktlinjerna står det följande: *”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 samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten”.*

Området Toredammen tillhör stadsdelen Älvsborg. I detta område är det, enligt anvisningarna, 36 procent av anställda och 16 procent av besökare som cyklar. För förskolan i Toredammen beräknas 18 barn, 3 pedagoger och 4 sysselsatta utöver pedagogerna per avdelning, 6 avdelningar planeras inom 1400 m^2. Detta innebär att max samtidiga besökare är 108 och anställda 42. Detta motsvarar ett behov av 10,8[3] platser per 1000 m^2 BTA för anställda och 12,3[4] platser per 1000 m^2 BTA för besökare, totalt 23,1 platser per 1000 m^2 BTA.

Som startvärde för cykelparkeringstal för förskola vid Toredammen väljs 10,8 cykelplatser per 1 000 m^2 BTA för anställda och 12,3 för besökare.

3.2 Bilparkering

3.2.1 Flerbostadshus

Planen ligger i området som i riktlinjerna klassificeras som *Mellanstaden i övrigt*, Zon C (Se Figur 4). Detta innebär att planen får ett normalspann för bil på 0,4–0,8 platser per lägenhet. Normalspannet inkluderar besöksparkering.

Det övre värdet i normalspannet utgör startvärde för mobilitets- och parkeringsutredningen, således 0,8 platser per lägenhet.

[3] (42 anställda/1400 BTA)*1000 m^2*0,36 = 10,8 platser per 1000 m^2
[4] (108 besökare/1400 BTA)*1000 m^2*0,16 = 12,3 platser per 1000 m^2

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

3.2.2 Verksamheter

Projektområdet ligger i området som i riktlinjerna klassificeras som *Mellanstaden,* se *Figur 5*. Efterfrågan på parkering vid handel varierar beroende på typ av handel och geografiskt läge. Enligt riktlinjerna är normalspannet för handel 0–25 platser per 1 000 m^2 BTA.

På samma sätt som för bostäder väljs det övre värdet i normalspannen som startvärde för mobilitets- och parkeringsutredningen. För handel blir startvärdet 25 platser/1000 m^2 BTA.

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

3.2.3 Förskola

Parkeringsbehov vid förskola består av platser för personal samt platser för angöring (hämtning/lämning) och besök. Tillräckligt utrymme för lastning/lossning på eller i närheten behövs även.

Målgruppen för förskolan och skolan är primärt barn från utredningsområdet som därmed har gång- eller cykelavstånd.

För förskolan i området räknar kommunen med 18 barn och 3 pedagoger i snitt per avdelning. Förskolan planeras inrymma 6 avdelningar på totalt 1400 m^2 BTA vilket motsvarar ca 230 m^2 per avdelning. Utifrån denna data beräknas personaltätheten till 13 personal/1 000 m^2 BTA och antalet barn per 1000 m^2 BTA till 78. Därutöver tillkommer sysselsatta utöver pedagoger.

I anvisningarna väljs startvärde utifrån projektområdets läge i staden samt utifrån ålderskategori som förskolan/skolan riktar sig till. Parkeringstalet för förskola anges per avdelning och är baserat på samma antal barn och sysselsatta per avdelning som beskrivs ovan.

Parkeringstalet för sysselsatta är för prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden samt mellanstaden i övrigt 0,9 platser per avdelning. Med 6 avdelningar motsvarar detta 5,4 platser per 1400 m^2 BTA vilket ger ett parkeringstal på 3,9 platser per 1000 m^2 BTA.

I den tidigare vägledningen (*Vägledning till parkeringstal vid detaljplan och bygglov 2011,* Göteborgs stad) sätts parkeringstalet för besökande (hämtning/lämning) för förskolor till 7 bilplatser/1000 m^2 för förskola i *Övriga Göteborg*.

Som startvärde för parkeringstal för bil för besökande (hämta/lämna) till förskolan används 7 bilplatser/1000 m^2.

3.3 Resultat av analyssteg 1

Området ligger i det som i riktlinjerna definieras som *Mellanstaden*. Detta tillsammans med beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet ger startvärden för cykel- och bilparkeringstal enligt tabell 2 nedan.

