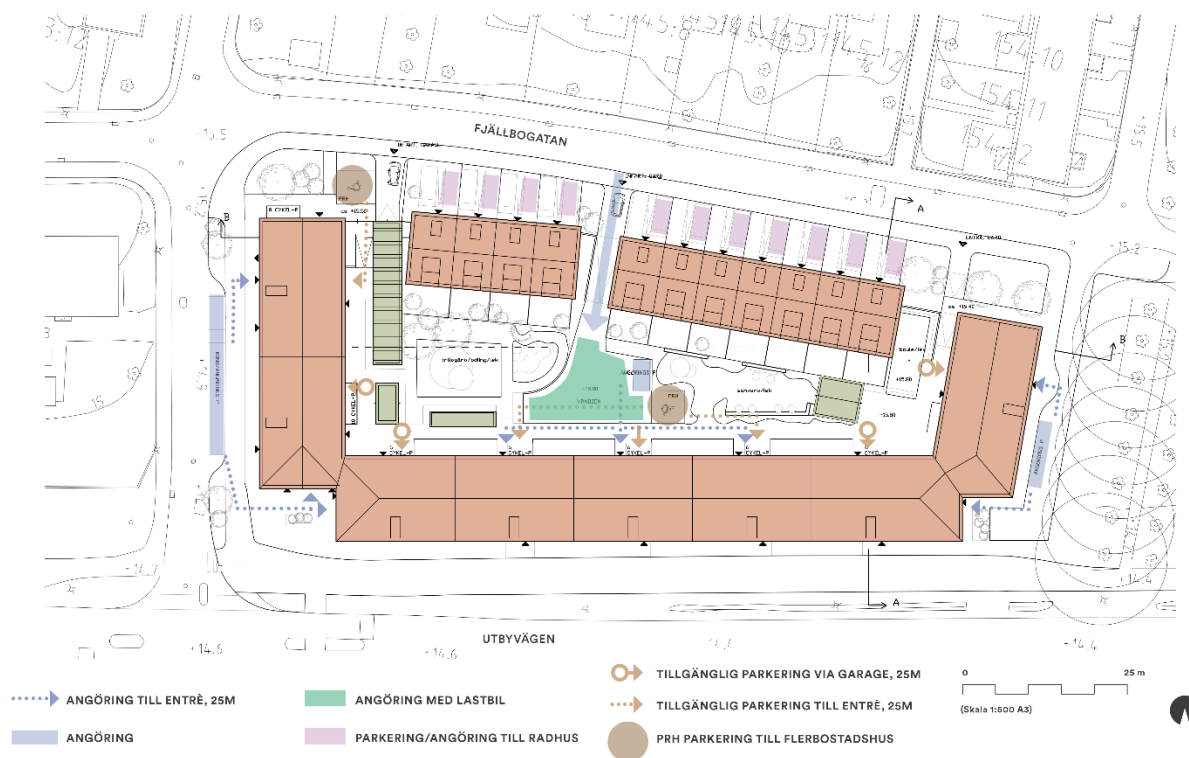


# Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan för Bostäder och centrumverksamhet vid Fjällbogatan inom stadsdelen Utby

2023-02-28. Rev. 2024-03-15

Dnr SBF-2023-00043 (LIS dnr 0864/21)



**Titel:** Mobilitets- och parkeringsutredning  
**Författare:** Maryam Sepehr, revidering Rebecka Olsson,  
Stadsbyggnadsförvaltningen  
**Beställare:** Richard Nayar, Fastighetskontoret  
**Version av anvisningar:** Utredningen följer ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet  
och parkering 1.2”

Dokumenthistorik:

<b>Datum</b>	<b>Version</b>	
2022-05-25	1.0	MS
2022-06-13	1.1	MS
2023-01-25	1.2	MS
2023-02-28	1.3	MS
2023-12-05	2.0	RO
2024-01-04	2.1	RO
2024-03-15	2.2	RO

# Sammanfattning

Planområdet ligger i Utby och omfattar totalt 97 lägenheter, 11 radhus samt två verksamhetslokaler om sammanlagt 235 m<sup>2</sup>. Antalet bostäder och yta för verksamheter baseras på framtagna skisser över planområdet.

Marken inom planområdet ägs av staden. Markanvisning kommer ske när detaljplaneförslaget antagits och vunnit laga kraft. Mobiliteits- och parkeringsutredningen tittar endast på parkeringstal för flerbostadshus och verksamheter inom planområdet. Parkering för radhus löses inom respektive fastighet. Bilparkering för besökande till bostäderna är exkluderade på grund av projektets geografiska läge.

För att räkna ut startvärdet för bil- och cykelparkering har kommunen delats in i zoner för normalspann som ligger till grund för bedömningen om lämpligt parkeringstal. För bilparkeringsplatser ligger planområdet inom zon *C- Mellanstaden i övrigt*. Gällande cykelparkeringsplatser för verksamheter ligger planområdet inom zonen *B och C- Mellanstaden* samt inom stadsdelen Kortedala. För cykelparkeringsplatser till flerbostadshus används inte zoner utan ett standardvärde som gäller i hela kommunen.

Parkeringsbehovet är analyserat utifrån stadens *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering*, resultatet redovisas i tabellen nedan.

Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Stjärnpaket
<b>Flerbostadshus</b>	0,8	0,8	0,8	0,75	0,6
<b>Verksamhet</b>	25/ 1000 BTA	21,25/ 1000 BTA	11,25/ 1000 BTA	7,5/ 1000/ BTA	3,75/ 1000 BTA

P-tal cykel	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Stjärnpaket
<b>Flerbostadshus</b>	2,5	2,5	2,5	-	-
<b>Verksamhet Anställda</b>	1,9/ 1000m <sup>2</sup>	1,9/ 1000m <sup>2</sup>	2,66/ 1000m <sup>2</sup>	-	-
<b>Verksamhet Besökande</b>	3,6/ 1000m <sup>2</sup>	3,6/ 1000m <sup>2</sup>	5,04/ 1000m <sup>2</sup>	-	-

Den totala efterfrågan på bilparkering för ny bebyggelse är 81 p-platser varav 3 avsedda för rörelsehindrade. Med hjälp av mobilitetsåtgärder kan parkeringstalet för bostäder sänkas. Det innebär att den totala efterfrågan på bilparkering bli 64 varav 59 avsedda för boende, 2 för verksamheter samt 3 p-platser för rörelsehindrade. Bedömningen är att det går att tillgodose parkeringsbehovet om mobilitetsavtal tecknas. Av det totala antalet parkeringsplatser gäller:

- Minst 1 plats ska vara reserverad för bilpool
- Max 10% av parkeringsplatser för verksamheter får vara fasta/personliga.
- Max 10% av parkeringsplatser för bostäder får vara fasta/personliga.

Den totala efterfrågan på cykelparkeringsplatser är 249 varav 3 är avsedda för verksamheter, 243 för boende och 3 platser för lastcykelpool. Dessutom ska cykelparkeringarna ha hög kvalitet, kännas trygga och vara användarvänliga med

cykelpump, automatisk dörröppning m. m. Yta för cykelservice och lämplig utrustning ska ordnas för de boende. Cykelpoolen och ytan för cykelservice ska placeras så att användare även utanför fastigheten har tillgång till dem.

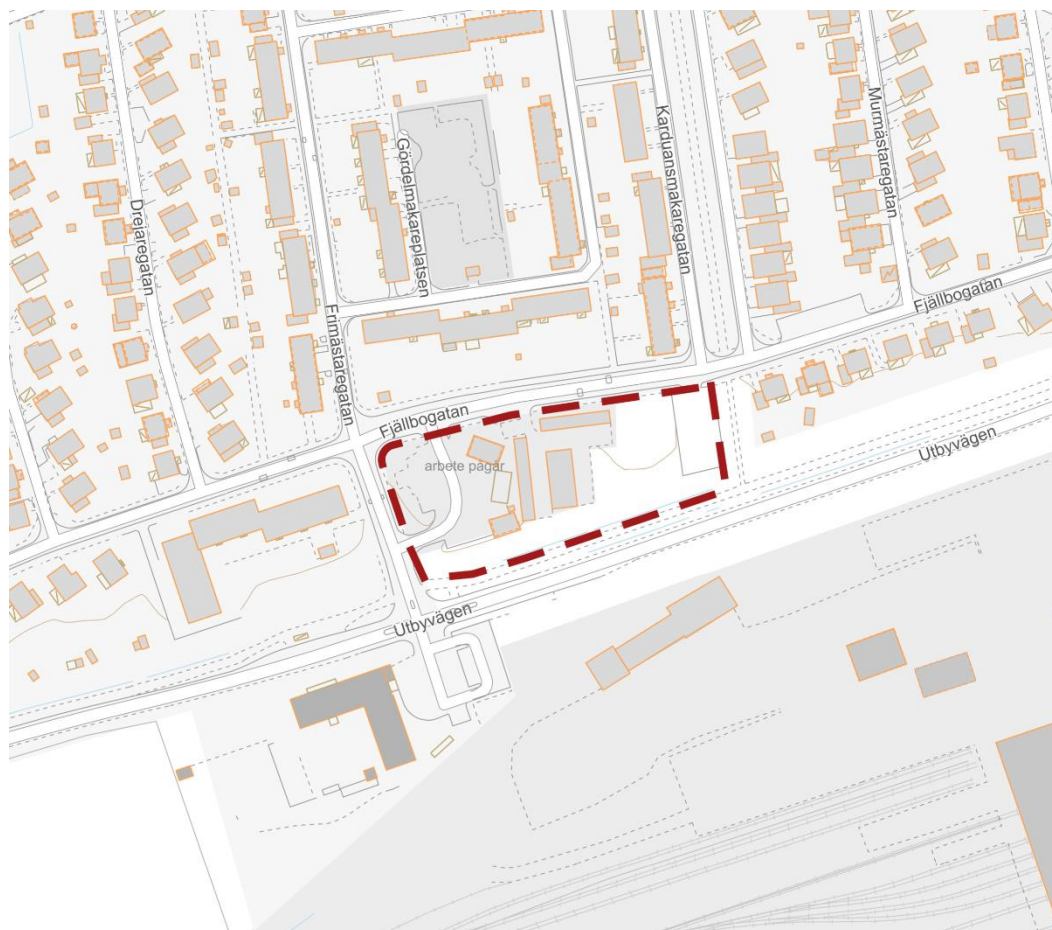
## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	3
Inledning.....	5
P-tal .....	7
Startvärde .....	7
Lägesbedömning .....	12
Projektanpassning.....	17
Mobilitetslösningar.....	19
Resultat P-tal .....	27
Parkeringsplatser .....	28
Bilparkering.....	28
Cykelparkering .....	29
Parkeringslösning .....	30
Reglering, kostnadstäckning och byggskede.....	35

# Inledning

## Projektets bakgrund och syfte

Projektet ligger i Utby vid Fjällbogatan och syftar till att möjliggöra utveckling av området med fler bostäder, samt att skapa förutsättning för handel/service i anslutning till befintlig busshållplats vid korsning Frimästaregatan/Utbyvägen.



