Mobilitets- och parkeringsutredning 2021-02-23
Rubingatan

Projekt:	Detaljplan för Rubingatan (tidigare Detaljplan Opaltorget etapp 2)
Fastighetsägare:	Fastighetskontoret Göteborgs stad
Markavtal med:	HSB Göteborg, Nordr och AF Byggutveckling
Författare:	What! arkitektur genom Oskar Strand - oskar@whats.se
Kontaktperson:	Jannika Wirstad – jannika@whats.se

Dokumenthistorik:
Version 1.0 2021-02-23
Version 1.1 2021-04-07

Parkeringsutredning följer anvisningar i:
”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1.1, Dnr 16-0469, 17 april 2019”
”Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, Dnr 16-0469, 24 april 2018”

Sammanfattning

Planarbetet för Opaltorget 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 Opaltorget Etapp II, är en vidareutveckling med samma vision att utveckla området kring Opaltorget ”*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 Opaltorget.

Göteborgs stad har efterfrågat en relativt hög exploatering med minimum 20 000 kvm BTA för bostadsändamål. Detaljplaneförslaget föreslås därför innehålla ca 220 lägenheter med 20 100 kvm BTA för bostadsändamål. Det ingår ingen öronmärkt yta för verksamheter i planen.

Då planen består av tre olika fastigheter som utvecklas av olika aktörer kommer dessa särredovisas i följande utredning med följande beteckningar och omfattning.

Hus A-B: 73 lgh / 6700 kvm BTA för bostadsändamål

Hus C-D: 73 lgh / 6700 kvm BTA för bostadsändamål

Hus E-F: 73 lgh / 6700 kvm BTA för bostadsändamål

Planerade byggrätter medger halvplansförskjutna p-däck i suterräng under gård som möjliggör en anpassning med fler eller färre parkeringar, beroende på behovet av bilparkeringsplatser i bygglovsskedet. Cykelparkering löses genom markparkering mot gata samt i parkeringsgarage, cykelrum samt förråd.

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:* Ingen av fastigheterna i planen uppfyller samtliga krav på direkt närhet till god kollektivtrafik, god cykelinfrastruktur samt god service. Parkeringstalen ligger därför kvar oförändrat i detta steg.

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: Inga mobilitetslösningar är planerade. Ingår ej i utredningen.

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-B	**0,6**	-	0,6 +/-0 = **0,6**	0,6 +/-0 = **0,6**	-
Bostäder- Hus C-D	**0,6**	-	0,6 +/-0 = **0,6**	0,6 +/-0 = **0,6**	-
Bostäder- Hus E-F	**0,6**	-	0,6 +/-0 = **0,6**	0,6 +/-0 = **0,6**	-
Cykel (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-B	**2,5**	-	2,5 +/-0 = **2,5**	2,5 +/-0 = **2,5**	-
Bostäder- Hus C-D	**2,5**	-	2,5 +/-0 = **2,5**	2,5 +/-0 = **2,5**	-
Bostäder- Hus E-F	**2,5**	-	2,5 +/-0 = **2,5**	2,5 +/-0 = **2,5**	-

Antal P-platser

		Bil	Bil	Cykel	Cykel
	Antal lgh	P-tal Steg 1-3	P-platser antal	P-tal Steg 1-3	P-platser antal
Bostäder- Hus A-B	73	0,6	44	2,5	183
Bostäder- Hus C-D	73	0,6	44	2,5	183
Bostäder- Hus E-F	73	0,6	44	2,5	183
Totalsumma	**219**		**132**		**549**

Innehållsförteckning

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

Inledning – bakgrund och syfte

Planarbetet för Opaltorget 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 Opaltorget Etapp II, är en vidareutveckling med samma vision att utveckla området kring Opaltorget ”*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.”*

Detaljplanen syftar till att möjliggöra bostadsutveckling i nära anslutning till befintligt bostadsområde längs Rubingatan. På den sydvästra sidan av gatan i skogsslänt ned mot Opaltorget planeras nybyggnation av sex flerbostadshus uppdelat på tre fastigheter. Se Illustrationsplan nedan.