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

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort stadsdels-centrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Flerbostadshus (p/lgh)	2,5				
Verksamheter (p/1 000 m² BTA)	8,5				
Förskola (p/1 000 m² BTA)	10,8 (personal)				
	12,3 (besökare)				
Flerbostadshus (p/lgh)	0,8				
Verksamheter (p/1 000 m² BTA)	25				
Förskola (p/1 000 m² BTA)	3,9 (personal)				
	7 (angöring)				

4 Lägesbedömning - Analyssteg 2

I detta kapitel analyseras områdets läge i staden. Kapitlet beskriver den sammanvägda tillgängligheten till och från området med olika färdmedel samt utbudet av service.

De första avsnitten behandlar var och en av de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna som möjliga grunder för reducering av parkeringstalet i detta steg. Därefter beskrivs argumenten för eventuella justeringar av parkeringstalen per lokalkategori varefter resultatet av hela analyssteget sammanställs i tabellform i kapitel 4.9.

4.1 Utredningsområdet

Utredningsområdet utgörs enligt riktlinjerna av en radie på 400 meter från projektområdets gräns, se Figur 6. Då Toredammens projektområde är mer än 200 meter och har höjdskillnader görs en uppdelning av projektområdet. Lägesbedömningen görs därför utifrån två områden, ett för bebyggelsen på Tigerstigen nära Hästeviksgatan och ett för bebyggelsen på Stengetsgatan nära Långedragsvägen.

Figur 6. Orange område markerar detaljplaneområdet. Prickad gul linje markerar utredningsområdet för delområdet Tigerstigen som sträcker sig cirka 400 meter från delområdets ytterkant, röd streckad linje markerar utredningsområdet för delområdet Stengetsgatan som sträcker sig cirka 400 meter från delområdets ytterkant.

4.2 Stort stadsdelscentrum

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

4.3 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.

4.3.1 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 flera kollektivtrafikhållplatser, se Figur 7.

Inom 500 meters verkligt gångavstånd från delområde Tigerstigen finns hållplatsen Toredammen (som ligger i direkt anslutning till planområdet och därmed 0 meters gångavstånd) samt Rengatan som båda trafikeras av linje 91 mellan Frölunda Torg och Stenpiren som har 15-minuterstrafik.

Inom 500 meters verkligt gångavstånd från delområde Stengetsgatan finns hållplatsen Rengatan som trafikeras av linje 91 mellan Frölunda Torg och Stenpiren som har 15-minuterstrafik.

Båda delområdena trafikeras även av flexlinjen Centrala Tynnered-Älvsborg som kör på beställning helgfria vardagar mellan klockan 9 och 17 samt på lördagar mellan 9:30 och 15:30. De närmaste hållplatserna för flexlinjen är Stengetsgatan 4 och Tigerstigen 1 som båda ligger inom detaljplaneområdet.

Spårvagnshållplatsen *Göteborg Hagen* ligger inom 400 meter fågelvägen från planområdet och trafikeras med en turtäthet som är tätare än var 10:e minut (spårvagnslinjerna 11 och 13). Linje 11 trafikerar mellan Saltholmen och Bergsjön och linje 13 mellan Saltholmen och Brämaregården. Gångväg från delområdet Stengetsgatan till hållplatsen Göteborg Hagen är 480 meter, men med tillägg 10 meters gångavstånd per meter höjdskillnad blir avståndet 580 meter. Således ligger inte spårvagnshållplatserna inom 500 meter verkligt gångavstånd från något av delområdena enligt anvisningarna.

Med kollektivtrafiken i närområdet nås inom 20 minuter viktiga målpunkter som kollektivtrafiksnoden *Stenpiren* och *Järntorget*. Det är också möjligt att ta sig ut till *Saltholmen* för färd vidare ut i Skärgården. På 30 minuter nås viktiga områden som *centralstationen*, *Hjalmar Brantingsplatsen, Lindholmen* och *Sisjön*. Området har således en god koppling till målpunkter inom rimlig restid med kollektivtrafik, men uppnår inte direkt närhet till god kollektivtrafik enligt anvisningarna.

