

Mobilitets- och parkeringsutredning 2026-02-10 FHK Detaljplan för bostäder vid Rubingatan



Titel: Detaljplan för bostäder vid Rubingatan Mobilitets- och parkeringsutredning

Författare: WHAT! ARKITEKTUR Jannika Wirstad e-post jannika@whats.se

Beställare: AF Projektutveckling Göteborg

Version av anvisningar: "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering 1.2"

Dokumenthistorik:

Upprättad 2021-02-23

Revidering 2026-02-10

Sammanfattning

Planområdet ligger i Tynnered, ca 7 kilometer sydväst om Göteborgs centrum och är en vidareutveckling av ett stadsutvecklingsprogram för Tynnered som startade 2005. Detaljplanen för Rubingatan lyftes ut ur ett detaljplaneutkast som omfattade ett större område med visionen att skapa ett attraktivt och tryggt område kring Opaltorget. Projektet innebär förtätning av befintligt bostadsområde längs Rubingatan med etablering av nya bostäder på den sydvästra sidan av gatan i skogsslänt ned mot Opaltorget.

Markägaren Göteborgs stad har efterfrågat en relativt hög exploatering med minimum 15 000 kvm BTA för bostadsändamål. Detaljplaneförslaget föreslås därför innehålla ca 190 lägenheter.

Området har sedan samrådshandlingen planerats om med färre bostäder, färre byggnader och med mindre ingrepp i terrängen då de mindre parkeringsgaragen placerats inom bostadshusen och inte som parkeringsdäck mellan byggnaderna som tidigare. Bilparkeringar planeras som ett fåtal tillgängliga parkeringar på förgårdarna samt i p-garage i byggnaderna utom i Hus D. Ett tillägg för att ersätta bilplatser som tidigare planerades i de större garagen är en större samlad parkering i norra delen av området.

Området utvecklas nu av en fastighetsutvecklare och inte som tidigare i ett samarbete av tre.

Utformningen under detaljplaneskedet har hanterat de svåra topografiska förhållandena som finns. Det är nu en spridning gällande placering och utformning av ytor avsedda för cykel- och bilparkeringar med möjlighet till anpassningar när byggnadernas verkliga utformning sätts. Detta ihop med utveckling av framtida beslutade mobilitetslösningar bedömer vi kunna ge goda funktionskvaliteter för de boende.

Hus A-E med i vardera ca 3800 kvm BTA för bostadsändamål

Resultatet efter de fyra analysstegen är följande:

- 1** *Normalspann:* Området ligger helt i område B - *Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden*. Parkeringstalet startar därför i det övre spannet för detta område vilket är 0,6 bilparkering/lgh samt 2,5 cykelparkering/lgh
- 2** *Lägesbedömning:* Planområdet uppfyller samtliga krav på direkt närhet till god kollektivtrafik, god cykelinfrastruktur samt god service. Parkeringstalet dras av med 0,05.
- 3** *Projektanpassning:* Då inga verksamheter är planerade finns det inte särskilt goda förutsättningar för att samutnyttja parkeringsplatser. Lägenhetsfördelningen är i normalspannet. Sammantaget ger detta att parkeringstalen ligger kvar oförändrat.
- 4** *Mobilitetslösningar:* Mobilitetsåtgärder kommer att erbjudas och ett mobilitetsavtal för baspaketet är under framtagande. Parkeringstalet räknas ner med 0,05.

Sammanställning Parkeringstal/-platser

P-tal

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdels-centrum	Läges-bedömning	Projekt-anpassning	Mobilitets-lösningar
Bil (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-E	0,6	-	0,6 -0,05 = 0,55	0,55 +/-0 = 0,55	0,55 -0,05 = 0,50
Cykel (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-E	2,5	-	2,5 +/-0 = 2,5	2,5 +/-0 = 2,5	2,5 +/-0 = 2,5

Antal P-platser

		Bil	Bil	Cykel	Cykel
	Antal lgh ca	P-tal Steg 1-4	P-platser antal	P-tal Steg 1-4	P-platser antal
Bostäder- Hus A	38	0,5	19	2,5	95
Bostäder- Hus B	38	0,5	19	2,5	95
Bostäder- Hus C	38	0,5	19	2,5	95
Bostäder- Hus D	38	0,5	19	2,5	95
Bostäder- Hus E	38	0,5	19	2,5	95
Totalsumma	190		95		475

Utöver parkeringsplatser för bil som visas i tabellen ska 3 st bilpoolplatser finnas på attraktivt läge eller i nära anslutning till fastigheten enl mobilitetsavtal som tecknas med Göteborgs Stad.