Den relativt höga exploateringen som efterfrågats av Göteborgs Stad med minimum 20 000 kvm BTA för bostadsändamål, har ställt krav på en effektiv lösning för bilparkering som också ska kunna säkerställa tillgänglighet enl. BBR på den topografiskt och storleksmässigt utmanande tomten. Förslaget som tagits fram möjliggör halvplansförskjutna parkeringsdäck mellan varje huspar. Dessa kan i bygglovskedet anpassas till de topografiska förutsättningarna utmed Rubingatan som i norr ligger i sin lågpunkt för att klättra upp ca 10 m till den högre punkten i söder vid Rubingatans vändplan.

Preliminär omfattning av nybyggnationen är ca 220 lägenheter fördelat på 20 100 kvm BTA för bostadsändamål. Det ingår ingen öronmärkt yta för verksamheter i planen.

Figur 1. Illustrationsplan fastighetsindelning.

Steg 1 - Normalspann

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

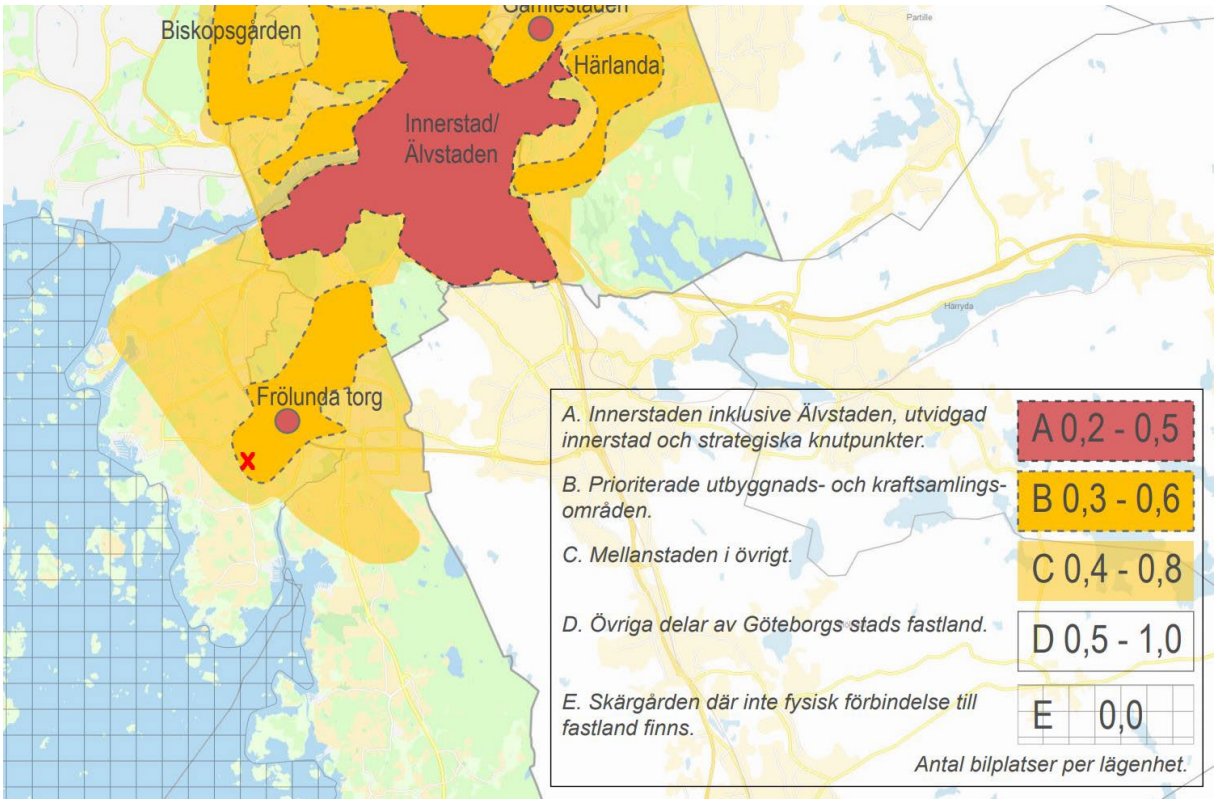
Läge i staden

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 Opaltorget.