Figur 7. Kollektivtrafikhållplatser inom utredningsområdet samt hållplatser för flexlinje inom detaljplaneområdet. Spårvagnshållplatserna Göteborgs Nya Varvsallé och Göteborg Hagen har tätare än 10-minuterstrafik, övriga hållplatser har lägre turtäthet. I kartan visas även verkliga gångavstånd till hållplatser från respektive delområde. Gångavstånden anges som gångavstånd + justering för höjdskillnad (10 meter gångavstånd per meter höjdskillnad).

Framtida kollektivtrafik
Metrobussystemet som finns med i GMP2035 planeras gå i nära anslutning till planområdet, se Figur 8. Med cykelmöjligheter till ett sådant snabbt och kapacitetsstarkt system förstärks områdets koppling till viktiga målpunkter samt arbetsplatser i hela GMP-området (Göteborg, Mölndal, Partille). I dagsläget pågår en Åtgärdsvalsstudie för Metrobuss. En eventuell utbyggnad av metrobussystemet har inte tagits med i bedömningen av närhet till god kollektivtrafik.

Figur 8. Planerat metrobussystem i Göteborg, Mölndal och Partille. Kartan visar utsnitt i anslutning till planområdet.

4.3.2 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 9 visar Göteborgs pendelcykelnät och övergripande cykelnät. Området ligger således nära både det övergripande cykelvägnätet och pendelcykelnätet.

Långedragsvägen som passerar området är en 30-väg och en del av cykelleden turiststråket och det övergripande cykelvägnätet (se grön linje i Figur 9). Vägen kan anses vara ett tryggt gaturum för cyklister. Området har därifrån en god anslutning till existerande pendelcykelstråk som pekats ut i *Cykelprogram för en nära storstad* vilket redovisas med blå linjer i Figur 9.

Figur 9. Karta över pendelcykelstråk i blått (enligt Cykelprogram för en nära storstad) samt Turiststråket (grönt).

ANALYSSTEG 2

Se Figur 10 för cykelbanor och vägar lämpliga för cykling i närområdet. Delområde Stengetsgatan ligger i direkt anslutning till det övergripande cykelvägnätet på Långedragsvägen och uppfyller därför direkt närhet till bra cykelinfrastruktur. Delområde Tigerstigen har under 500 meter till det övergripande cykelvägnätet på Långedragsvägen alternativt Örlogsvägen. Se Figur 10 för verkliga cykelavstånd.

Figur 10. Karta över cykelbanor, vägar lämpliga för cykling samt cykelparkeringar i detaljplaneområdets närområde. I kartan redovisas även verkligt gångavstånd som gångavstånd + justering för höjdskillnader (10 meter gångväg per meter höjdskillnad). Bakgrundskarta från Trafiken.nu cykelreseplanerare, bearbetad av Sweco.

Inom 10 minuter cykling nås målpunkter som Röda Sten (och kringliggande kulturverksamheter), Mariagatan med affärer och kulturliv samt en stor rad affärer och andra målpunkter. Inom 10 minuter med cykel ligger även färjeanslutningen till Lindholmen (kontor och universitetsverksamhet) där det är möjligt att ta med cykeln på färjan för vidare resa. Inom 20 minuters cykling nås hela *Majorna, Frölunda Torg* samt *Järntorget*. Inom 30 minuter nås *Lindholmen*, *centrum & centralstationen*, *Sahlgrenska* och *Volvo Lundby.*

4.3.3 Service och andra urbana verksamheter

I planområdet finns i dag ett befintligt flerbostadshusområde samt grönytor. Det finns en förskola (Stengetsgatans förskola) med två avdelningar lokaliserad i bottenplanet på en av byggnaderna i den nordöstra delen av området samt ett antal mindre lekplatser. En ny förskola planeras inom utbyggnadsområdet.

I direkt närhet (avses verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns) från delområdet vid Tigerstigen finns flera restauranger och en livsmedelsbutik. Inom detaljplaneområdet finns en befintlig förskola och en ytterligare kommer att byggas.

I direkt närhet från delområdet på Stengetsgatan finns flera restauranger, förskolor, skola, kyrka, livsmedelsbutik, äldreboende och idrottsanläggning.

Strax utanför närområdet finns även stormarknaden Hemköp vid Torgny Segerstedtsgatan. Ett urval av offentlig och kommersiell service i utredningsområdet redovisas i Figur 11 med exempel på verkliga gångavstånd.