Innehållsförteckning

	Sammanfattning	2
	Inledning – bakgrund & syfte	5
Steg 1	Normalspann	6
	Läge i staden	6
	Resultat Steg 1 – Normalspann	6
Steg 2	Lägesbedömning	7
	Kollektivtrafik	8
	Cykel	8
	Övrigt	8
	Service och andra urbana verksamheter	9
	Befintlig parkering	10
	Slutsats	10
	Resultat Steg 2 – Lägesbedömning	11
Steg 3	Projektanpassning	11
	Slutsats	11
	Resultat Steg 3 – Projektanpassning	11
Steg 4	Mobilitetslösningar	12
Resultat	Resultat P-tal	12
	Sammanställning Parkeringstal/-platser	12
	Parkeringslösning – bil / cykel	13
	Parkeringslösning - illustration	15
	Reglering, kostnadstäckning och byggskede	16

Inledning – bakgrund och syfte

Planarbetet för Opalrtorget inleddes i samband med det program som togs fram för stadsutveckling i södra Tynnered 2005. Efter ett omtag vann ett reviderat och förtydligat planförslag för själva torgområdet, parken, lokalgata till Skattegårdsvägen och bebyggelsen i närområdet laga kraft 2015-11-27. Detaljplanen för Rubingatan, inledningsvis benämnd Opalrtorget Etapp II, är en vidareutveckling med samma vision att utveckla området kring Opalrtorget *”till ett attraktivt och tryggt område av hög arkitektonisk kvalitet med goda förutsättningar för boende, sociala kontakter, kultur-aktiviteter och rekreation, och goda förbindelser till staden, havet och grönområden.”*

Planområdet ligger i Tynnered, ca 7 kilometer sydväst om Göteborgs centrum. Projektet innebär förtätning av befintligt bostadsområde längs Rubingatan med etablering av nya bostäder på den sydvästra sidan av gatan i skogsslänt ned mot Opalrtorget.

Göteborgs stad har efterfrågat en relativt hög exploatering med minimum 15 000 kvm BTA för bostadsändamål. Detaljplaneförslaget föreslås därför innehålla ca 190 lägenheter. Det ingår ingen öronmärkt yta för verksamheter i planen.

Planen medger bostäder fördelade på fem hus, hus A-E med ca 30-38 lägenheter i varje hus. Byggnaderna ligger i soutterräng med access från gavelsidan mot Rubingatan och med möjliga bostäder i planen nedanför entréplanet. En av utmaningarna är att säkerställa tillgänglighet på den topografiskt och storleksmässigt utmanande tomten.

Rubingatan stiger successivt mot söder. Planerade byggrätter medger möjlig infart till mindre garage i fyra av byggnaderna där infarten väljs på den sida där nivåskillnaden är som minst. Planen medger även angöringsplatser och markparkeringar mot Rubingatan. Cykelparkering löses genom markparkering mot gata samt i parkeringsgarage, cykelrum samt förråd.