Figur 2. Läge i staden, markeras med grön prick.

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.



Figur 3. Detaljplanens läge i staden, markeras med rött kryss. Källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad.

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.

Då planen består av tre olika fastigheter med olika byggherrar kommer dessa särredovisas i följande utredning med följande beteckningar och omfattning. (Se figur 1, sida 1 för indelning av planen)

Hus A-B: 73 lgh / 6700 kvm BTA för bostadsändamål

Hus C-D: 73 lgh / 6700 kvm BTA för bostadsändamål

Hus E-F: 73 lgh / 6700 kvm BTA för bostadsändamål

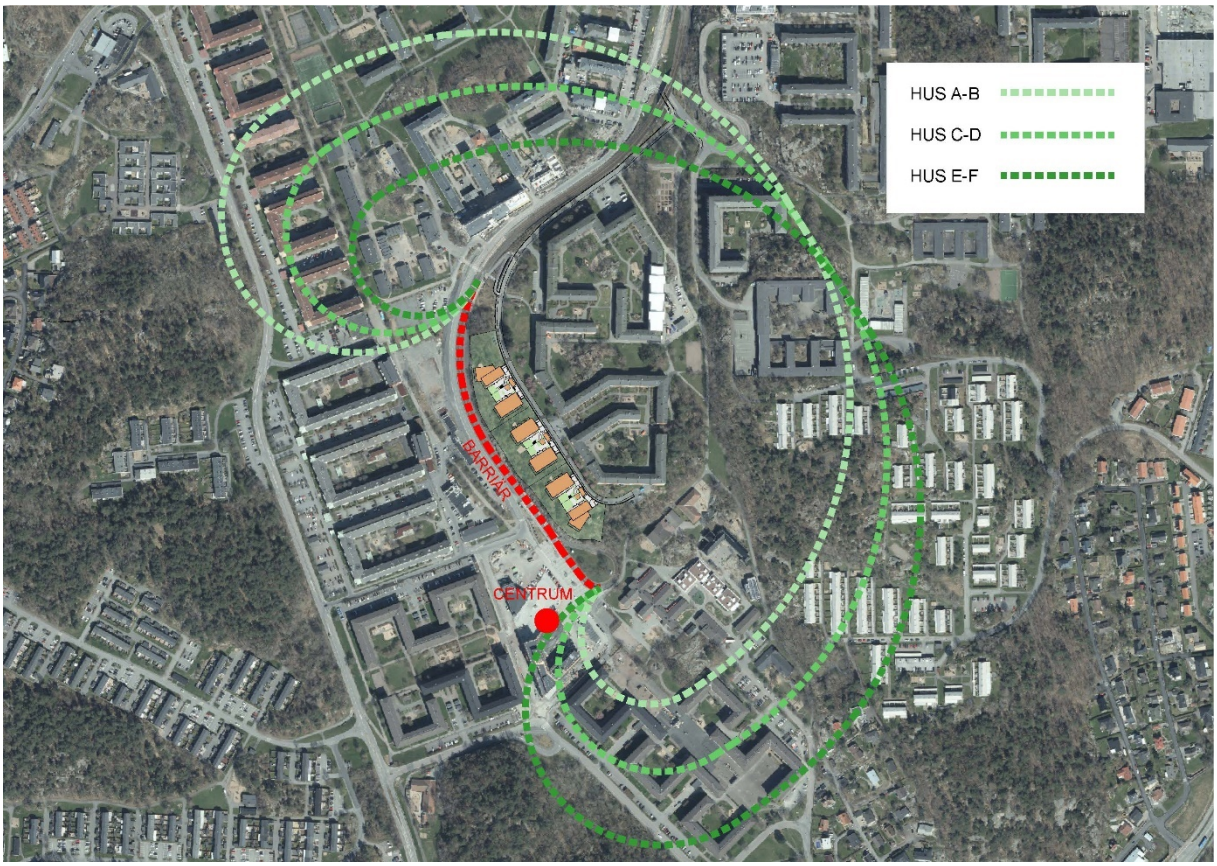
Resultat Steg 1 - Normalspann

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-B	0,6				
Bostäder- Hus C-D	0,6				
Bostäder- Hus E-F	0,6				
Cykel (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-B	2,5				
Bostäder- Hus C-D	2,5				
Bostäder- Hus E-F	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.