Figur 1. Lokaliseringskarta. Planområdet markerat med rött.

Syftet med den här utredningen är att bedöma parkeringsbehovet för bil och cykel för den planerade bebyggelsen.

Utredningen är en del av detaljplanarbetet och följer *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* (antagen i BN 24 april 2018) samt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*, version 1.2 (17 december 2021).



Figur 2. Illustrationsplan (Okidoki, 2023-12-21).

Projektets omfattning avseende BTA och antal lägenheter redovisade i tabellen nedan. Antalet lägenhet samt BTA för verksamheter baseras på den skiss som tagits fram för området. Det vill säga att antalet lägenheter respektive yta för verksamheter vid genomförandet av detaljplanen skulle kunna öka eller minska något. Detaljplanen säkerställer dock att minst 200m<sup>2</sup> av exploateringen ska utgöras av verksamheter.

Bostäder	Antal
Flerbostadshus	97
Radhus	11

Verksamheter	BTA
Handel	235

Figur 3. Antalet lägenheter och BTA för verksamheter baserat på framtagna skiss över området.

# P-tal

## Startvärde

I detta avsnitt redovisas startvärden för bilparkering och cykelparkeringsplatser. Startvärdena utgår från de värden som anges i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* (2021).

## Normalspann

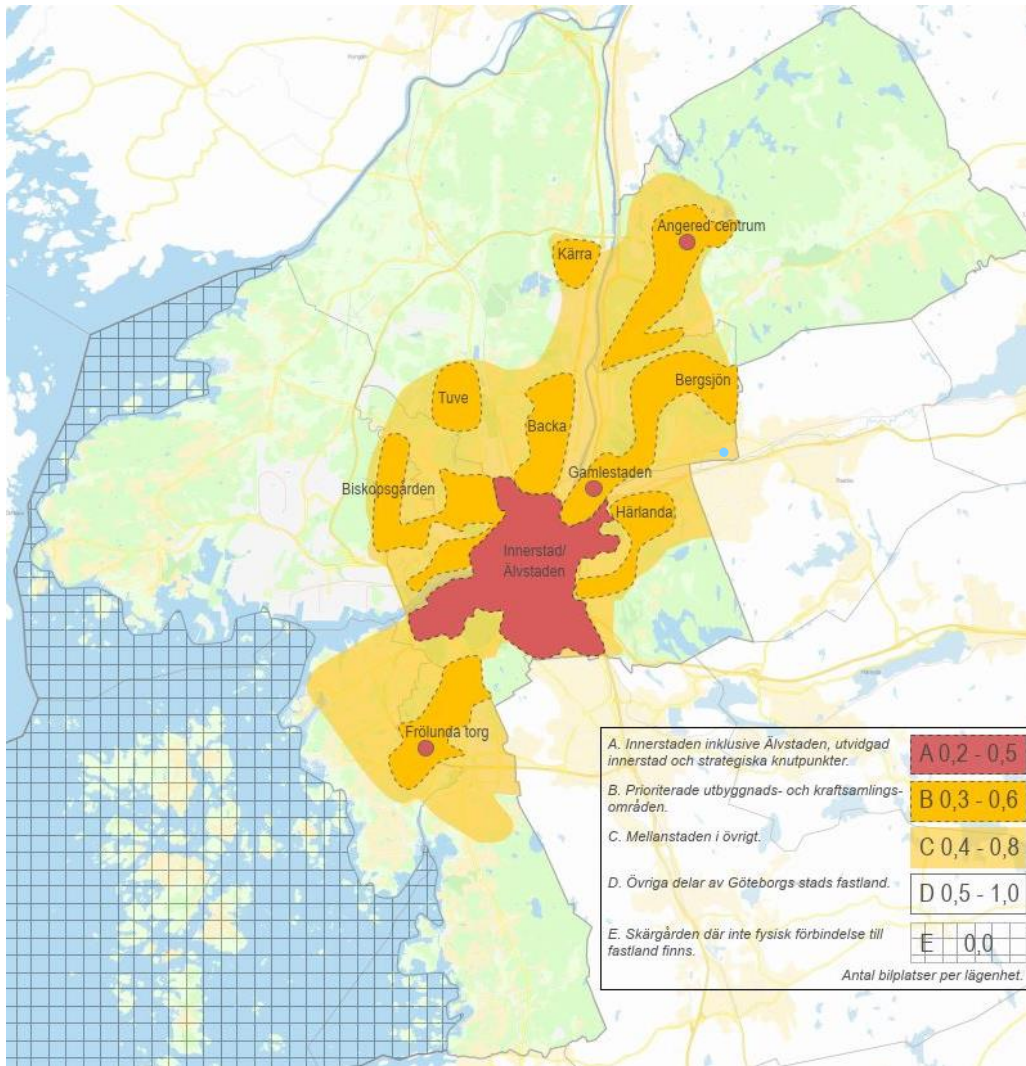
För att räkna ut startvärdet för bilparkering avgörs först vilket normalspann som ska ligga till grund för bedömningen om lämpligt parkeringstal. Parkeringstalet anges som ett intervall per bostad eller per m<sup>2</sup> BTA, det är detta intervall som utgör normalspannet. I de flesta fall bör det slutliga parkeringstalet hamna inom detta intervall.

För cykelparkering finns inget normalspann. Normalspannet gäller endast för bilparkering och är uppdelat för bostäder respektive verksamheter.

## Startvärde för bilparkering

### *Flerbostadshus*

Kommunens yta är indelad i fem typer av områden med normalspann för parkeringstal för flerbostadshus (A-E). Det övre värdet i normalspannet utgör startvärde för den projektspecifika bedömningen av mobilitet och parkering. I efterföljande analyssteg preciseras lämplig nivå inom normalspannet. Figur 3 visar att planområdet ligger inom zon C- *Mellanstaden i övrigt*. Enligt figur 3 är normalspannet för zon C- *Mellanstaden i övrigt* 0,4–0,8. Inom fastställd zon för parkeringstal är startvärdet för flerbostadshus således 0,8, se figur 4.



Figur 3. Normalspann för parkeringstal för flerbostadshus, antal bilplatser per lägenhet. Planområdets lokalisering markerat med blått i kartan.

Zon	Startvärde
A	0,5
B	0,6
C	0,8
D	1,0
E	0,0

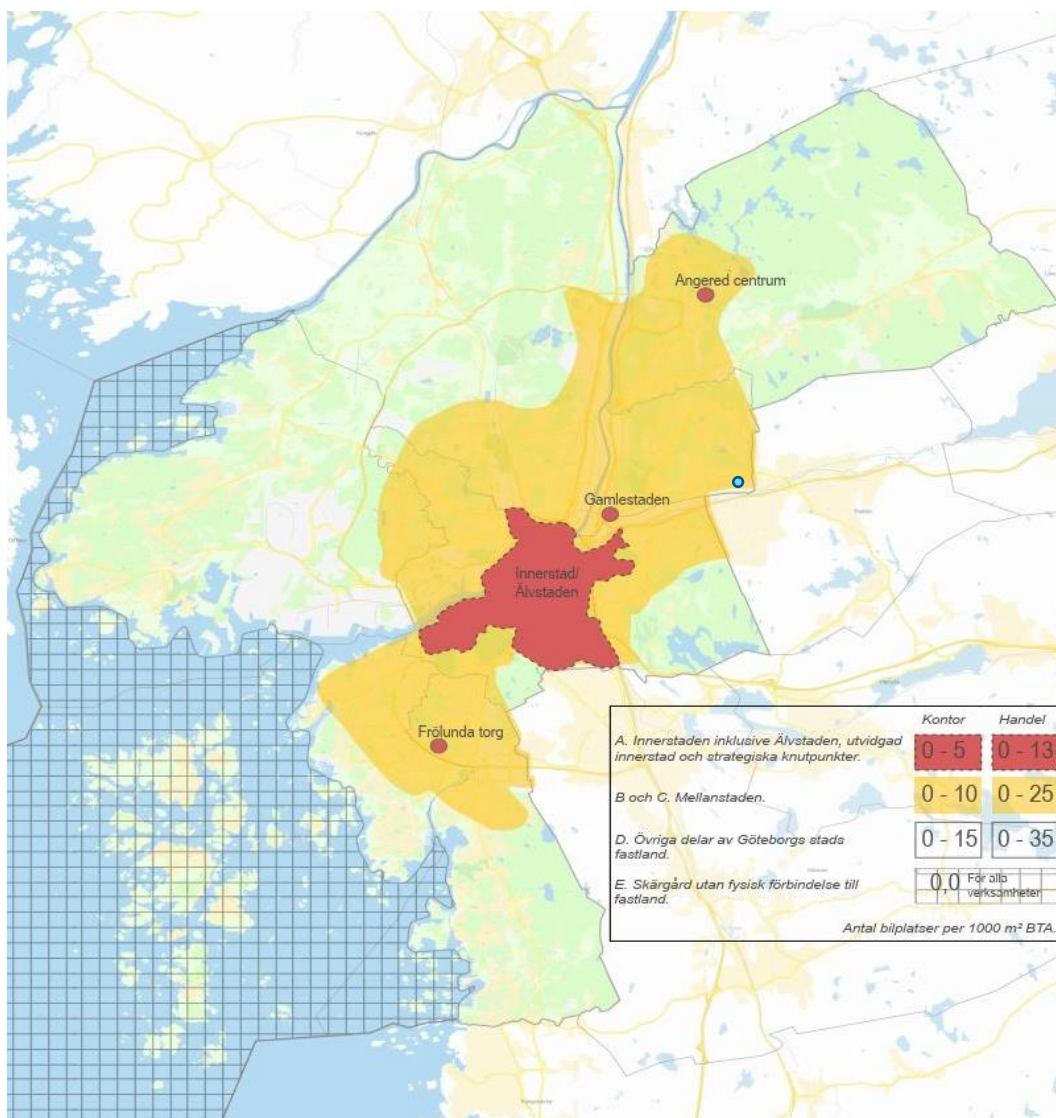
Figur 4. Startvärde flerbostadshus utifrån projektområdets läge i staden.