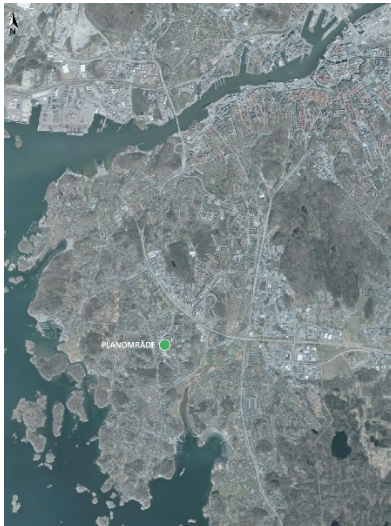
Figur 1. Illustrationsplan

P-tal Startvärde Steg 1 - Normalspann

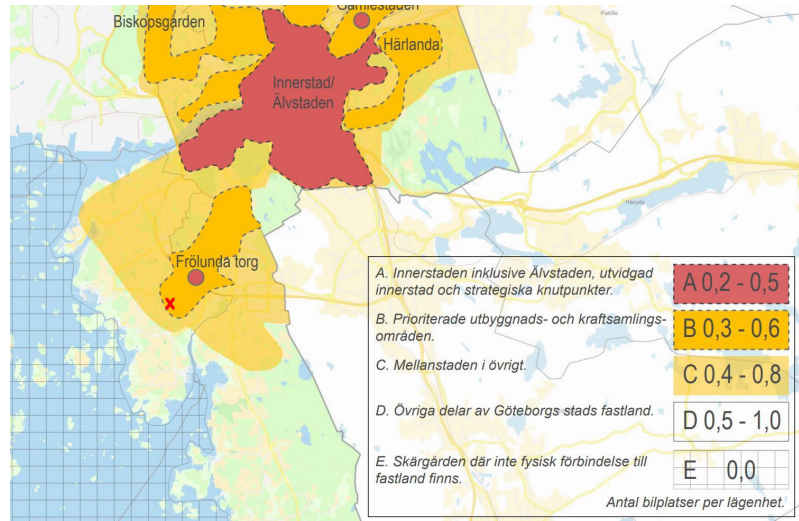
I detta avsnitt bestäms startvärden för bil- och cykelparkering för planerade bostäder.

Läge i staden

Planområdet ligger i Tynnered, ca 7 kilometer sydväst om Göteborgs centrum. Projektet innebär förtätning av befintligt bostadsområde längs Rubingatan med etablering av nya bostäder på den sydvästra sidan av gatan i skogsslänt ned mot Opalrtorget.



Figur 2. Läge i staden, grön prick.



Figur 3. Platsen vid rött kryss.

Källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad.

Planen befinner sig helt inom område B-”Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden”. Se figur 3 nedan. Det betyder att planen får ett normalspann för bil på 0,3 - 0,6 bilplatser per lägenhet. Då ingen verksamhet är planerad i planen behöver startvärde för detta ej utredas.

Startvärde för bilparkering - bostäder

Flerbostadshusen förväntas få genomsnittlig lägenhetsfördelning. Startvärdet utgår från det övre värdet i spannet för området, dvs 0,6 parkeringsplatser/lgh inkl. besöksparkering.

Startvärde för cykelparkering - bostäder

Flerbostadshusen förväntas få genomsnittlig lägenhetsfördelning. Startvärdet för cykelparkering blir då 2 cykelplatser i cykelrum eller förråd per lägenhet samt ytterligare 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende. Senast nämnda skall placeras i nära anslutning till husets entreér. Totalt 2,5 cykelplatser per lägenhet.