Utredningsområdet utgörs av en radie på 400m runt respektive fastighet. 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 (gånger faktor 10) i de avståndsberäkningar som presenteras i detta avsnitt. Höjdskillnaden samt den omväg man får ta för att komma runt barriären leder till att den faktiska gångvägen blir avsevärt längre än fågelvägen.



Figur 4. Utredningsområde 400m från respektive fastighet.

Kollektivtrafik

Utredningsområdet innehåller två spårvagnshållplatser med tät trafik. Opaltorget som ligger vid områdets centrum samt Smaragdgatan som ligger norr om planområdet. Båda hållplatserna trafikeras av linje 1 och 7.

Direkt närhet till*:	God kollektivtrafik Hållplats - Smaragdgatan	God kollektivtrafik Hållplats - Opaltorget
Avstånd i meter		
Bostäder- Hus A-B	138+50 = 188	>500
Bostäder- Hus C-D	240+90 = 330	>500
Bostäder- Hus E-F	323+130 = 453	350+240 = 590

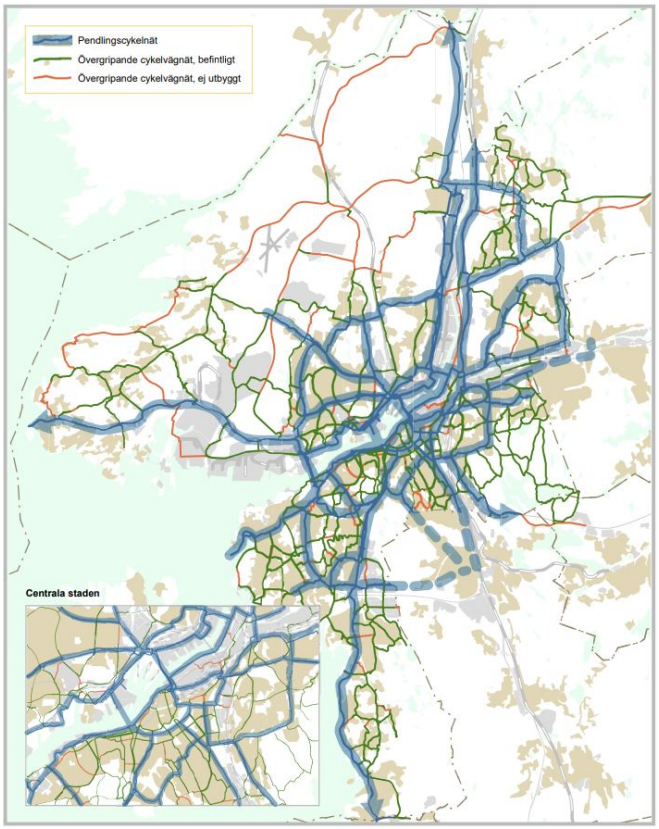
Avstånd redovisas som verkligt gångavstånd + höjdförflyttning x10 = summa
**definition enl. Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i GBG stad*

Cykel

Närmsta koppling till Pendlingscykelnätet är vid Tynneredsmotet.

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.