### Verksamheter

För att räkna ut normalspannet för verksamheter är kommunens yta uppdelad i fyra områden.

Efterfrågan på parkering vid handel varierar beroende på typ av handel samt geografiskt läge. Vid dagligvaruhandel är normalt efterfrågan större än vid andra verksamheter eller annan handel. Figur 6 visar att planområdet ligger inom zonen B och C- Mellanstaden.





Figur 5. Normalspann för parkeringstal för verksamheter, antal bilplatser per 1000 BTA för verksamheter. Planområdets lokalisering markerat med blått i kartan.

Inom fastställd zon för parkeringstal är startvärdet för handel således 25 bilplatser/1000 BTA, se figur 6.

Zon	Bilplatser/1000 BTA	
	Kontor	Handel
<b>A</b>	5	13
<b>B och C</b>	10	25
<b>D</b>	15	35

Figur 6. Startvärde för kontor och handel utifrån projektområdets läge i staden.

## Startvärde för cykelparkering

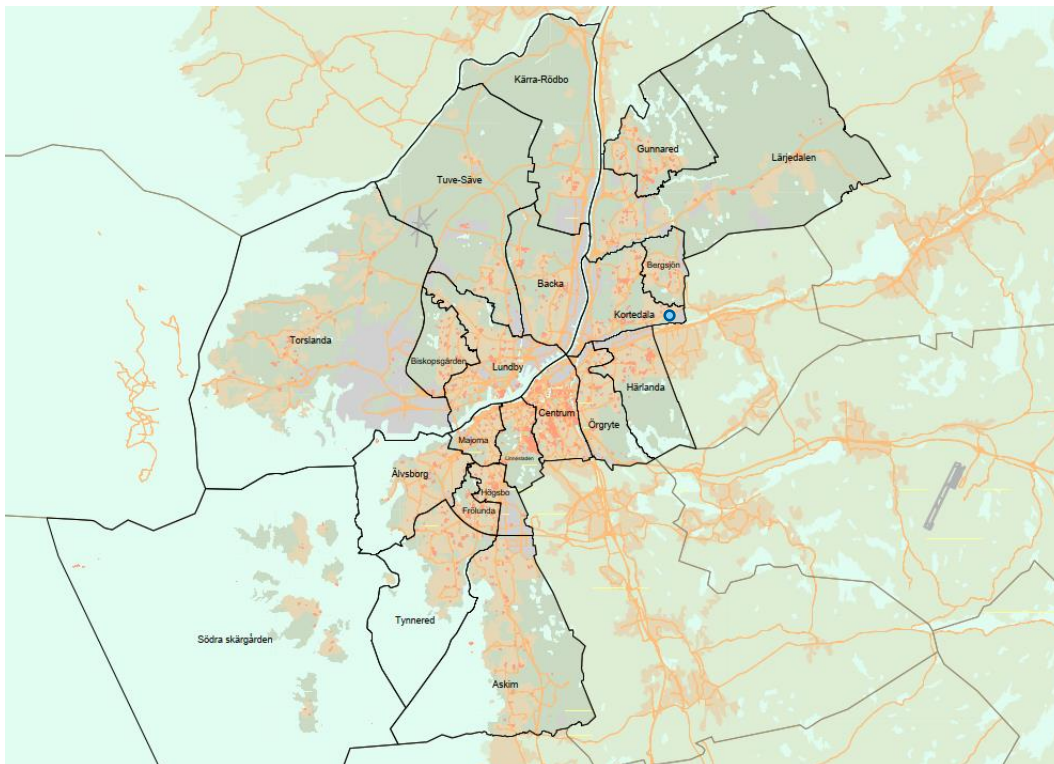
### *Flerbostadshus*

För flerbostadshus är startvärdet för cykelparkering 2 cykelplatser per lägenhet och ytterligare 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende. Sammanlagt blir startvärdet 2,5 cykelplatser per lägenhet.

För en- och tvåbostadshus anges inga parkeringstal för cykel, frågan anses inte nödvändig att reglera.

### *Verksamheter*

Cykelparkeringstalet för verksamheter utgår från planområdets läge i kommunen. Kommunens yta är uppdelad i 21 områden för parkeringstal för cykelparkering. Planområdet ligger inom det område för startvärde som omfattar Kortedala, se figur 7.



*Figur 7. Kommunens uppdelning i områden för startvärde för cykelparkering. Planområdets lokalisering markerat med blått i kartan.*

För verksamheter och handel ska cykelparkering anordnas så att efterfrågan för anställda och besökare vid veckomaxtimmen tillgodoses i enighet med stadens mål om cykelanvändning. Färdmedelsfördelningen per stadsdel anges i figur 8. Antalet anställda och besökare per 1000m<sup>2</sup> anges i figur 9.

Stadsdel	Anställda %	Besökare %
Askim	21	9
Backa	38	16
Bergsjön	6	2
Biskopgården	19	8
Centrum	25	11
Frölunda	35	15
Gunnared	22	9
Härlanda	50	22
Högsbo	41	18
Kortedala	19	8
Kärra/Rödbo	11	5
Linnéstaden	24	10
Lundby	36	15
Lärjedalen	15	6
Majorna	46	20
Södra skärgården	74	32
Torslanda	18	8
Tuve/Säve	18	8
Tynnered	17	7
Ålvsborg	36	16
Örgryte	37	16

Figur 8. Färdmedelsfördelningen per stadsdel.

Verksamhet	Anställda/ 1000m <sup>2</sup>	Besökare/ 1000m <sup>2</sup>
Kontor	36	4
Handel	10	45

Figur 9. Startvärde för antal anställda och besökare per 1000m<sup>2</sup>.

## Resultat startvärde

Nedan redovisas en sammanställning av startvärde för bil och cykel uppdelat på bostäder respektive verksamheter.

Funktion	Startvärde
<b>Bil</b>	
Bostäder	0,8
Verksamhet	25/ 1000 BTA
<b>Cykel</b>	
Bostäder	2,5
Verksamhet Anställda	1,9/ 1000m <sup>2</sup>
Verksamhet Besökande	3,6/ 1000m <sup>2</sup>

## Lägesbedömning

I detta avsnitt analyseras projektets läge och tillgänglighet till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och service i detalj. Lägesbedömningen kan sänka parkeringstalet för bil samt både höja och sänka parkeringstalet för cykel.

### Bilparkering bostäder

I detta avsnitt anpassas parkeringstalet för bil vid flerbostadshus utifrån platsens läge och förutsättningar. Justering görs inte för en- och tvåbostadshus, studentbostäder eller bostäder med särskild service. Detaljplanens läge undersöks i förhållande till närheten till ett stort stadsdelscentrum samt om den sammanvägda tillgängligheten kan antas vara god.

#### *Stort stadsdelscentrum*

Projektet ligger inte i direkt närhet till ett stort stadsdelscentrum.

#### *Sammanvägd tillgänglighet*

Med god sammanvägd tillgänglighet innebär här att planområdet ligger i direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter eller andra förutsättningar som underlättar en god mobilitet.

Om lägesbedömningen visar god sammanvägd tillgänglighet avseende 1) Direkt närhet till god kollektivtrafik, 2) Direkt närhet till bra cykelinfrastruktur och 3) Direkt närhet till service och andra urbana verksamheter ges projektområden i zon C 0,1 i avdrag mot startvärdet. För att bedöma den sammanvägda tillgängligheten beskrivs projektets förutsättningar ur ett tillgänglighetsperspektiv nedan.

Med direkt närhet avses här ett verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns och med god kollektivtrafik avses 10 minuters trafik under högtrafik (vardagar 06:00-08:30 samt 15:00-18:00). Utöver detta bör annan kollektivtrafik finnas som komplement. I figur 10 redovisas befintliga bushållplatser inom 500 meter verkligt avstånd från planområdet.

## Kollektivtrafik



Figur 10. Busshållplatser inom 500 meter verkligt avstånd från planområdet.

Det finns två busshållplatser i direkt närhet av planområdet, Frimästaregatan och Fjällbo. Närmaste kollektivtrafikhållplats är belägen på Utbyvägen ungefär 60 m från planområdet där busslinje 510 passerar med en turtäthet på runt 10 minuter under högrafik.

## Cykel

Med direkt närhet avses här 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

I figur 11 visas befintlig cykelbana inom 500 meter verkligt avstånd från planområdet.