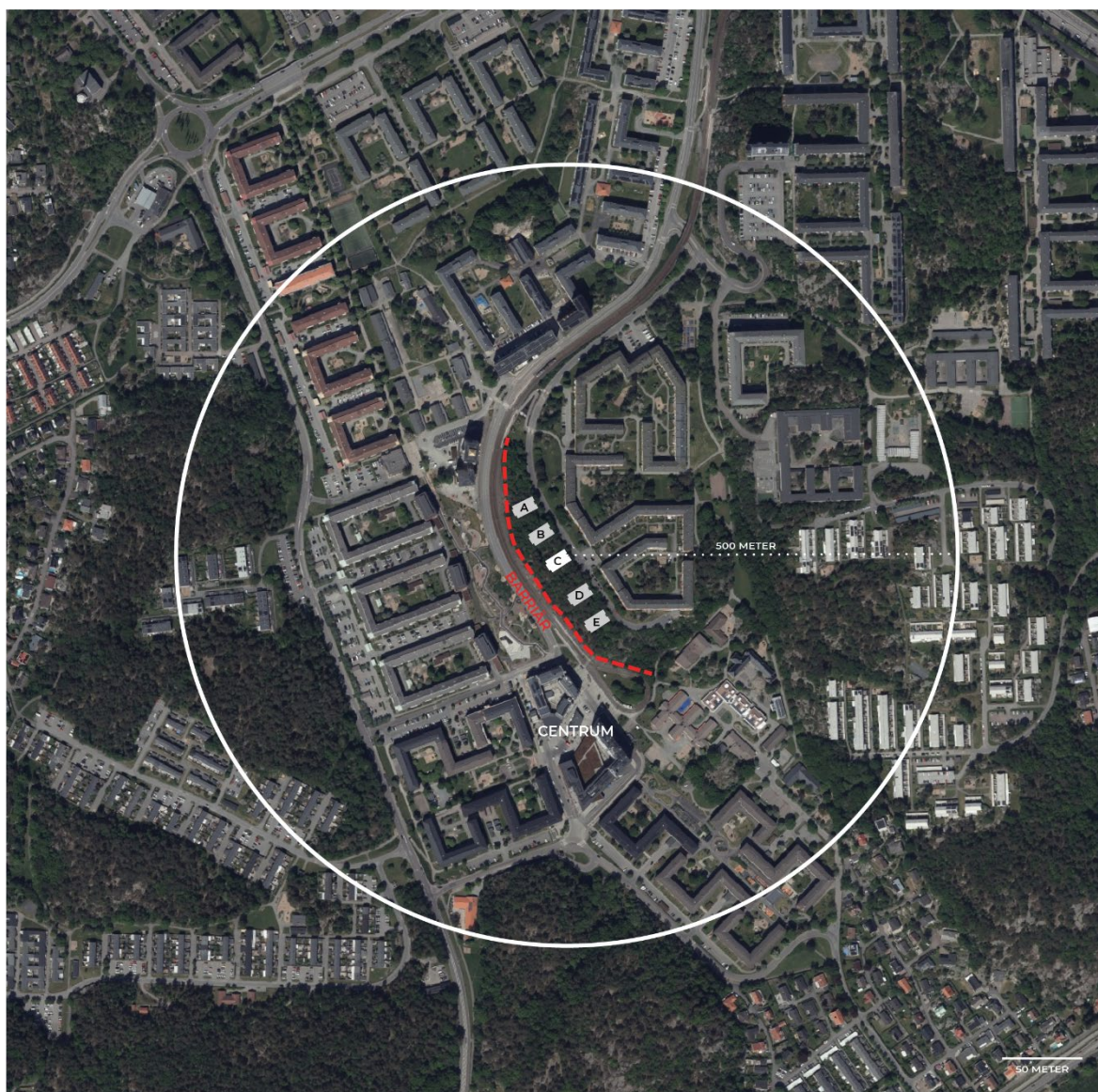
Resultat Steg 1 Startvärde - Normalspann

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-E	0,6				
Cykel (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-E	2,5				

Steg 2 - Lägesbedömning

I detta avsnitt analyseras planens läge i staden mer i detalj. Då planen ligger i zon B är närhet till stort stadsdelscentrum ej relevant.

Då planen ligger i en bergsslänt som vetter ned mot spårvagnsspår utgör detta en barriär som begränsar utredningsområdet i sydvästlig riktning. Barriären avslutas vid övergångar över spåren. Planområdet har stora höjdskillnader vilket räknats med (gångfaktor 10) i de avståndsberäkningar som presenteras i detta avsnitt.



Figur 4. Radie visar 500m, platsen har stor höjdskillnad mot sydväst och torg/centrum/service.

Kollektivtrafik

Utredningsområdet innehåller bl a två spårvagnshållplatser med tät trafik. Opalatorget som ligger vid områdets centrum samt Smaragdgratan som ligger norr om planområdet. Båda hållplatserna trafikeras av linje 1 och 7 med 10-minuterstrafik under dagen fram till ca kl 01 på natten.

Direkt närhet till*:	God kollektivtrafik Hållplats - Smaragdgratan	God kollektivtrafik Hållplats - Opalatorget
Avstånd i meter		
Bostäder- Hus A	130+40 = 170	>500
Bostäder- Hus B	165+60 = 225	>500
Bostäder- Hus C	205+80 = 285	>500
Bostäder- Hus D	255+100 = 355	>500
Bostäder- Hus E	300+120 = 420	>500

Avstånd redovisas som verkligt gångavstånd + höjdförflyttning x10 = summa
 *definition enl. Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i GBG stad