Figur 5. Övergripande cykelvägnät. Källa: goteborg.se

Övrigt

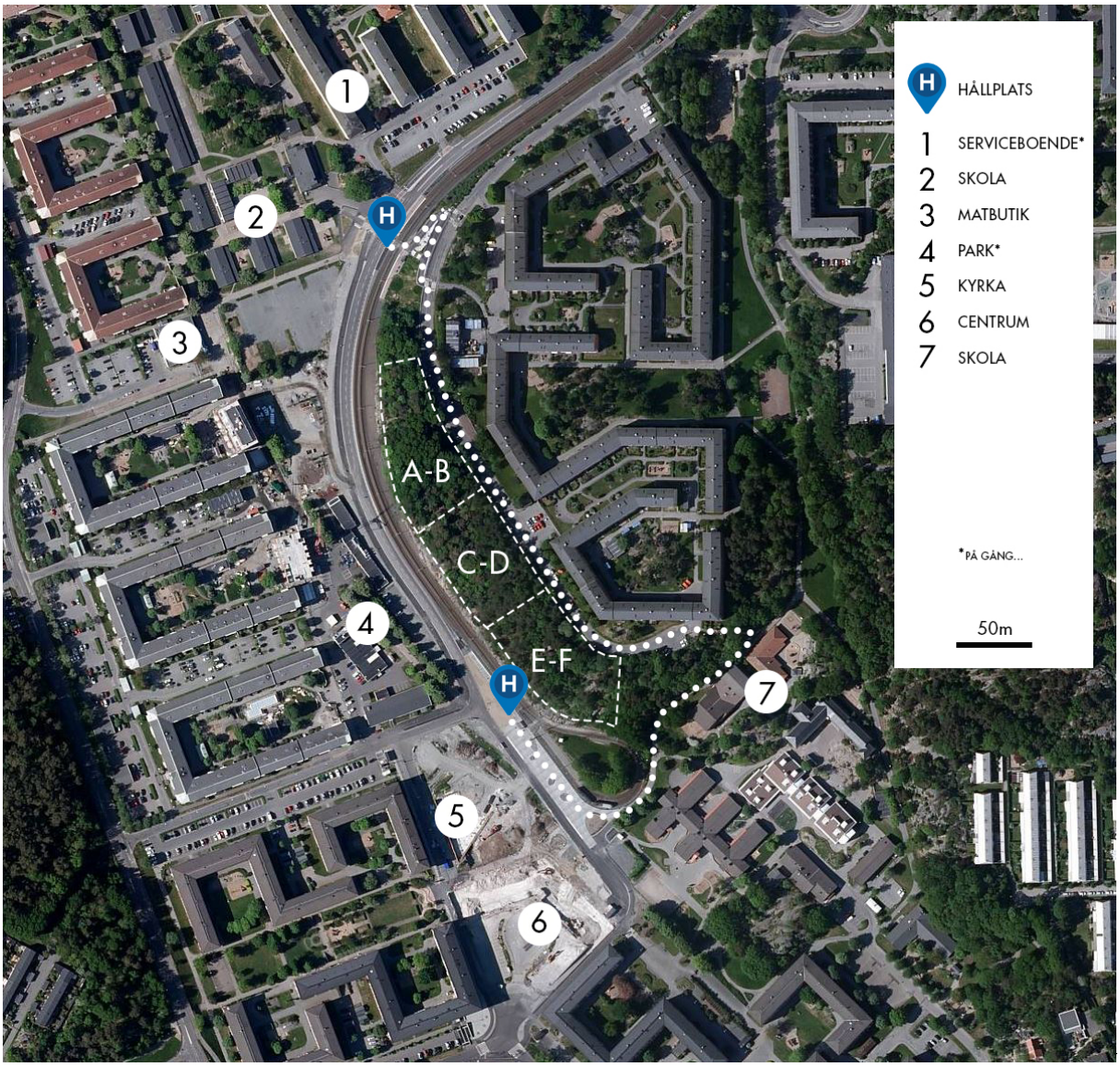
Det finns inga bilpooler inom utredningsområdet. Sunfleet och Move About har poolbilar vid Frölunda torg, en promenad på ca 1,5 km. Man kan även ta sig dit med spårvagn, linje 1 och 7.