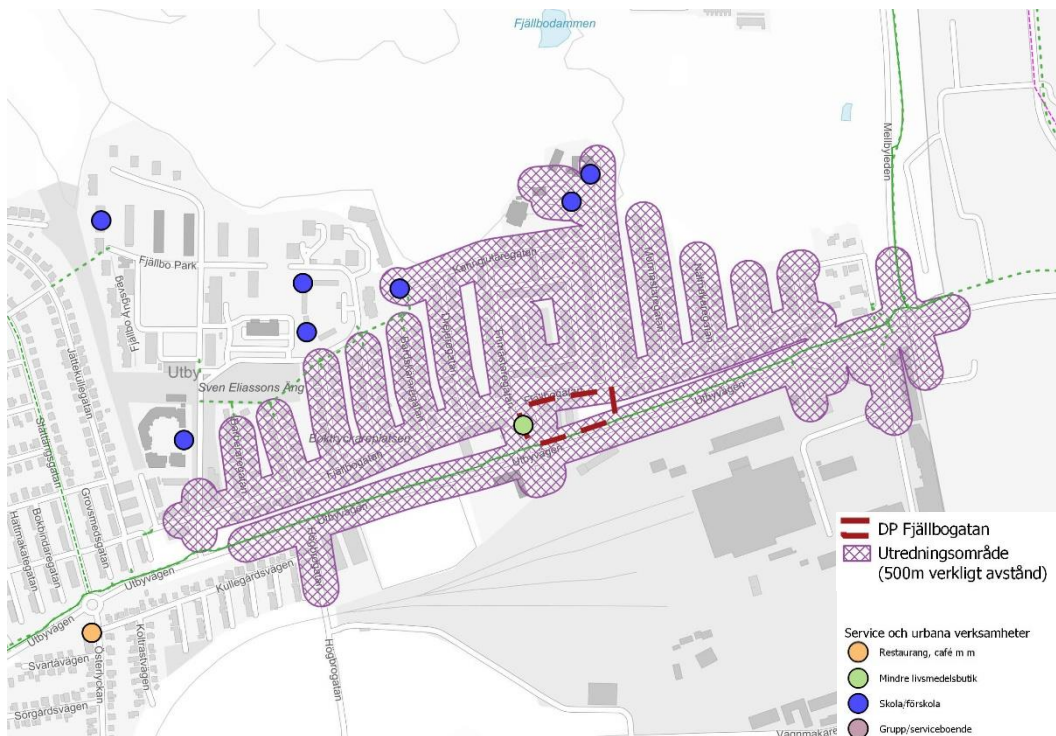


Figur 11. Cykelbana inom 500 meter verkligt avstånd från planområdet.

Enligt ovan definition och redovisad karta framgår det att planområdet har direkt närhet till välutbyggda gång- och cykelvägar.

Service och andra urbana verksamheter

Med direkt närhet avses här ett verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns. Figur 12 visar kommunal och kommersiell service som finns i direkt närhet till planområdet.



Figur 12. Kommunal och kommersiell service som finns i direkt närhet till planområdet.

Det finns förskolor samt en mindre livsmedelsbutik i direkt närhet av planområdet. Den närmast större matbutiken ligger vid Hagbergsgatan ca 1,5 km väster om planområdet. Närmaste vårdcentral ligger ca 2,3 km öster om planområdet vid Partille centrum. Det finns ytterligare en vårdcentral i Kviberg ca 3 km väster om planområdet. Planområdet bedöms inte ha direkt närhet till service och andra urbana verksamheter.

#### Sammanfattning

Direkt närhet till god kollektivtrafik	Ja
Direkt närhet till bra cykelinfrastruktur	Ja
Direkt närhet till service och andra urbana verksamheter	Nej
<b>God sammanvägd tillgänglighet för bostäder och verksamheter</b>	<b>Nej</b>

Planområdets läge uppfyller inte samtliga kriterier för att justering av startvärdet ska få göras.

## Bilparkering verksamheter

I detta avsnitt anpassas parkeringstalet för bil utifrån platsen läge och dess förutsättningar. Justering görs för verksamheter, så som kontor och handel.

Avdrag görs om planområdet har god sammanvägd tillgänglighet, det vill säga både har direkt närhet till god kollektivtrafik och direkt närhet till bra cykelinfrastruktur, se kriterier för flerbostadshus. På startvärdet görs avdrag procentuellt i tre steg, 1) Bas, 2) Bytespunkt och 3) Extra.

#### *Bas*

Avdrag görs med 15 % på startvärdet då området har direkt närhet till god kollektivtrafik och direkt närhet till bra cykelinfrastruktur enligt

definitionerna ovan för flerbostadshus.

Planområdet uppfyller villkoret för avdrag.

#### *Bytespunkt*

Därutöver kan ett avdrag göras med 15 % om projektet ligger inom ett visst avstånd från de utpekade hållplatserna i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad (2021)*.

Planområdet uppfyller inte villkoret för avdrag.

#### *Extra*

Ytterligare avdrag kan göras med 10 % om planområdet ligger inom 900 meters verkligt gångavstånd från hållplatserna Brunnsparken eller Centralstationen.

Planområdet uppfyller inte villkoret för avdrag.

## Sammanfattning

Bas	Ja
Bytespunkt	Nej
Extra	Nej

Utifrån planområdets lokalisering uppfylls kraven för avdrag utifrån steg 1) *Bas*. Avdrag på startvärdet görs därmed med 15%.

## Cykelparkering bostäder

Parkeringsstalet för cykel kan höjas om utrymmet för bilparkering begränsas eller minskas på grund av att planområdets läge ger goda förutsättningar för cykel. Parkeringsstalet för cykel kan sänkas om förutsättningarna för att ta sig till platsen med cykel är dåliga och inte bedöms kunna förbättras. Utifrån beskrivna förutsättningar bedöms det inte aktuellt för det här projektet att ändra p-tal gällande cykel för bostäder i det här steget.

Ingen justering görs på en- och tvåbostadshus eller studentbostäder.

## Cykelparkering verksamheter

Utifrån beskrivna förutsättningar bedöms det inte aktuellt för det här projektet att ändra p-tal för cykel för verksamheter i det här steget.

## Resultat lägesbedömning

Nedan redovisas genomfört avdrag och resulterande p-tal för bil och cykel uppdelat på bostäder respektive verksamheter. Observera att för verksamheter beräknas avdrag som procent av startvärdet.

Funktion	Startvärde	Lägesbedömning
<b>Bil</b>		
Bostäder	0,8	0,8
Verksamhet	25/ 1000 BTA	21,25/ 1000 BTA (25x0,15=3,75)
<b>Cykel</b>		
Bostäder	2,5	2,5
Verksamhet Anställda	1,9/ 1000m <sup>2</sup>	1,9/ 1000m <sup>2</sup>
Verksamhet Besökande	3,6/ 1000m <sup>2</sup>	3,6/ 1000m <sup>2</sup>



## Projektanpassning

I detta avsnitt redovisas projektets karaktär/verksamhetstyp och utifrån de egenskaper som är kopplade till dessa kan p-talen sänkas och höjas.

### Bilparkering bostäder

Parkeringsstalet sänks om projektet har mer än 75 % små lägenheter (1-2 rum och kök samt högst 50 m<sup>2</sup>) och höjs om projektet har mer än 25 % stora lägenheter (minst 4 rum och kök). Projektet är i tidigt skede och lägenhetsfördelningen är inte känd. Parkeringsstal för bil kommer därför inte justeras i det här steget.

Ingen justering görs på en- och tvåbostadshus.

### Bilparkering verksamheter

Parkeringsstal för handel kan justeras utifrån typ av handel enligt definitioner i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad (2021)*.

I det här projektet planeras två mindre lokaler i bottenplan vilka kommer rymma mindre verksamheter med begränsat antal besökare. Dessutom förväntas kundkretsen vara av huvudsakligen lokal eller icke bilburen karaktär. Parkeringsstal för bil bedöms därför kunna sänkas med 40% (Maximalt procentuellt avdrag enligt anvisningar). Se figur 13.

Zon	Projektanpassning
A	30%
B och C	40%
D	55%

Figur 13. Maximalt procentuellt avdrag från startvärdet för projektanpassning.

### Cykelparkering bostäder

Parkeringsstalet kan sänkas med 0,5 platser per lägenhet om projektet har mer än 75 % små lägenheter (1–2 rum och kök samt högst 50 m<sup>2</sup>). Parkeringsstalet höjs med 0,5 platser per lägenhet om projektet har mer än 25 % stora lägenheter (minst 4 rum och kök).

För flerbostadshus redovisas projektets sannolika lägenhetsfördelning och parkeringsstalet justeras därefter. Detaljplanen görs i ett tidigt skede när lägenhetsfördelningen inte är känd, likaså är lägenhetsfördelningen inget som regleras i detaljplanen. Parkeringsstalet för cykel kommer därför inte justeras i det här steget.

För en- och tvåbostadshus görs ingen justering.

### Cykelparkering verksamheter

Kundkretsen för de planerade verksamheterna i detta projekt förväntas vara av huvudsakligen lokal eller icke bilburen karaktär. Dessutom har projektet direkt närhet till bra cykelinfrastruktur. Parkeringsstal för cykel bedöms därmed kunna höjas med 40%.

## Resultat projektpassning

Nedan redovisas justeringar av P-talen som analyssteget medgav. Observera att för verksamheter beräknas avdrag som procent av startvärdet.

Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektpassning
<i>Bil</i>			
Bostäder	0,8	0,8	0,8
Verksamhet	25/ 1000 BTA	21,25/ 1000 BTA  (25x0,15=3,75)	11,25/ 1000BTA  21,25-(25x0,40) =11,25
<i>Cykel</i>			
Bostäder	2,5	2,5	2,5
Verksamhet Anställda	1,9/ 1000m <sup>2</sup>	1,9/ 1000m <sup>2</sup>	2,66  (1,9x1,4=2,66)
Verksamhet Besökande	3,6/ 1000m <sup>2</sup>	3,6/ 1000m <sup>2</sup>	5,04  (3,6x1,4=5,04)

# Mobilitetslösningar

Mobilitetsåtgärder är frivilligt för fastighetsägaren. I detta avsnitt redovisas om och i sådana fall vilka mobilitetsåtgärder fastighetsägaren åtar sig att genomföra och hur de är tänkta att genomföras.

I det här skedet finns inte någon exploatör involverade i projektet. Marken ägs av staden och markanvisning avses ske efter att detaljplaneförslaget antas och vinner laga kraft. Exploateringsförvaltningen kommer ställa krav på mobilitetsåtgärder enligt stjärnpaketet eftersom det kommer krävas för att klara av byggnationen som det ser ut nu. Införs inga mobilitetsåtgärder enligt stjärnpaketet behöver garage byggas i två våningar vilket exploateringsförvaltningen inte kommer godkänna. Framtida exploatör uppmantras utföra mobilitetsåtgärder för att erhålla god mobilitet och minska behovet att äga och använda bil samt att bidra till förutsättningar för en god ekonomi i bostadsbyggandet och attraktiva stadsmiljöer.