Cykel

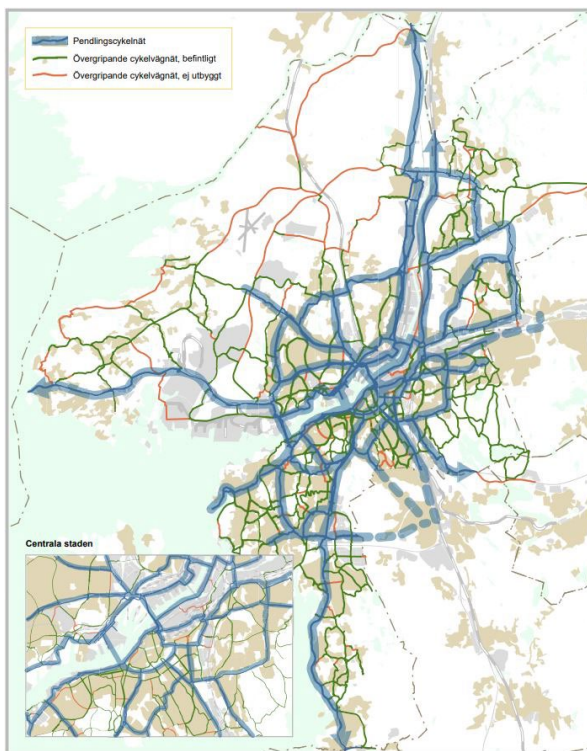
Närmsta koppling till det vida pendlingscykelnätet i Göteborg är vid Tynneredsmotet. Cykelvägen dit passerar vid Smaragdgratans hållplats norr om hus A-E och är nyligen upprustad.

Det övergripande cykelvägnätet ringar in området via Näsetvägen och Grevegårdsvägen.

Utöver detta finns det gott om mindre cykelbanor. Avstånd till cykelnätet redovisas i tabell nedan.

Övrigt

Det finns inga befintliga bilpooler inom utredningsområdet. Olika leverantörer har poolbilar vid Opalgatan och Frölunda torg, en promenad på ca 1,5 km. Man kan även ta sig dit med spårvagn, linje 1 och 7.



Figur 5. Övergripande cykelvägnät. Källa: goteborg.se

Direkt närhet till*:	Pendelcykelled vid Smaragdgratans hållplats	Pendlings- cykelnätet vid Tynnered
Avstånd i meter		
Bostäder- Hus A-E	190 – 440 m se tabell Kollektivtrafik ca 20 m längre väg	>500

Avstånd redovisas som cykelavstånd via cykelbana/lågt trafikerad gata + höjdförflyttning x10 = summa
 *definition enl. Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i GBG stad

Service och andra urbana verksamheter

I närområdet finns det flera skolor och ett stadsdelscentrum. Det finns även ett utbud av butiker och annan service samt en park vid Opaltorget och ett naturstråk öster om Rubingatan.



Figur 6. Service och hållplatser i planens närhet.

Direkt närhet till*:	PLANGRÄNS NORR	PLANGRÄNS SÖDER
Avstånd i meter		
1 – Serviceboende	172+40 = 220	355+120 = 495
2a – Vättnedalssk F-6	228+50 = 278	476+160=636 >500
2b – Drakenb.sk F-9	351+200 = 551 >500	103+100=203
3a – Alma Supermarket	253+100 = 353	499+190=689 >500
3b - Hemköp	622+120 = 742 >500	364+130=494
4a – Park	255+100 = 355	366+130=496
4b – Naturstråk	300+60 = 360	120+100=220
5 - Opalkyrkan	628+120 = 748 >500	369+130=499
6 – Vårdcentral	628+120 = 748 >500	369+130=499
7 - Bibliotek	624+120 = 744 >500	364+130=494

Avstånd redovisas som verkligt gångavstånd + höjdflyttning x10 = summa
 *definition enl. Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i GBG stad

Befintlig parkering

Befintlig bebyggelse sydöst om Rubingatan har privat parkering i parkeringsgarage samt markparkering på sin fastighet. På markparkeringen finns ett fåtal avgiftsparkeringar. Berörd Brf vill ej att avgiftsparkeringen skall belastas av den nya bebyggelsen.

Längs Rubingatan är det idag 30-minuters parkering längs ena sidan. Det kommer inte bli boende- eller långtidsparkering längs Rubingatan.

Den samlade bedömningen är att planen inte påverkar befintlig parkering i området. Rubingatan har varken boendeparkering/gatuparkering eller annan parkeringsresurs på annan fastighet som kan samutnyttjas.

Slutsats

Bilparkering – bostäder

Hus A-E ligger klarar att uppfylla krav på direkt närhet till god kollektivtrafik, god cykelinfrastruktur samt god service. Parkeringstalet dras av med 0,05.