Direkt närhet till*:	Pendlings-cykelnätet	Övergripande cykelvägnätet
Avstånd i meter		
Bostäder- Hus A-B	>500	482+150 = 632
Bostäder- Hus C-D	>500	>500
Bostäder- Hus E-F	>500	>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 som är under omarbetning. Inom kort kommer det finnas ett ännu större utbud av butiker och service samt en park vid Opaltorget. Barriären som spårvagnen utgör samt de stora höjdskillnaderna medför dock att mycket ej hamnar i direkt närhet även om det fågelvägen är nära.



Figur 6. Service och hållplatser i planens närhet.

Direkt närhet till*:	Hus A-B	Hus C-D	Hus E-F
Avstånd i meter			
1 - Serviceboende	231+40 = 271	333+70 = 403	>500
2 - Vättnedalsskolan	194+60 = 254	296+90 = 386	>500
3 – Alma Supermarket	311+120 = 431	>500	>500
4 – Framtida park	>500	>500	>500
5 - Opalkyrkan	>500	>500	>500
6 – Opaltorget centrumbildning	>500	>500	360+240=600
7 - Drakbergsskolan	>500	>500	218+210 = 428

Avstånd redovisas som verkligt gångavstånd + höjdförflyttning 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 avgiftsparkering. Berörd Brf vill ej att avgiftsparkeringen skall belastas av den nya bebyggelsen.

Längs Rubingatan är det idag 10-minuters parkering längs ena sidan. Då vägen skall rustas upp i samband med nybyggnationen är det idag oklart om 10-minutersparkeringen kommer vara kvar eller ej. Det kommer dock 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

Ingen av fastigheterna i planen uppfyller samtliga krav på direkt närhet till god kollektivtrafik, god cykelinfrastruktur samt god service. Parkeringstalet ligger därför kvar oförändrat i detta steg. 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-B	**0,6**	-	0,6 +/-0 = **0,6**		
Bostäder- Hus C-D	**0,6**	-	0,6 +/-0 = **0,6**		
Bostäder- Hus E-F	**0,6**	-	0,6 +/-0 = **0,6**		
Cykel (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-B	**2,5**	-	2,5 +/-0 = **2,5**		
Bostäder- Hus C-D	**2,5**	-	2,5 +/-0 = **2,5**		
Bostäder- Hus E-F	**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 kommer 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 normalsapnnet. 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-B	**0,6**	-	0,6 +/-0 = **0,6**	0,6 +/-0 = **0,6**	
Bostäder- Hus C-D	**0,6**	-	0,6 +/-0 = **0,6**	0,6 +/-0 = **0,6**	
Bostäder- Hus E-F	**0,6**	-	0,6 +/-0 = **0,6**	0,6 +/-0 = **0,6**	
Cykel (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-B	**2,5**	-	2,5 +/-0 = **2,5**	2,5 +/-0 = **2,5**	
Bostäder- Hus C-D	**2,5**	-	2,5 +/-0 = **2,5**	2,5 +/-0 = **2,5**	
Bostäder- Hus E-F	**2,5**	-	2,5 +/-0 = **2,5**	2,5 +/-0 = **2,5**	

Steg 4 - Mobilitetslösningar

Inga mobilitetslösningar är planerade i detta skede utan utreds av respektive aktör inför bygglovsskedet.

Man kan dock konstatera att projektet har goda framtid förutsättningar att minimera användandet av bil för transporter av flera skäl 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 till 2025 kan man anta att cykelnätet kommer förbättras i området 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 stora vinster i att minska antalet parkeringsplatser med avseende på byggkostnad av parkeringsgarage i suterräng. Baspaketet kan således vara en billig investering för respektive byggaktör att se över i nästa skede.