Figur 11. Målpunkter; kartan visar ett urval av offentlig och kommersiell service i och i närhet av planområdet samt exempel på verkliga gångavstånd skrivna som gångavstånd + justering för höjdskillnad (10 meter gångväg per meter höjdskillnad).

4.4 Påverkan på befintlig bebyggelse

Samtliga befintliga parkeringsplatser inom området disponeras om i och med projektet och det är därför aktuellt med beräkning av hur många av de befintliga parkeringsplatserna som behöver ersättas.

Inom planområdet finns parkering dels på Stengetsgatan och dels på Ekorregatan/Tigerstigen. Det är idag full beläggning på de förhyrda platserna, beläggningen på besöksparkeringen är ej känd.

Stengetsgatan

På Stengetsgatan har tre bygglov studerats, först ett ursprungligt bygglov och därefter tillägg på ett antal parkeringsplatser samt beskrivning av antal parkeringsplatser som krävdes då en byggnad gjordes om till det som idag är förskola. Det första bygglovet, med fastställelsedatum 1987-04-14, innefattar 18 parkeringsplatser i garage, 14 i carport och 58 platser på mark. Totalt 90 platser. Dock innefattar garagen endast 16 platser i verkligheten (samma byggnader som bygglovet) vilket innebär att det totala antalet platser är 88. I nästa bygglov, med beslutsdatum 2004-05-28, utökades antalet markparkeringar med 13 platser. Totalt antal platser 88+13=101 st. Då en byggnad gjordes om till förskola, bygglov daterat 2012-06-26, togs 8 befintliga platser i anspråk till förskolan och 3 besöksparkeringar lades till. Totalt i byggloven finns därmed 101+3=104 platser.

I verkligheten finns 4 ytterligare parkeringsplatser på mark, totalt 108. Av dessa är idag 18 besöksparkeringar med avgift och resterande är förhyrda platser. Parkeringarna är inte fastighetsrättsligt reglerade genom servitut eller dylikt.

Tigerstigen

För parkeringen vid Ekorregatan har två bygglov studerats. I det första bygglovet fanns 119 markparkeringsplatser inritade. I nästa bygglovshandling ersattes dessa med 114 platser på mark och 57 platser i garage – totalt 114+57=171 platser.

I verkligheten finns även 18 parkeringsplatser på Tigerstigen. Totalt är detta 189 platser varav 14 är för besökande och resterande är förhyrda platser. Parkeringarna är inte fastighetsrättsligt reglerade genom servitut eller dylikt.

Samtliga befintliga parkeringar påverkas av projektet och ersättning sker enligt följande:

Befintliga parkeringsplatser som finns med på de studerade byggloven ersätts 1:1. Totalt innebär detta 104+171=275 platser. Att ersätta dessa platser är viktigt dels för att undvika parkeringsflykt till bostadsgator i närområdet och dels för att undvika missnöje hos befintliga boende.

Parkeringsplatser som ej finns med i byggloven utan som har tillkommit på senare tid, troligtvis för att möta en ökad efterfrågan, är idag 4+18=22 st. Det bedöms rimligt att till viss del ersätta även dessa platser på grund av att samtliga förhyrda parkeringsplatser i området är uthyrda vilket visar på att efterfrågan på bilparkering finns. Om dessa inte skulle ersättas alls skulle risk finnas för parkeringsflykt till närliggande bostadsgator. Parkeringsplatserna föreslås ersätts enligt de nya riktlinjerna för parkering då området har en god tillgänglighet med cykel och kollektivtrafik och ersättningen bör därmed kunna bidra till att uppfylla trafikstrategins mål om framtida färdmedelsfördelning. Tillkommande platser för poolbilar (3 st) kommer även att bidra till att minska behovet av egen bil för både befintliga och tillkommande boende i området. Antal ersättningsplatser blir således 22x0,7=15,4≈15.