Planen anses ej påverka befintlig parkering i närområdet.

Cykelparkering – bostäder

Förutsättningarna för att ta sig till och från platsen med cykel är inte så pass bra att det motiverar en ökning av parkeringstalet. Det finns inte heller anledning att sänka parkeringstalet då cykelnätet i området bedöms kunna förbättras framöver. Parkeringstalet ligger därför kvar oförändrat i detta steg.

Resultat Steg 2 - Lägesbedömning

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdels-centrum	Läges-bedömning	Projekt-anpassning	Mobilitets-lösningar
Bil (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-E	0,6	-	0,6 -0,05 = 0,55		
Cykel (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-E	2,5	-	2,5 +/-0 = 2,5		

Steg 3 - Projektanpassning

I detta avsnitt redovisas projektets karaktär utifrån de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna.

Fastigheterna bedöms ha normal lägenhetsfördelning, dvs inte övervägande små eller stora lägenheter.

Bilparkering bostäder:

Parkeringstalet ligger kvar. Då inga verksamheter är planerade i planen kan man ej heller anse att särskilt goda möjligheter till samutnyttjande av bilplatser är möjlig. För att erhålla flexibiliteten i normalspannet bör en andel av parkeringen inte vara fasta privata platser.

Cykelparkering bostäder:

Parkeringstalet ligger kvar oförändrat. Ingen annan projektspecifik förutsättning som kan förväntas ge förändrad efterfrågan på cykelparkering kan motiveras.

Slutsats

Bilparkering – bostäder

Då inga verksamheter är planerade finns det inte särskilt goda förutsättningar för att samutnyttja parkeringsplatser. Lägenhetsfördelningen ligger i normalspannet. Sammantaget ger detta att parkeringstalen för bil ligger kvar oförändrat.

Cykelparkering – bostäder

Lägenhetsfördelningen ligger i normalspannet. Parkeringstalen för cykel ligger därför kvar oförändrat.

Resultat Steg 3 - Projektanpassning

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdels-centrum	Läges-bedömning	Projekt-anpassning	Mobilitets-lösningar
Bil (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-E	0,6	-	0,6 -0,05 = 0,55	0,55 +/-0 = 0,55	
Cykel (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-E	2,5	-	2,5 +/-0 = 2,5	2,5 +/-0 = 2,5	

Steg 4 - Mobilitetslösningar

I de planerade byggnaderna finns goda framtida förutsättningar att minimera användandet av bil för transporter med hjälp av mobilitetslösningar. Projektet ligger relativt nära bra service och kollektivtrafik, med goda förbindelser till det sekundära gång- och cykelvägarna. Då Göteborgs stad har en vision om ökat cyklande kan man anta att cykelnätet kommer förbättras framöver. De förändringar som pågår runt Opaltorget med ett bredare serviceutbud ökar incitamenten för att nyttja dessa tjänster lokalt. I kombination med mobilitetslösningar ger detta goda förutsättningar för ökad andel transporter till fots, med cykel och kollektivtrafik.

Det finns vinster såväl globalt/klimatmässigt som byggkostnadsmässigt att minimera bilanvändandet. Mobilitetsavtal tecknas med Göteborgs Stad. Det är ett viktigt och avgörande arbete kvar att besluta husens kommande innehåll och gestaltning. Till detta arbete hör även att sätta samman den bästa kombinationen av bostadsfunktioner och -kvaliteter för just denna plats. En del av detta handlar om vad de boende ska ha för möjligheter gällande mobilitetslösningar. Enl mobilitetsavtalet räknas p-talet ner -0,05 för tillhandahållande av startpaket till nyinflyttade, löpande information om mobilitet, kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade, extra god cykelparkering, bilpoolsplatser, mobilitetsansvarig och realtidstavlor för kollektivtrafiken samt att bilparkeringshyran särredovisas. Utbyte har skett från Mobilitetsåtgärder Baspaket, från begränsning av fasta parkeringsplatser till realtidstavlor för kollektivtrafiken. Detta byte har gjorts för att det är ett antal bilparkeringsplatser, 10 st/hus som ligger i låsta garage i fyra av byggnaderna. Dessa är svåra att hålla öppna för flera användare. Vid inflyttning kommer bostadsrättens styrelse att bemanna olika poster för ansvarsområden av driften i huset, bl a kommer en mobilitetsansvarig att utses.