Sänkning av parkeringstalet kan inte tillgodoräknas innan påskrivet mobilitetsavtal finns på plats. Varje mobilitetsåtgärd omfattar en beskrivning och ett syfte. Det är den framtida fastighetsägaren som tecknar mobilitetsavtal med staden och som ansvarar för att mobilitetsåtgärderna genomförs i enlighet med avtalet så att syftet uppfylls.

Nedan är en beskrivning av åtgärder som anses lämpliga för det här projektet. Åtgärderna för bostäder och verksamheter utgår från de i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*.

## Bostäder

Mobilitetsåtgärder kan ge avdrag vid flerbostadshus. För en- och tvåbostadshus tillämpas inte sänkning av parkeringstalet genom mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärder finns i form av ett *Baspaket* och ett *Stjärnpaket*. Genom baspaketet kan parkeringstalet sänkas som mest med -0,05. Genom stjärnpaketet kan parkeringstalet sänkas som mest med -0,2. Parkeringstalet för cykel påverkas inte av mobilitetsåtgärderna i baspaketet respektive stjärnpaketet.

### *Mobilitetsåtgärder Baspaket*

Samtliga åtgärder i baspaketet ska genomföras för att få avdrag om 0,05 bilplatser/lägenhet. Samtliga mobilitetsåtgärder i baspaketet anses lämpliga för det här projektet, åtgärderna är:

### Startpaket till nyinflyttade

Fastighetsägaren ska tillse att ett mobilitetspaket ordnas till alla boende vid inflyttning under hela mobilitetsavtalstiden. Paketet ska innehålla information om mobilitetsåtagandena i detta avtal samt annan relevant information som till exempel parkeringslösning för bil och cykel, kollektivtrafikutbud, cykelvägar och mobilitetstjänster i närområdet. Mobilitetspaketet ska också innehålla någon fysisk eller digital present som underlättar resor utan egen bil.

Syftet är att informera boende i fastigheten om tillgängliga resealternativ samt uppmantra till resor utan egen bil.

### Löpande information om mobilitet

Fastighetsägaren ska löpande hålla de boende informerade om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Detta kan ske genom till exempel anslag, nyhetsbrev eller andra tillgängliga informationskanaler.

Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på bilparkering inte ökar över tid.

### Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade

Fastighetsägaren ska kostnadsfritt erbjuda en månadsbiljett på kollektivtrafiken i Göteborg till nyinflyttade. Erbjudandet ska motsvara 1 månadsbiljett (30 dagar) för zon A för varje nytt hushåll som flyttar in i fastigheten under hela mobilitetsavtalets löptid.

Syftet är att uppmuntra nyinflyttade att skaffa nya resvanor och prova på att resa kollektivt.

### Extra god cykelparkering

Fastighetsägaren ska tillhandahålla kvalitetshöjande åtgärder utöver grundkrav för cykelparkering. Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och dörrar ska ha automatisk dörröppning. Ytorna ska hållas rena och snygga och en årlig sanering av trasiga eller övergivna cyklar ska ske genom fastighetsägarens försorg. Extra omsorg ska läggas vid utformning så att cykelparkeringarna är attraktiva, trygga och användarvänliga, till exempel extra manöverutrymmen, belysning, materialval, information och skyltning.

Syftet är att boende ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.

### Begränsning av fasta bilparkeringsplatser

Fastighetsägaren ska se till att maximalt 50 procent av samtliga bilparkeringsplatser är fasta/personliga.

Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivare och att färre platser därmed ska behövas.

### Bilparkeringshyran särredovisas

Fastighetsägaren ska tillse att parkering inte ingår i hyresavtal eller upplåtelseavtal avseende bostadslägenhet. I de fall den boende hyr bilparkering ska kostnad för denna särredovisas på avtal och avier.

Syftet är att medvetandegöra de boende om kostnaden för bilparkering och därmed kostnaden att ha bil.

### Bilpoolsplatser

Fastighetsägaren ska tillse att minst 1 utpekad parkeringsplats för poolbilar redovisas per 50 lägenheter (0-49 lägenheter = 0 platser, 50-99 lägenheter = 1 plats etc.). Bilpoolsplatserna ska lokaliseras i ett attraktivt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. Platserna ska vara utöver de ordinarie bilparkeringsplatser som krävs. Årlig uppföljning ska ske och eventuell ökad efterfrågan på bilpoolsplatser ska tillgodoses. Sådan utökning får ske på befintliga bilparkeringar.

Syftet är att ge utrymme för att kunna etablera en bilpool i området.

#### Mobilitetsansvarig

Fastighetsägaren ser till att det finns en funktion/person med mobilitetsansvar för fastigheten. Mobilitetsansvarig ansvarar för att åtgärderna i mobilitetsavtalet planeras och genomförs och är stadens kontaktperson under hela avtalstiden. Fastighetsägaren ska beskriva i mobilitets- och parkeringsutredningen på vilket sätt mobilitetsansvaret organiseras.

Syftet är att säkerställa en hög kvalitet på mobilitetsåtgärdernas genomförande samt att det sker ett kontinuerligt arbete över tid för att bibehålla en låg efterfrågan på bilparkering.

#### *Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket*

Stjärnpaketet utgörs av ett fritt val av åtgärder i tre steg. Varje steg ger avdrag om ytterligare bilplatser/lägenhet.

Avdrag om totalt 0,1 bilplatser/lägenhet om det utöver baspaketet genomförs minst tre åtgärder ur stjärnpaketet. Minst en ska vara markerad med stjärna.

Avdrag om totalt 0,15 bilplatser/lägenhet om det utöver ovanstående genomförs minst ytterligare två åtgärder ur stjärnpaketet. Minst en ska vara markerad med stjärna.

Avdrag om totalt 0,2 bilplatser/lägenhet om det utöver ovanstående genomförs minst ytterligare en valbar åtgärd som ska vara markerad med stjärna.

Nedan följer en beskrivning av de åtgärder som anses vara lämplig för det här projektet.

#### Årlig mobilitetsaktivitet

Fastighetsägaren ska genomföra en årlig aktivitet med fokus på hållbar mobilitet och möjligheten för boende att resa hållbart. Aktiviteten ska som minst innehålla kostnadsfri cykelservice eller motsvarande och kan därutöver till exempel omfatta prova-på-aktiviteter, kampanjer eller tävlingar.

Syftet är att på ett återkommande och positivt sätt hålla mobilitetsfrågan levande och uppmuntra boende att resa utan bil.

#### Yta för cykelservice

Fastighetsägaren ska tillse att yta för cykelservice och lämplig utrustning ordnas för de boende. Ytan ska möjliggöra tvätt, reparation och underhåll av de boendes egna cyklar. (Observera att cykeltvätt kräver avloppsbrunn med oljeavskiljare.) Det ska finnas minst en yta för cykelservice inom eller i nära anslutning till fastigheten.

Syftet är att underlätta för boende att hålla sin cykel i bra skick och uppmuntra fler att använda och hantera sin cykel.



#### Lastcykelpool

Fastighetsägaren ska tillse att en lastcykelpool finns i ett lättillgängligt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. Poolen ska omfatta minst 3 fordon per 100 lägenheter (0-29 lägenheter = 1 fordon, 30-59 lägenheter = 2 fordon.) och ska

ordnas på ytor utöver ordinarie cykelparkering. Kontinuerlig service och reparation av cyklarna ska ske under hela mobilitetsavtalets löptid. Efterfrågan på poolcyklar ska årligen följas upp och tillgodoses. Sådan utökning får ske på befintliga cykelparkeringar. Prismodellen ska vara attraktiv för de boende och stimulera till att många vill använda poolcyklarna.

Syftet är att möjliggöra för boende att klara fler typer av ärenden med cykel.

#### Begränsning av fasta bilparkeringsplatser, utökad nivå

Fastighetsägaren ska tillse att maximalt 10 procent av bilparkeringsplatserna är fasta/personliga.

Syftet är att bilplatserna ska utnyttjas effektivt och att färre platser därmed ska behövas.



#### Bilpool

Fastighetsägaren ska tillse att minst 1 bilpoolsfordon per 50 lägenheter finns stationerat i ett attraktivt läge inom eller i nära anslutning till området. Efterfrågan på bilpoolsfordon ska årligen följas upp och tillgodoses. Observera att det inte är krav på att samma bilpoolsleverantör används under hela mobilitetsavtalets löptid.

Syftet är att ge boende tillgång till bil utan krav på egen bil eller egen parkering.



#### Öppna mobilitetslösningar

Fastighetsägaren ska se till att de mobilitetslösningar som erbjuds de boende görs tillgängliga också för andra målgrupper utanför fastigheten, till exempel anställda eller boende i närområdet. Fastighetsägaren ansvarar för att de öppna mobilitetslösningarna har tillräcklig kapacitet för att tillgodose efterfrågan. Ett sätt att samla och tillgängliggöra mobilitetslösningar är genom upprättande av mobilitetshubbar som betjänar ett större område än enbart en fastighet. Fastighetsägaren beskriver i mobilitets- och parkeringsutredningen hur den öppna lösningen ska fungera och vad den innehåller. Observera att bilpool och/eller lastcykelpool måste ingå i den öppna lösningen.

Syftet är ett mer effektivt nyttjande av mobilitetslösningar samt att fler människor ska få tillgång till dessa och därmed minska behovet av att äga och använda bil.

## Verksamheter

Mobilitetsåtgärder kan ge avdrag vid verksamheter som kontor och handel.

Mobilitetsåtgärder för verksamheter finns i form av ett *Baspaket* och ett *Stjärnpaket*.

Genom baspaketet kan parkeringstalet sänkas som mest med 15%. Genom stjärnpaketet kan parkeringstalet sänkas med som mest 30%. Parkeringstalet för cykel påverkas inte av mobilitetsåtgärderna i baspaketet respektive stjärnpaketet.