Totalt behöver 275+15=290 parkeringsplatser ersättas. Dessa parkeringsplatser räknas in i tabellen över den totala framtida efterfrågan i kapitel *7 Samlad bedömning av parkeringsbehovet.*

4.5 Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

Projektet medför att alla befintliga parkeringar inom planområdet tas i anspråk, *se 4.4 Påverkan på befintlig bebyggelse* för ersättning av dessa platser. Inga befintliga parkeringsanläggningar inom planområdet kommer att finnas kvar efter att projektet är utbyggt. I anslutning till planområdet har ingen ledig kapacitet i befintliga anläggningar identifierats.

4.6 Reglering och prissättning av parkering på gatumark

Inom utredningsområdet finns idag främst parkering på privat mark som är tillståndsregerad. I Figur 12 redovisas allmänt tillgänglig parkering inom utredningsområdet som är reglerad. Samtliga parkeringsytor, förutom en yta med 4 platser, är avgiftsreglerade, tillståndsreglerade eller korttidsreglerade.

Figur 12. Befintliga allmänt tillgängliga reglerade parkeringsytor inom utredningsområdet.

På en gata eller allmän väg får man inom tättbebyggt område parkera högst 24 timmar i följd på vardagar utom vardag före sön- och helgdag. Inom utredningsområdet finns flertalet bostadsgator som är oreglerade där risk finns för parkeringsflykt även om de mest närliggande gatorna Hästeviksgatan, Stengetsgatan, Tånguddsbacken, Örnfelts väg, Ekorregatan, Långedragsvägen, Lokattsbacken och Toredammen är reglerade med parkeringsförbud. Se gator som är parkeringsreglerade i Figur 13.

Nordväst om planområde finns ett bostadsområde med gatorna Småbåtsgatan, Roddbåtsgatan, Motorbåtsgatan, Livbåtsgatan, Följebåtsgatan och Fiskebåtsgatan dit parkeringsflykt skulle kunna ske.

Sydväst om planområdet finns gatorna Skogsrydsgatan, Prångatan, Fullriggaregatan och Valnötsgatan dit parkeringsflykt skulle kunna ske. Söder om planområdet finns risk för parkeringsflykt till gatorna Hagens stationsväg, Hjortgatan, Uttergatan och del av långedragsvägen.

Hästevikgatan
Hovslagarmen
Korsgatan
Ängedragsvägen
Ängedragsvägen
Ängedragsvägen

4.8 Argumentation för avdrag på parkeringstalen utifrån lägesbedömningen

I föregående kapitel beskrivs läget för Toredammen i de termer som stipuleras i riktlinjerna. I detta kapitel beskrivs lägesbedömningens påverkan på parkeringstalen.

4.8.1 Bilparkering

Flerbostadshus
Båda delområdena har idag en god anslutning till existerande cykelnät vilket gör att viktiga målpunkter och arbetsplatser kan nås. Delområdena har idag även i direkt närhet (500 meters verkligt gångavstånd) ett utbud av både service och urbana verksamheter.

Området har idag en god koppling till staden med kollektivtrafik, dock finns inte idag 10-minuterstrafik inom verkligt gångavstånd 500 meter. Därav uppnås inte god sammanvägd tillgänglighet och avdrag görs därför inte i detta steg.

Inget av delområdena uppnår god sammanvägd tillgänglighet varpå ingen avräkning görs från startvärdet för bilparkeringstal vid flerbostadshus.

Enligt samma argumentation som för flerbostadshus görs inget avdrag för god sammanvägd tillgänglighet för handel eller förskola.

4.8.2 Cykelparkering

I detta steg behålls cykelparkeringstalen för bostäder, verksamheter och förskola då tillgängligheten med cykel är god och avdrag ej görs för parkeringstalen för bil för dessa kategorier.

Ingen avräkning/påslag görs för cykelparkeringstal för flerbostadshus, handel eller förskola.

4.9 Resultat av analyssteg 2

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet görs avräkningar på vissa bilparkeringstal enligt Tabell 3 nedan.