Steg 5 – Sammanställning Parkeringstal/-platser

I tabeller nedan sammanställs det totala behovet av cykel- och bilparkering utifrån det parkeringstal som tagits fram i steg 1-3.

Resultat 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-B	**0,6**	-	0,6 +/-0 = **0,6**	0,6 +/-0 = **0,6**	-
Bostäder- Hus C-D	**0,6**	-	0,6 +/-0 = **0,6**	0,6 +/-0 = **0,6**	-
Bostäder- Hus E-F	**0,6**	-	0,6 +/-0 = **0,6**	0,6 +/-0 = **0,6**	-
Cykel (antal/lgh)					
Bostäder- Hus A-B	**2,5**	-	2,5 +/-0 = **2,5**	2,5 +/-0 = **2,5**	-
Bostäder- Hus C-D	**2,5**	-	2,5 +/-0 = **2,5**	2,5 +/-0 = **2,5**	-
Bostäder- Hus E-F	**2,5**	-	2,5 +/-0 = **2,5**	2,5 +/-0 = **2,5**	-

Antal P-platser

		Bil	Bil	Cykel	Cykel
	Antal lgh	P-tal Steg 1-3	P-platser antal	P-tal Steg 1-3	P-platser antal
Bostäder- Hus A-B	73	0,6	44	2,5	183
Bostäder- Hus C-D	73	0,6	44	2,5	183
Bostäder- Hus E-F	73	0,6	44	2,5	183
Totalsumma	**219**		**132**		**549**