Resultat Steg 4 - Mobilitetslösningar

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdels-centrum	Läges-bedömning	Projekt-anpassning	Mobilitets-lösningar
Bil (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-E	0,6	-	0,6 -0,05 = 0,55	0,55 +/-0 = 0,55	0,55 -0,05 = 0,50
Cykel (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-E	2,5	-	2,5 +/-0 = 2,5	2,5 +/-0 = 2,5	2,5 +/-0 = 2,5

Resultat P-tal

I tabeller nedan sammanställs det totala behovet av cykel- och bilparkering utifrån det parkeringstal som tagits fram i steg 1-4.

Sammanställning Parkeringstal/-platser

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdels-centrum	Läges-bedömning	Projekt-anpassning	Mobilitets-lösningar
Bil (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-E	0,6	-	0,6 -0,05 = 0,55	0,55 +/-0 = 0,55	0,55 -0,05 = 0,50
Cykel (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-E	2,5	-	2,5 +/-0 = 2,5	2,5 +/-0 = 2,5	2,5 +/-0 = 2,5

Antal P-platser

	Antal lgh ca	Bil P-tal Steg 1-4	Bil P-platser antal	Cykel P-tal Steg 1-4	Cykel P-platser antal
Bostäder- Hus A	38	0,5	19	2,5	95
Bostäder- Hus B	38	0,5	19	2,5	95
Bostäder- Hus C	38	0,5	19	2,5	95
Bostäder- Hus D	38	0,5	19	2,5	95
Bostäder- Hus E	38	0,5	19	2,5	95
Totalsumma	190		95		475

Utöver parkeringsplatser för bil som visas i tabellen ovan ska 3 st bilpoolplatser finnas på attraktivt läge eller i nära anslutning till fastigheten enl mobilitetsavtal som tecknas med Göteborgs Stad. Antalet beräknas utifrån graden av exploatering.

Parkeringslösning - bil

Behovet per hus beräknas till 19 bilplatser inkl. besöksparkering, varav en skall vara tillgänglig. Utöver detta tillkommer 1 st angöringsplats i nära anslutning vardera entré. Illustrationsplanen (se fig. 1) visar per hus på förgården mot entréerna 1 angöringsplats samt 1 st tillgänglig plats. Utöver det planerar vi ca 10 platser i fyra av husen i mindre garage där infarten väljs på den sida där nivåskillnaden är som minst vilket gör att infartsväg/ramp inte tar så stor yta i anspråk. Utöver detta planerar vi en gemensam markparkering i den norra delen av området. Här placeras även 3 st bilpoolplatser. Befintliga platser längs Rubingatan påverkas ej under byggskedet. Korttidsparkeringen som idag finns utmed Rubingatan bör ligga kvar för möjlighet till kortare stopp.

Parkeringslösning - cykel

Som redovisats i tabell behövs totalt 95 parkeringsplatser för cykel per hus. Minst 19 av dessa skall placeras nära entréer.

I föreslagna utformning räknar vi med att 1 cykel per lägenhet får plats i det egna lägenhetsförrådet. Vi ska sedan anordna 285 platser för cyklar på mark och inom byggnaderna. Utformningen på situationsplanen visar 20 st platser per förgårdsmark nära entréer (totalt 100 st) och resterande 185 platser förläggs i gemensamma cykelförråd i byggnaderna med samma access som till garagen i fyra av byggnaderna, 37 platser per cykelförråd. I den byggnad som inte har parkeringsramp kan ingången till cykelförrådet också få en god tillgänglighet. Den enkla accessen bidrar till att de boende ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel. Cykelpump, dörrar med automatisk dörröppning, gynnsamt manöverutrymme samt god belysning och skyltning kommer att tillhandahållas. Lokalerna kommer även att hållas rena och snygga med bl a årlig sanering av trasiga eller övergivna cyklar.

Parkeringsplatser

Antalet platser för exploateringen utifrån framräknade parkeringstal och exploateringens antal lägenheter/BTA syns i tabellen ovan. Exploateringen avser inte andra verksamheter än bostäder.

Antal platser enligt särskild utredning för mobilitet och parkering

Antal platser enligt särskild utredning för mobilitet och parkering är ej utförd.

Antal platser för ersättning

Projektet tar inte i anspråk befintlig parkering som används av bostäder eller verksamheter.