Tabell 3. Resultat efter analyssteg 2. Vissa bilparkeringstal räknas ner utifrån lägesbedömningen.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort stadsdels-centrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Flerbostadshus (p/lgh)	2,5	Ej aktuellt	→		
Verksamheter (p/1 000 m² BTA)	8,5		→		
Förskola (p/1 000 m² BTA)	10,8 (personal)		→		
	12,3 (besökare)		→		
Flerbostadshus (p/lgh)	0,8	Ej aktuellt	→		
Verksamheter (p/1 000 m² BTA)	25		→		
Förskola (p/1 000 m² BTA)	3,9 (personal)		→		
	7 (angöring)		→		

5 Projektanpassning - Analyssteg 3

I detta kapitel redovisas projektets specifika förutsättningar utifrån var och en av de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna som möjliga grunder för reducering av parkeringstalet i detta steg. Därefter redovisas resultatet av hela analyssteget i tabellform i kapitel 5.6 Resultat av analyssteg 3.

5.1 Lägenhetssammansättning

Parkeringstalet sänks jämfört med resultatet av lägesbedömningen vid känd lägenhetsfördelning med övervägande del små lägenheter (1–2 rum och kök) 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 Toredammen planeras för 24 % stora lägenheter och 48 % små och har därmed en normal fördelning av lägenhetsstorlekar, se Tabell 4.

Den normala variationen i lägenhetsstorlekar ger enligt riktlinjerna ingen avräkning på bilparkeringstalen. Detsamma gäller för cykelparkeringstalen och annars hade kunnat justeras upp eller ner om lägenheterna varit särskilt stora eller små.

Tabell 4. Planerad lägenhetsfördelning.

	Antal lägenheter	1 rok	2 rok	3 rok	4 rok
Totalt	215	28	75	60	52
Hästeviksgatan	63	21	18	7	17
L-huset	33	1	10	9	13
Påbyggnader	48	0	0	30	18
U-kvarter	71	6	47	14	4
Andel av totalt antal lägenheter		13	35	28	24

5.2 Verksamhetstyp/karaktär

Bilparkering

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 en lokal för exempelvis handel. Detta förväntas vara en mindre verksamhet med begränsat antal besökare och ha en kundkrets av lokal karaktär (icke bilburen) vilket ger parkeringstal för bil som är mycket låga eller noll. I detta fall väljs parkeringstalet 0 för besökare eftersom verksamheten både är liten och förväntas ha en lokal kundkrets. Då verksamheten ändå bedöms kunna behöva viss parkering för sin verksamhet väljs ett parkeringstal som totalt ger 1 bilplats, detta innebär ett parkeringstal på 12,5 bilplatser/1000 m^2 BTA.
Ingen förändring görs för bilparkeringstal för förskola då den inte avviker från det underlag som använts vid framtagande av parkeringstal.

Cykelparkering
Ingen förändring görs för cykelparkeringstalen för verksamhetslokalen eller förskolan.

5.3 Möjligheter till samnyttjande av parkering

För bostäder och verksamhet kommer projektet att innehålla tillståndsparkering vilket ger möjligheter till samnyttjande inom respektive kundgrupp.

Inget avdrag/påslag görs för särskilda förutsättningar till samnyttjande för någon kategori.

5.4 Förutsättningar för kostnadstäckning

Avgiften för parkeringstillstånd kommer att särredovisas i de fall den samfaktureras med hyran för lägenhet eller lokal. I dagsläget kostar ett parkeringstillstånd i området 994 kr/månad.

5.5 Fördelning av parkeringsplatser

Parkering kommer att upplåtas som tillståndsparkering gemensamt till boende, verksamma och besökare. En fördelning mellan antalet platser reserverade för respektive kundgrupp är därför inte aktuell.

5.6 Resultat av analyssteg 3

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet görs avräkningar enligt Tabell 5 nedan.

Tabell 5. Resultat efter analyssteg 3. Vissa bilparkeringstal räknas ner utifrån projektanpassningen.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort stadsdels-centrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Flerbostadshus (p/lgh)	2,5	Ej aktuellt	→	→	
Verksamheter (p/1 000 m² BTA)	8,5		→	→	
Förskola (p/1 000 m² BTA)	10,8 (personal)		→	→	
	12,3 (besökare)		→	→	
Flerbostadshus (p/lgh)	0,8	Ej aktuellt	→	→	
Verksamheter (p/1 000 m² BTA)	25		→	12,5 ↘	
Förskola (p/1 000 m² BTA)	3,9 (personal)		→	→	
	7 (angöring)		→	→	

6 Mobilitetslösningar - Analyssteg 4

Skandiafastigheter kommer att teckna mobilitetsavtal för att ytterligare sänka bilparkeringstalet i projektet. I detta kapitel och i tabellen nedan redovisas nedskrivningarna av bilparkeringstalet för de bas- och stjärnpaket som omfattas av avtalet.