### *Mobilitetsåtgärder Baspaket*

Samtliga åtgärder i baspaketet ska genomföras för att få avdrag om 15% bilplatser/lägenhet. För det här projektet anses samtliga åtgärder i baspaketet vara lämpliga. Åtgärderna är:

#### Startpaket till nyinflyttade verksamheter

Fastighetsägaren ska tillse att ett mobilitetspaket ges till samtliga anställda när en verksamhet flyttar in i fastigheten. Åtgärden gäller under hela mobilitetsavtalets löptid men bara när en ny verksamhet flyttar in. Paketet ska innehålla information om mobilitetsåtagandena i detta avtal samt annan relevant information som till exempel parkeringslösning för bil och cykel, kollektivtrafikutbud, cykelvägar och mobilitetstjänster i närområdet. Paketet ska också innehålla någon fysisk eller digital present till den anställda som underlättar resor utan bil. Mobilitetspaketet anpassas till de verksamheter som finns i lokalerna.

Syftet är att informera anställda i fastigheten om tillgängliga resealternativ samt uppmuntra till resor utan egen bil.

#### Löpande information om mobilitet

Fastighetsägaren ska tillse att anställda löpande informeras om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Informationen ska anpassas till de verksamheter som finns i lokalerna.

Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på bilparkering inte ökar över tid.

För fastigheter som förväntas få ett betydande inslag av kunder och besökande ska fastighetsägaren, utöver ovan, i samverkan med verksamheten tillse att dessa löpande informeras om olika möjligheter att besöka fastigheten eller att transportera varor utan att använda bil. Det kan till exempel vara information om närmsta kollektivtrafikhållplats, cykelparkeringars lokalisering eller hemkörningstjänster av varor. Eventuell information på hemsidor bör anpassas i enlighet med ovanstående.

Syftet är att uppmuntra besökare att resa med andra färdmedel än bil.

#### Realtidstavlor för kollektivtrafik

Fastighetsägaren ska tillse att realtidstavlor monteras i lägen där de är väl synliga för anställda och besökare, till exempel i uppgångar eller entréer. Tavlorna ska visa information om kollektivtrafikens avgångar från närmsta hållplats och kontinuerligt hållas i god drift.

Syftet är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande.

### Extra god cykelparkering

Fastighetsägaren ska tillhandahålla kvalitetshöjande åtgärder genomförs utöver grundkrav för cykelparkering. Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och dörrar ska ha automatisk dörröppning. Ytorna ska hållas rena och snygga och en årlig sanering av gamla cyklar ska ske genom fastighetsägarens försorg. Extra omsorg ska läggas vid utformning så att cykelparkeringarna är attraktiva, trygga och användarvänliga, till exempel extra manöverutrymmen, belysning, materialval, information och skyltning.

Syftet är att anställda ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.

### Dusch och omklädningsrum

Fastighetsägaren ska se till att dusch och omklädningsrum med möjlighet att förvara personliga tillhörigheter såsom hjälm, skor och ombyte erbjuds. Utrymmet kan med fördel även omfatta torkmöjligheter och ska finnas i eller i nära anslutning till fastigheten.

Syftet är att det ska vara enkelt för anställda att cykelpendla.

### Bilparkeringshyran särredovisas

Fastighetsägaren ska se till att kostnad för bilparkering särredovisas på avtal och avier, det vill säga ska inte ingå i hyresavgift eller motsvarande. Fastighetsägaren ska verka för att bilparkering inte subventioneras.

Syftet är att medvetandegöra de som använder bil om kostnaden för bilparkering.

### Begränsning av fasta bilparkeringsplatser

Fastighetsägaren ska tillse att maximalt 50 % av bilparkeringsplatserna är fasta, det vill säga reserverade för enskilda anställda.

Syftet är att platserna ska nyttjas effektivare och att färre platser därmed behövs.

### Mobilitetsansvarig

Fastighetsägaren ska se till att det finns en funktion/person med mobilitetsansvar för fastigheten. Mobilitetsansvarig ansvarar för att åtgärderna i mobilitetsavtalet planeras och genomförs och är stadens kontaktperson under hela avtalstiden. Fastighetsägaren ska beskriva i mobilitets- och parkeringsutredningen på vilket sätt mobilitetsansvaret organiseras.

Syftet är att säkerställa en hög kvalitet på mobilitetsåtgärdernas genomförande samt att det sker ett kontinuerligt arbete över tid för att bibehålla en låg efterfrågan på bilparkering.

### *Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket*

Varje steg i stjärnpaketet ger avdrag om 5% av startvärdet på bilparkeringsstalet. Totalt kan mobilitetsåtgärderna ge ett maximalt avdrag om 30% av startvärdet. Fastigheter med betydande inslag av kunder och besökare, till exempel handel, ska inkludera valbara åtgärder som omfattar både anställda och besökare. Nedan redogörs för de mobilitetsåtgärder som anses relevanta för detta projekt.



#### Årlig mobilitetsaktivitet (anställda och besökare)

Fastighetsägaren ska genomföra en årlig aktivitet med fokus på hållbar mobilitet och möjligheten för anställda att resa hållbart till arbetet och i tjänsten. Aktiviteten ska som minst innehålla kostnadsfri cykelservice eller motsvarande och kan därutöver till exempel omfatta prova-på-aktiviteter, kampanjer eller tävlingar.

Syftet är att på ett återkommande och positivt sätt hålla mobilitetsfrågan levande och uppmuntra anställda att resa utan bil.

I fastigheter som planeras få ett betydande inslag av kunder eller besökare, till exempel handel, ska, utöver ovan, ett årligt event genomföras med särskilda aktiviteter och erbjudanden för att uppmärksamma kunder om möjligheten att gå, cykla eller resa kollektivt till fastigheten. Det kan till exempel vara kostnadsfri cykelservice, rabatter, tävlingar eller prova-på-aktiviteter.

Syftet är att återkommande och på ett positivt sätt uppmuntra kunder att resa utan bil.



#### Kostnadsfri kollektivtrafik 30 dagar för nya anställda (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att ett kostnadsfritt månadskort för kollektivtrafikresor, motsvarande 30 dagar för zon A i Göteborg erbjuds nya anställda i fastigheten. Ett kort per ny anställd under hela mobilitetsavtalets löptid. Kortet tillhandahålls av fastighetsägaren. (Observera att den som subventionerar ett kollektivtrafikkort till en anställd är skyldig att betala sociala avgifter för motsvarande värde. Den anställde ska betala förmånsskatt.)

Syftet är att uppmuntra till nya resvanor och att anställda får prova på att resa kollektivt till och från arbetet.



#### Cyklar för tjänsteresor (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att cyklar för tjänsteresor ordnas i ett lättillgängligt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten. Cykelpoolen kan till exempel bestå av elcyklar, vikcyklar eller lastcyklar, beroende på typ av verksamhet. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses.

Syftet är att möjliggöra att fler tjänsteresor görs med cykel.

#### Begränsning av fasta bilparkeringsplatser (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att maximalt 10 % av bilparkeringsplatserna är fasta/personliga, det vill säga reserverade för enskilda anställda.

Syftet är att bilplatserna ska nyttjas effektivare och att färre platser därmed ska behövas.

#### Rese- och mötespolicy som främjar hållbart resande (anställda)

Fastighetsägaren ska tillse att alla verksamheter i fastigheten har rese- och mötespolicyer som syftar till att främja hållbart resande och minska behovet av bilparkering. Åtgärden kan exempelvis inkluderas i gröna hyresavtal eller liknande.

Syftet är att uppmuntra verksamheterna till ett kontinuerligt arbete med att påverka anställdas resor i tjänsten samt till och från arbetet.



### Öppna mobilitetslösningar (anställda och besökare)

Fastighetsägaren ska tillse att de mobilitetslösningar som erbjuds anställda och besökare görs tillgängliga också för andra målgrupper utanför fastigheten, till exempel anställda eller boende i närområdet. Fastighetsägaren ansvarar för att de öppna mobilitetslösningarna har tillräcklig kapacitet för att tillgodose efterfrågan. Lösningar som kan vara öppna är till exempel bilpool, cykelpool, cykelservicerum och leveranstjänster. Ett sätt att samla och tillgängliggöra mobilitetslösningar är genom upprättande av mobilitetshubbar som betjänar ett större område än enbart en fastighet. Fastighetsägaren beskriver i mobilitets- och parkeringsutredningen hur den öppna lösningen ska fungera och vad den innehåller.

Syftet är ett mer effektivt nyttjande av mobilitetslösningarna samt att fler människor ska få tillgång till dessa och därmed minska behovet av att äga och använda bil.

## Resultat mobilitetslösningar

Givet att mobilitetsavtal sluts mellan exploitören och Göteborg Stad görs en avräkning av parkeringstalen enligt nedan:

Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
<b>Bil</b>				
Bostäder	0,8	0,8	0,8	<i>Baspaket:</i> 0,75 (0,8-0,15 = 0,75)  <i>Stjärnpaket:</i> 0,6 (0,8-0,2=0,6)
Verksamhet	25/ 1000 BTA	21,25/ 1000 BTA  (25x0,15=3,75)	11,25/ 1000 BTA  21,25-(25x0,40) =11,25	<i>Baspaket:</i> 7,5/ 1000 BTA 11,25-(25x0,15) =7,5  <i>Stjärnpaketet:</i> 3,75/ 1000 BTA 11,25-(25x0,3) =3,75
<b>Cykel</b>				
Bostäder	2,5	2,5	2,5	-
Verksamhet Anställda	1,9/ 1000m <sup>2</sup>	1,9/ 1000m <sup>2</sup>	2,66/ 1000m <sup>2</sup>  (1,9x1,4=2,66)	-
Verksamhet Besökande	3,6/ 1000m <sup>2</sup>	3,6/ 1000m <sup>2</sup>	5,04/ 1000m <sup>2</sup>  (3,6x1,4=5,04)	-

## Resultat P-tal

Nedan sammanställs p-talen för bil respektive cykel.