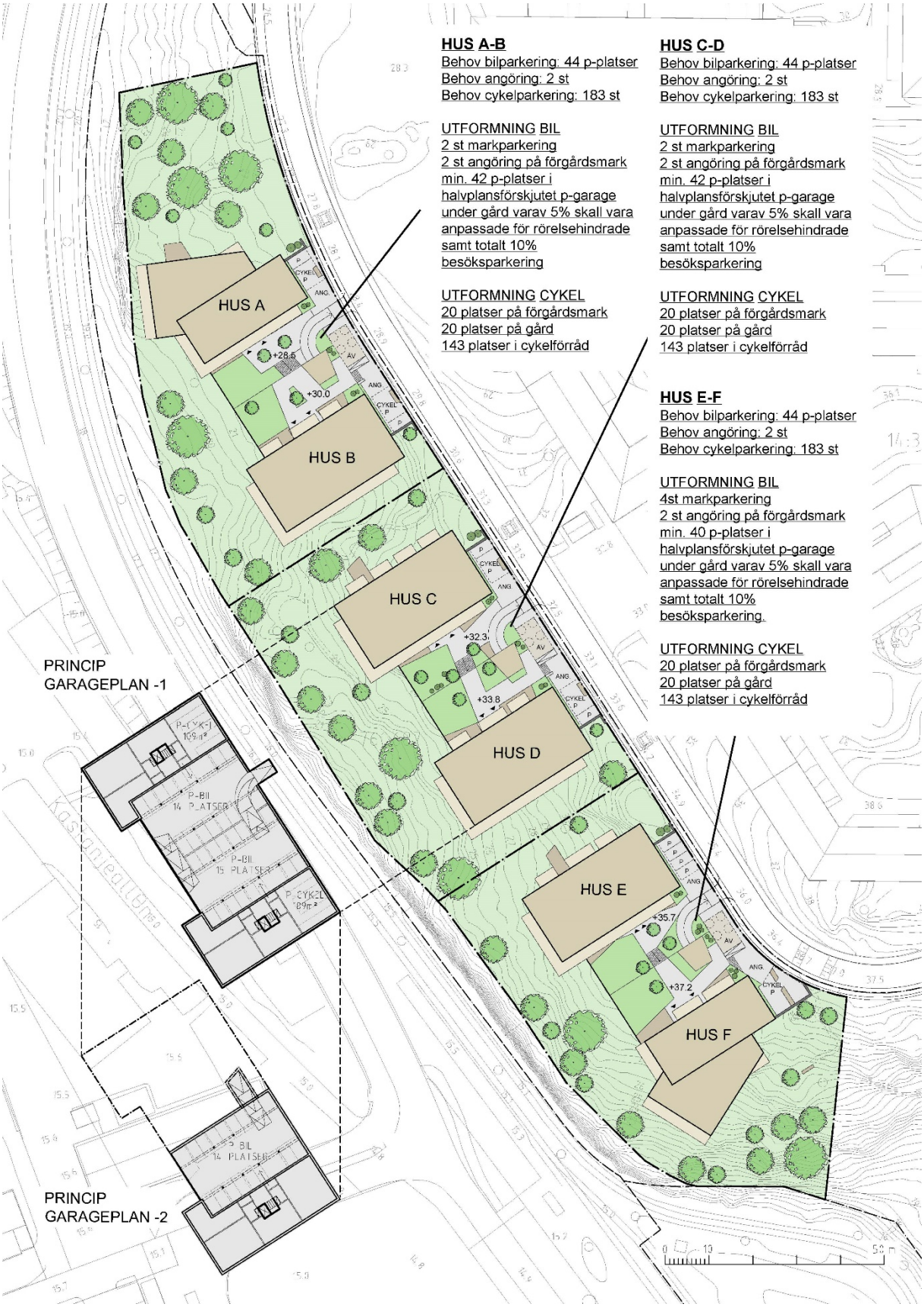
Parkeringslösning - bil

Behovet per fastighet är 44 bilplatser inkl. besöksparkering. Utöver detta tillkommer 2 st angöringsplatser i nära anslutning till entréer per fastighet. Illustrationsplanen (se fig. 7) visar 2-4 st markparkeringar (besöksparkering) + 2 angöringsplatser per fastighet. Resterande platser inkl. ev. kvarvarande besöksparkeringar förläggs i tre halvplansförskjutna p-däck under gård. Befintliga platser längs Rubingatan påverkas ej under byggskedet.

Parkeringslösning - cykel

Som redovisats i tabell på sidan 11 behövs totalt 183 parkeringsplatser för cykel per fastighet. 37 av dessa skall placeras nära entréer.

Föreslagen utformning föreslår 20 st platser på förgårdsmark och 20 st platser på gård till respektive fastighet. Resterande 143 platser förläggs i två cykelförråd på vardera 109m² per fastighet (se figur 7). Ca 60% av cykelparkeringen i förråd består av tvåvåningsställ. Ytor för cyklar följer anvisningar i Göteborgs stads cykelparkeringsguide.



Figur 7. Illustration över planerad parkeringslösning

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 10-minuters parkering bedöms risken för parkeringsflykt som mycket liten.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Större delen av parkeringsplatserna för bil kommer förläggas i p-garage under gård. Endast besöksparkering kommer förläggas som markparkering mot Rubingatan. Avgiften för parkeringstillstånd samt kostnader som härrör från parkering bör särredovisas i nybildad bostadsrättsförening för att ge föreningen transparens om vilka kostnader/intäkter som parkeringen genererar.

Uthyrningsgraden i garaget bedöms som god då sannolikheten att 60% av de boende kommer ha bil är hög då området inte ligger i nära anslutning till områden med hög andel arbetsplatser samt att den direkta närheten till service och cykelpendlingsstråk inte uppfylls på grund av fastigheternas läge.

Då markparkeringen planeras bli besöksparkering bedöms dessa till viss del belasta de boende kostnadsmässigt. Å andra sidan har samtliga boende indirekt nytta av besöksparkeringen.

Anläggningskostnaden för garageparkeringen bedöms till 350 000 kr/plats. Avskrivningstiden sätts till 50 år. Markvärdet för garageplatserna sätts till noll då de förläggs under gård på mark som ej får bebyggas med byggnader ovan mark.

Typ av kostnad	Kostand / 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.