6.1 Baspaket

I *Baspaketet* ska samtliga åtgärder genomföras för att få avdrag om 0,05 bilplatser per lägenhet, se Figur 14. Skandiafastigheter kommer att förbinda sig att genomföra baspaketet genom att teckna ett mobilitetsavtal.

BASPAKET

Information	Kollektivtrafik	Cykel	Bil
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. Syfte är att uppmuntra boende att göra sina resor utan egen bil. **Löpande information om mobilitet** Boende ska hållas löpande informerade om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Syfte är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på parkeringar inte ökar över tid.	**Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 30 dagar för nyinflyttade** Kostnadsfritt månadskort på kollektivtrafiken i Göteborg erbjuds nya boende. Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Syfte är att uppmuntra till nya resvanor och prova på att resa kollektivt.	**Erbjuda 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. Syfte är att så många som möjligt ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel. **Lastcykelparkeringar** Plats för minst fyra lastcyklar per 100 lägenheter. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses. Syfte är att boende ska kunna förvara även sina mer skrymmande cyklar. Plats avsätts för 9 lastcyklar.	**Begränsning av fasta parkeringsplatser** Max 50 % av platserna får vara fasta/personliga. Syfte är att platserna ska utnyttjas effektivare. **Parkeringshyran särredovisas** Parkering får inte ingå i lägenhetskontraktet. Kostnad för bilparkering ska särredovisas på avtal och avier. Syfte är att tydliggöra verklig kostnad för bilinnehav, samt att ta ett steg mot bättre kostnadstäckning. **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. Syfte är att ge utrymme för att kunna etablera en bilpool i området. Plats avsätts för 3 bilpoolsbilar.

Figur 14. Innehåll i baspaket och i förekommande fall en beskrivning av hur de uppfylls i projektet.

6.2 Stjärnpaket

I *Stjärnpaketet* väljs åtgärder i tre steg, där varje steg ger avdrag om ytterligare 0,05 bilplatser/lägenhet. Avdrag enligt Stjärnpaketet kräver att baspaketet uppfylls. Maximalt avdrag för bas- och stjärnpaket är 0,2 bilplatser/lägenhet.

Skandiafastigheter kommer att förbinda sig att genomföra 3 nivåer av stjärnpaketet genom att teckna ett mobilitetsavtal, vilket ger avdrag om ytterligare 0,15 bilplatser/lägenhet efter baspaketet.

De åtgärder i Stjärnpaketet som Skandiafastigheter förbinder sig att genomföra är följande (finns även markerade i Figur 15 nedan):

- **Realtidstavlor för kollektivtrafiken**
- **Cykelservicerum**
- **Bilpoolsfordon**
- **Samlade parkeringsanläggningar** ★
- **Cykelpool med specialcyklar** ★
- **Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 90 dagar för nyinflyttade** ★

SAMLAD BEDÖMNING

Information	Kollektivtrafik	Cykel	Bil	Övrigt
Årlig mobilitets-aktivitet Fastighetsägaren genomför en årlig 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. **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.	**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. **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. **Tillköp av kollektivtrafik** Fastighetsägaren gör tillköp av kollektivtrafik. Syftet är att premiera åtgärder som bidrar till att erhålla god kollektivtrafik och som kanske ändå skulle ha genomförts av andra skäl..	**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. **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.	**Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå** Max 10 % av platserna får vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivt. **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. **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. **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.	**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. **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. **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.

Figur 15. Innehåll i Stjärnpaket och grön bock för de åtgärder som ingår i mobilitetsavtalet för aktuellt projekt. De åtgärder i Stjärnpaketet som Skandiafastigheter förbinder sig att genomföra är markerade med grön bock.

6.3 Resultat av analyssteg 4

Givet att mobilitetsavtalet med omfattning enligt ovan godkänns av Trafikkontoret och tecknas i samband med bygglovsansökan blir resultatet av samtliga fyra steg enligt Tabell 6 nedan.