### P-tal bil

Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Stjärnpaket
<b>Flerbostadshus</b>	0,8	0,8	0,8	0,75	0,6
<b>Verksamhet</b>	25/ 1000 BTA	21,25/ 1000 BTA	11,25/ 1000 BTA	7,5/ 1000/ BTA	3,75/ 1000 BTA

### P-tal cykel

Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Stjärnpaket
<b>Flerbostadshus</b>	2,5	2,5	2,5	-	-
<b>Verksamhet Anställda</b>	1,9/ 1000m <sup>2</sup>	1,9/ 1000m <sup>2</sup>	2,66/ 1000m <sup>2</sup>	-	-
<b>Verksamhet Besökande</b>	3,6/ 1000m <sup>2</sup>	3,6/ 1000m <sup>2</sup>	5,04/ 1000m <sup>2</sup>	-	-

# Parkeringsplatser

## Bilparkering

### Antal platser för ny bebyggelse

I tabellen nedan redovisas den totala efterfrågan på bilparkering för ny bebyggelse givet de parkeringstal som tagits fram enligt analysen i föregående avsnittet. Antalet parkeringsplatser har avrundats uppåt till närmaste heltal.

<i>Bil</i>	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Stjärnpaket
<b>Flerbostadshus</b> Antal: 97st	78	78	78	73	59
<b>Verksamhet</b> Yta: 235m <sup>2</sup>	5	5	3	2	1
<b>TOTALT</b>	83	83	81	75	60

<i>Cykel</i>	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Stjärnpaket
<b>Flerbostadshus</b> Antal: 97st	243	243	243	-	-
<b>Verksamhet Anställd</b> Yta: 235m <sup>2</sup>	1	1	1	-	-
<b>Verksamhet Besökande</b> Yta: 235m <sup>2</sup>	1	1	2	-	-
<b>TOTALT</b>	245	245	245	-	-

### Ytterligare krav utifrån avtalade mobilitetsåtgärder

Om den framtida exploitören utför de föreslagna mobilitetsåtgärderna kommer ytterligare krav ställas på antal, utformning och placering av parkeringsplatserna.

Sammanfattningsvis innebär det att:

- Maximalt 10% av parkeringsplatserna får vara fasta/personliga.
- Minst 1 utpekad parkeringsplats för poolbilar ska redovisas per 50 lägenheter (utöver de ordinarie parkeringar som krävs). Bilpoolen ska placeras så att användare även utanför fastigheten har tillgång till den.

## Antal platser för ersättning

Inom planområdet finns idag ett antal parkeringsplatser för bil. Dessa är uthyrda av staden och ska sägas upp i samband med genomförandet av detaljplanen.

Parkeringsplatserna kommer inte ersättas.

## Antal platser för rörelsehindrade eller andra fordon

I de flesta projekt ska tre procent av bilplatserna kunna ordnas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Om tre procent blir mindre än en plats måste en plats anordnas. Beräkningen görs på startvärdets antal platser och de är en del av parkeringstalet för bostäder och verksamheter.

Baserat på antalet parkeringsplatser utifrån angivet startvärde för flerbostadshus och verksamheter behövs 3 parkeringsplatser för rörelsehindrade.

## Sammanställning

Nedan görs en sammanställning av antalet parkeringsplatser för ny bebyggelse tillsammans med antalet platser för rörelsehindrade. Av det totala antalet parkeringsplatser i respektive kategorien ska 3 av dessa utgöras av p-platser för rörelsehindrade (PRH).

<b>Bil</b>	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Stjärnpaket
<b>Flerbostadshus</b> Antal: 97st	78	78	78	73	59
<b>Verksamhet</b> Yta: 235m <sup>2</sup>	6	5	3	2	1
<b>TOTALT</b>	84 (varav 3 för PRH)	83 (varav 3 för PRH)	81 (varav 3 för PRH)	75 (varav 3 för PRH)	60 (varav 3 för PRH)

## Samnyttjande

Samnyttjande är inte aktuell för det här projektet eftersom detaljplanen huvudsakligen innehåller bostäder.

## Cykelparkering

### Parkering för ny bebyggelse

Nedan redovisas det totala antalet parkeringsplatser för ny bebyggelse.

Parkeringsplatserna är uppdelade på boende, anställda och besökare. Tillkommande platser för lastcykelpool från mobilitetsåtgärder anges även. Antalet parkeringsplatser har avrundats uppåt till närmaste heltal.

Användning	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Stjärpaket
<b>Flerbostadshus</b> Antal: 97	243	243	243	-	-
<b>Verksamhet Anställda</b> Antal: 235m <sup>2</sup>	1	1	1	-	-
<b>Verksamhet Besökande</b> Antal: 235m <sup>2</sup>	1	1	2	-	-
<b>Lastcykelpool</b>	3	3	3	-	-
<b>TOTALT</b>	248	248	249	-	-

## Samnyttjande

Samnyttjande är inte aktuell för det här projektet eftersom detaljplanen huvudsakligen innehåller bostäder.

## Parkeringslösning

### Bilplatser

#### *Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet*

Det finns inte någon ledig kapacitet i befintliga parkeringsanläggningar inom gångavstånd från planområdet som kan nyttjas.

Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Behovet av bil- och cykelparkeringsplatser löses inom det egna området.

#### *Lokalisering, utrymme och utformning*

Nedan redogörs för om och hur bilparkering kan lösas inom planområdet.

#### *Utan mobilitetsavtal*

Utan mobilitetsavtal är bedömningen att parkeringsbehovet inte kan tillgodoses inom planområdet. Behovet av parkeringsplatser utan mobilitetsavtal är 84 p-platser, varav det tänkta parkeringsgaraget bedöms rymma 61 p-platser. Tillräckligt utrymme för att lösa resterande p-platser inom planområdet finns inte.

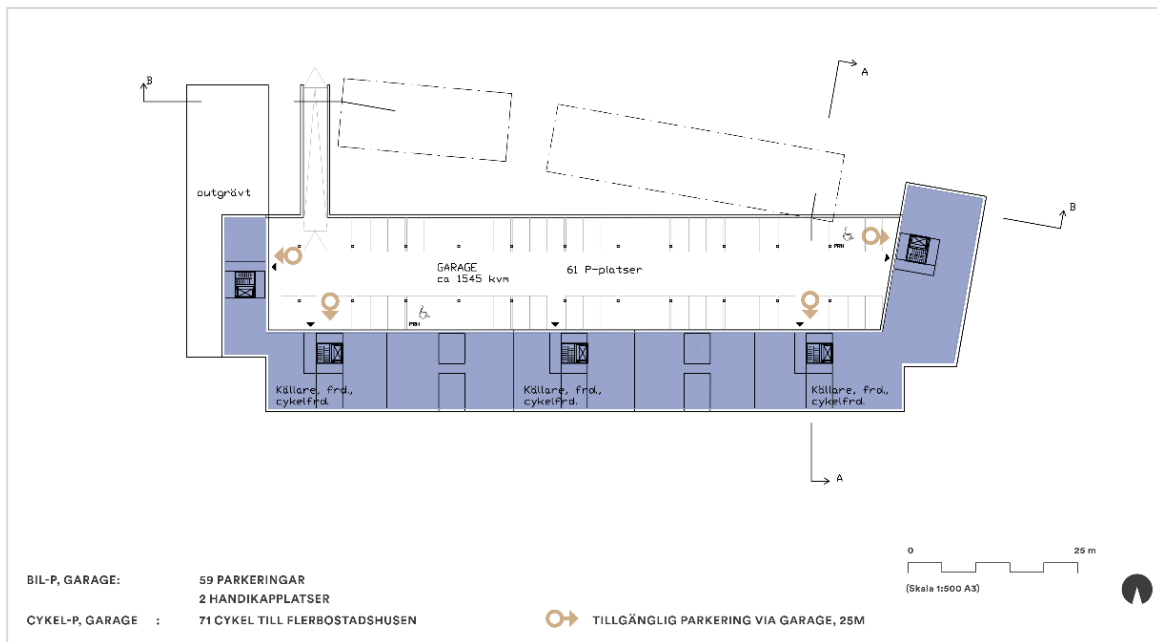
#### *Med mobilitetsavtal*

Bedömningen är att det går att tillgodose parkeringsbehovet inom planområdet om mobilitetsavtal tecknas. Förutsatt att mobilitetsåtgärder genomförs är behovet av parkeringsplatser 60 p-platser varav 3 ska vara avsedda för rörelsehindrade. Parkeringsbehovet går att lösa genom föreslaget parkeringsgaraget där det beräknas finns utrymme för 61 p-platser. Utrymme finns även för enstaka markparkering inom

planområdet. I figur 14 och 15 redovisas hur parkeringsbehovet kan lösas inom planområdet.



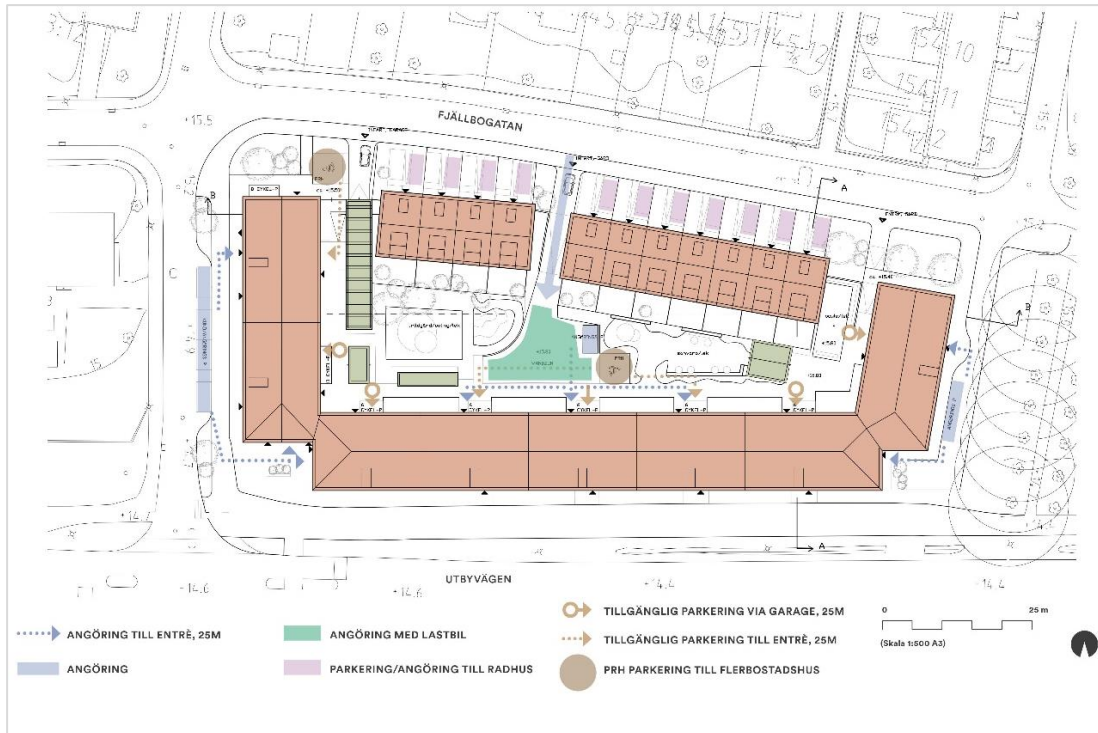
Figur 14. Föreslagen planlösning entréplan (Okidoki, 2023-12-21).