Antal platser för rörelsehindrade eller andra fordon

För varje hus behövs en tillgänglig p-plats för bil vilket ger totalt 5 platser. För varje hus behövs en plats för angöring med bil vilket ger totalt 5 platser som inte räknas med i parkeringstalet. Servicefordon är sällan kommande och servicearbete utförs ofta på kort tid. Angöringsplats i kombination med korttidsparkering utmed Rubingatan samt att några av markparkeringarna kommer att användas som flexibla besöksplatser täcker behovet vid serviceåtgärder.

Sammanställning bil och cykelparkering.

Lokalisering, utrymme och utformning se figur nedan.



Figur 7. Illustration över gemensam parkering i norr som utförs där marken är gynnsam för två nivåer av markparkering. Den översta bildar ett bjälklag över det nedre.



Parkeringslösning

Bilplatser och cykelplatser

Det förväntas inte finnas någon ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet och inte heller samverkan mellan flera exploater varför projektet behöver lösa alla bil- och cykelparkeringar på egen mark och i byggnad. Utformningen under detaljplaneskedet har hanterat de svåra topografiska förhållandena som finns. Det är nu en spridning gällande placering och utformning av ytor avsedda för cykel- och bilparkeringar med möjlighet till anpassningar när byggnadernas verkliga utformning sätts. Detta ihop med utveckling av framtida beslutade mobilitetslösningar bedömer vi kunna ge goda funktionskvaliteter för de boende.

I detaljplan inomhus avsätts enl riktlinjer 2,0 kvm per cykelplats (parkeringsyta och manöveryta/gångar) och utomhus 1,0 kvm per cykelplatser.

Vi redovisar på mark 20 st platser per förgårdsmark nära entréer, totalt 100 st, d v s totalt 100 kvm. Inomhus räknar vi med 190 st i lägenhetsförråd d v s totalt 380 kvm samt samt 185 st i gemensamma cykelförråd med access från infartsramp (37 platser per cykelförråd) d v s totalt 370 kvm. Beskrivning hur dessa utformas finns i avsnittet Steg 4. Mobilitetslösningar under punkten "Parkeringslösning – cykel".

Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Som tidigare nämnts ligger området på en höjd med spårvagnsnätet som en barriär mot övriga områden vilket i kombination med den stora höjdskillnaden gör det osannolikt att andra gator än Rubingatan är aktuella för parkeringsflykt. Då denna gata ej har gatuparkering förutom korttidsparkering bedöms risken för parkeringsflykt som mycket liten.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Parkeringsplatserna för bil planeras i mindre p-garage under hus samt som markparkering, några få mot Rubingatan och en större samlad markparkering norr om byggnaderna. Avgiften för parkeringstillstånd samt kostnader som härrör från parkering behöver särredovisas i nybildad bostadsrättsförening för att ge föreningen transparens om vilka kostnader/intäkter som parkeringen genererar.

Uthyrningsgraden i garagen bedöms som god då sannolikheten att 50 % av de boende kommer ha bil då området inte ligger i nära anslutning till områden med hög andel arbetsplatser men att direkt närhet till service och cykelpendlingsstråk uppfylls. Trafikalstringen minskas dock genom bl a mobilitetsåtgärder.

Då markparkeringen planeras bli besöksparkering bedöms dessa till viss del belasta de boende kostnadsmissigt. Å andra sidan har samtliga boende indirekt nytta av besöksparkeringen. Anläggningskostnaden för garageparkeringen bedöms till 350 000 kr/plats. Avskrivningstiden sätts till 50 år.

Typ av kostnad	Kostnad / år	Kostnad / mån
Drift, underhåll, förvaltning	1300	108
Anläggningskostnad	7000	583
Markvärde	-	-
Total kostnad	8300 kr	691 kr

Tabell: Kostnader för att anlägga garage per parkeringsplats

Garagehyran för garage i närområdet (Opalgatan) ligger på ca 1000 kr/mån vilket bedöms ligga i det övre spannet för betalningsviljan i området. Beräknad kostnad för projektets parkering ligger lägre och sannolikheten för att boende utan bil skall behöva subventionera kostnaden bedöms som låg.

Ersättningsplatser

Den samlade bedömningen är att planen inte påverkar befintlig parkering i området. Ersättningsplatser behövs därför inte anordnas.