Tabell 6. Resultat efter analyssteg 4. Vissa bilparkeringstal räknas ner utifrån avtalade mobilitetslösningar.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort stadsdels-centrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Flerbostadshus (p/lgh)	2,5	Ej aktuellt	→	→	Ej aktuellt
Verksamheter (p/1 000 m² BTA)	8,5		→	→	
Förskola (p/1 000 m² BTA)	10,8 (personal)		→	→	
	12,3 (besökare)		→	→	
Flerbostadshus (p/lgh)	0,8	Ej aktuellt	→	→	-0,2 = 0,6 ↘
Verksamheter (p/1 000 m² BTA)	25		→	12,5 ↘	Ej aktuellt
Förskola (p/1 000 m² BTA)	3,9 (personal)		→	→	
	7 (angöring)		→	→	

7 Samlad bedömning av parkeringsbehovet

I Tabell 7 nedan sammanställs den totala efterfrågan på cykel- och bilparkering givet de parkeringstal som tagits fram enligt beskrivningarna i riktlinjerna och ytor för respektive lokalkategori.

Tabell 7. Total efterfrågan på cykel- och bilparkeringsplatser i projektet. I tabellen är även ersättningsplatser medräknade, se kapitel 4.4 Påverkan på befintlig bebyggelse.

	Ytor eller antal	Parkeringstal efter steg 1–3	Parkeringstal slutresultat efter steg 1–4	Total efterfrågan (beräknat på parkeringstal efter steg 1–4)
Flerbostadshus	215 lgh	2,5 p/lgh		538
Verksamheter	80 m² BTA	8,5 p/1000 m² BTA		1
Summa tillkommande cykelparkeringar:				539
Förskola	1 400 m² BTA	10,8 p/1000 m² BTA (personal)		15
		12,3 p/1000 m² BTA (besökare)		17
Flerbostadshus	215 lgh	0,8 p/lgh	0,6 p/lgh	129
Verksamheter	80 m² BTA	12,5 p/1000 m² BTA		1
Summa tillkommande bilparkeringar:				130
Ersättning av befintliga bilparkeringsplatser:				290
Bilpoolsplatser för uppfyllande av baspaket				3
Totalt behov av bilparkeringar:				423
Förskola	1 400 m² BTA	3,9 p/1000 m² BTA (personal)		5
		7 p/1000 m² BTA (angöring)		10

SAMLAD BEDÖMNING

Figur 16. Beräknat parkeringsbehov för cykel och bil per kvarter. Parkeringsbehov för förskola är ej medräknat.

8 Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering

Nedan beskrivs lämplig utformning och placering av parkering för bil och cykel inom detaljplaneområdet. Utformningen av mobilitetsåtgärder förutsätts regleras i mobilitetsavtalen.

Cykelparkering
Totalt är det tillkommande behovet för bostäder och handelslokal 539 cykelparkeringsplatser (varav 538 är för bostäder och 1 för handel).

I detaljplaneområdet planeras det för cykelparkeringsplatser i byggnaderna för de boende/anställda samt cykelplatser på gårdarna för besökare/tillfällig uppställning. Det kommer att säkerställas att balans råder mellan utbud och efterfrågan. Utformningen av cykelparkering kommer att följa riktlinjerna och Göteborgs Stads cykelprogram.

För förskolan uppgår behovet av cykelparkering till 32 platser för personal och angöring. Dessa platser hanteras inom förskolans kvartersmark.

Bilparkering
Totalt är behovet 423 bilparkeringsplatser varav 129 är tillkommande för nya bostäder, 290 är ersättningsplatser av befintliga parkeringar, 1 är parkering för handelslokalens personal/verksamhet och 3 är bilpoolsplatser för att uppfylla baspaketet.

Inom detaljplaneområdet planeras 386 bilparkeringsplatser fördelade på markparkering och parkeringsdäck. Av dessa är 7 för rörelsehindrade och placeras på gårdarna i nära anslutning till bostäderna. Resterande 37 platser anläggs i parkeringsgarage under U-kvarteret så att det planerade antalet parkeringsplatser för bil täcker behovet.

Platser för angöring till förskola (10 st) liksom platser för personal (5 st) hanteras inom förskolans kvartersmark/allmän platsmark.