Figur 15. Föreslagen planlösning källarplan (Okidoki, 2023-12-21).

## Angöring

Nedan redogörs för hur angöring inom planområdet går att lösa, se figur 16, 17 och 18. Angöring med lastbil kan ske på innergården via Fjällbogatan. Angöringsplatser för personbilar går att lösa längst med Frimästaregatan, på innergården samt längst med lindallén i öster. Möjliga p-platser för rörelsehindrade finns på innergården, längst med Fjällbogatan samt i föreslaget parkeringsgarage. Angöring till radhusen sker från Frimästaregatan och parkering löses inom respektive fastighet.



Figur 16. Möjlig angöring inom planområdet (Okidoki, 2023-12-21).

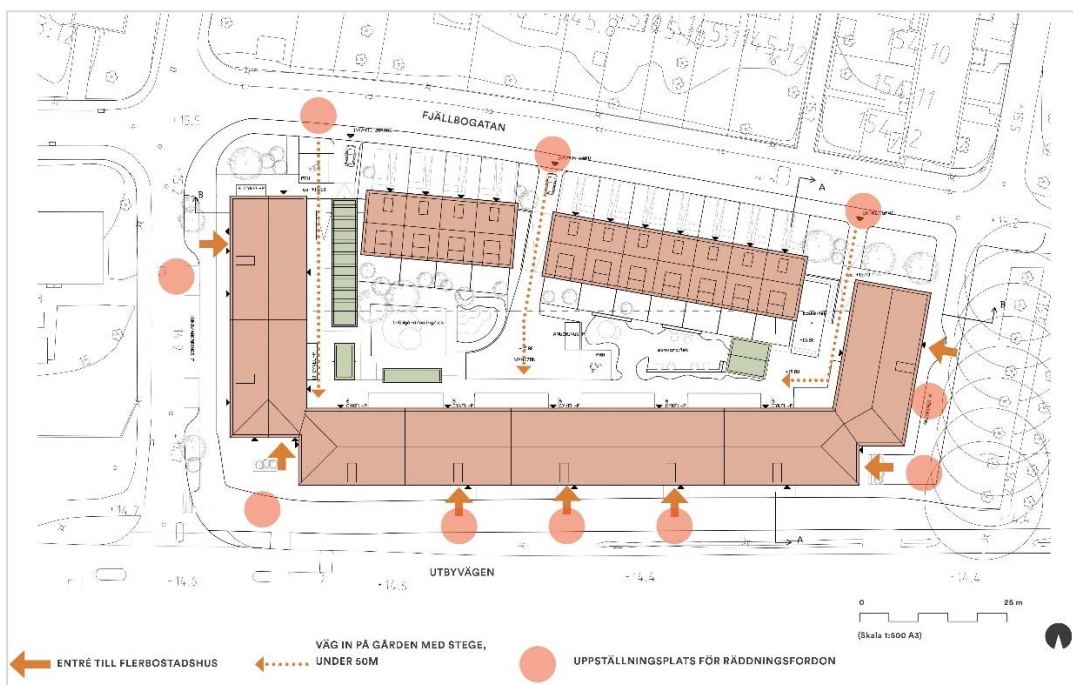
Nedan figur visar på möjlig lokalisering av miljörum inom planområdet, samt uppställningsplats för sopbil. Uppställningsplats för sopbil inom 25 meter från soprum går att lösa längst med Fjällboagatan. Möjlig uppställningsplats för sopbil inom 10 meter från soprum går att lösa längst med Frimästaregatan.





Figur 17. Möjlig angöring för sophämtning (Okidoki, 2023-12-21).

I nedan figur redovisas möjliga räddningsvägar inom planområdet. Uppställningsplats för räddningsfordon kan se längst med Fjällbogatan i norr, Frimästaregatan i väster, Utbyvägen i söder och i anslutning till lindalén i öster. Angöring till innergården med steg under 50 meter kan ske via Fjällbogatan.



Figur 18. Möjlig räddningsväg (Okidoki, 2023-12-21).

## Cykelplatser

### *Lokalisering, utrymme och utformning*

Kraven på utformning av cykelparkering följer de av staden stipulerade i *Teknisk handbok 2023:2*. Utrymmeskraven kan sänkas om byggaktören visar att cykelparkeringen ryms på en mindre yta och samtidigt uppfyller kraven för bygglov.

Vid bygglov ska redovisning ske av hur samtliga krav på cykelparkering uppfylls.

I figur 14 och 15 redovisas hur cykelparkeringsplatser för det aktuella projektet föreslås lösas. Utomhus på gården samt vid entréer finns utrymme för upp till 178 cykelplatser till flerbostadshusen, inklusive lådcykelplatser. I garaget finns cykelförråd med utrymme för cirka 71 cyklar. I entréplan finns utrymme för cykelpool och verkstad med tvättmöjlighet.

# Reglering, kostnadstäckning och byggskede

## Parkering på gatumark

Behovet av parkeringsplatser avses främst tillgodoses genom det parkeringsgarage som föreslås inom planområdet. Kostnaden för att parkera i garaget är något som regleras av fastighetsägaren.

Gatorna i närområdet är oreglerade. Det finns därmed en relativt hög risk att parkeringsplatserna som byggs i parkeringsgaraget inte nyttjas fullt ut till följd av att det är gratis att parkera på gatorna. Det kan därmed anses mer attraktivt att parkera på gatorna i förhållande till den avgift som krävs för att parkera i parkeringsgaraget. Gatuparkeringen i närområdet kan dock inte ses som ett alternativ för att tillgodose parkeringsbehovet som detaljplanen innebär. För att klara parkeringsbehovet är ambitionen med detaljplanen därför att parkeringsgaraget byggs och att p-platserna i detta används av de boende inom fastigheten.

Var de boende väljer att parkera sin bil är samtidigt inget som går att reglera i en detaljplan, dock kan förutsättningar skapas för att det ska vara möjligt att parkera inom planområdet. De oreglerade gatorna i närområdet är allmänplats och alla har därmed lika rättigheter att parkera där. Det gäller såväl nyinflyttade som de som redan bor i området. Kommunen har inte heller någon boendeparkering på gatorna i närområdet.

Närliggande bebyggelse utgörs främst av bostadsbebyggelse i form av flerbostadshus, villatomter och radhus. Många parkerar på den egna tomten men en del parkerar även på gatorna. Ett ökat parkeringstryck till följd av detaljplanen skulle kunna påverka de som redan bor i området, detta då konkurrensen om befintliga parkeringsplatserna kan bli större. Förutsatt att parkeringsgaraget byggs och används av de boende inom planområde görs dock bedömningen att befintliga gator klarar ett visst ökat parkeringstryck till följd av planen.

I det fall nytillkommande bebyggelse belastar omkringliggande gator och parkeringsplatser som är avsedda som korttidsparkering för besökande till handel och andra verksamheter kan en gratisområdesutredning göras. Detta för att undersöka möjligheten att reglera oreglerade gator. I detta skede anses det inte nödvändigt att reglera de oreglerade gatorna eftersom dessa anses klarar av ett visst ökat parkeringstryck.

Utredning har utgått från den skiss som tagits fram för planområdet. Skulle andelen verksamhetsytor i byggnaden blir mer än de 235m<sup>2</sup> som skissen visar kan behovet av parkeringsplatser påverkas. I det fall andelen verksamhetsytor skulle bli större och andelen lägenheter bli mindre minskar det totala behovet av parkeringsplatser inom området. Detta eftersom behovet av parkeringsplatser är större för lägenheter än för verksamheter.

## **Förutsättningar för kostnadstäckning**

Ambitionen är att kostnader för parkering belastar den som nyttjar parkeringsplatsen. Detta förutsätter att byggnads- och driftkostnaden per parkeringsplats är lika med eller mindre än månadsavgiften för den platsen. Månadsavgiften ska i sin tur vara rimlig i förhållande till marknadspriset i området och användarnas betalningsvilja. På så sätt kan man minska sannolikheten för att en del av kostnaden för parkeringsanläggningen delfinansieras av bostadshyror/avgifter. Alla boende ska inte subventionera kostnaden för de som har bil.

Att kostnaderna för parkeringsplatserna endast ska belasta de som nyttjar parkeringsplatserna påverkas i sin tur av antalet som väljer att hyra en plats i garaget. Risken att de boende väljer att parkera på de oreglerade gatorna i området påverkar på så vis hur förutsättningarna för kostnadstäckningen kommer att se ut. Detta eftersom andelen boende som väljer att betala för en parkeringsplats i garaget kan variera, därmed kan även kostnaden variera för att parkera i garaget. Om endast ett fåtal boende väljer att parkera i garaget kan det likaså bli svårt att inte behöva delfinansiera ytorna genom bostadshyror/avgifter.

Enligt idag gällande taxa, kommer den vara ca 1250 kr/mån, förutsatt att behovet enligt kommunens p-tal stämmer och ingen får lov att parkera på gatan så kommer det vara marginell påverkan på avgiften för de boende.

## **Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet**

Befintliga parkeringsytor inom planområdet kommer tas i anspråk men övriga parkeringar i närområdet kommer inte att tas i anspråk under byggtiden och påverkas därför inte av projektet.