



Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan för Bostäder och centrumverksamhet vid Fjällbogatan inom stadsdelen Utby

2023-02-28

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

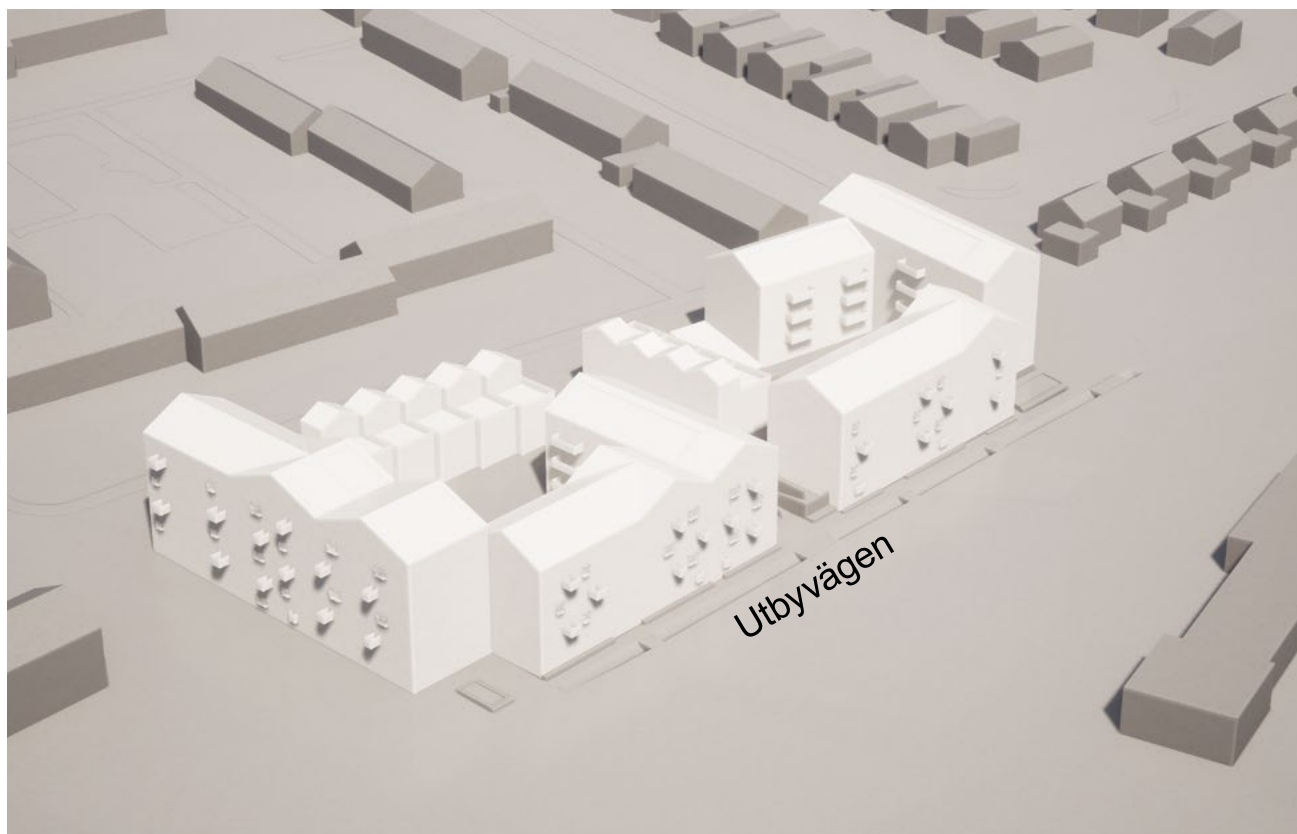


Illustration (AL-Studio, 2023-03-02)



FÖRFATTARE Maryam Sepehr, Stadsbyggnadskontoret

BESTÄLLARE Richard Nayar, Fastighetskontoret

Utredningen följer anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad (17 december 2021).

Dokumenthistorik

Datum	Version	Beskrivning	Ändrat av
2022-05-25	1.0	Första utkast	Maryam Sepehr
2022-06-13	1.1	Uppdatering mobilitetsåtgärder	Maryam Sepehr
2023-01-25	1.2	Uppdatering av bebyggelseförslag	Maryam Sepehr
2023-02-28	1.3	Revidering efter kommunens granskning	Maryam Sepehr

INNEHÅLL

Sammanfattning.....	4
Parkeringsbehov.....	7
Startvärde.....	7
Lägesbedömning.....	8
Projektanpassning.....	12
Mobilitetslösningar.....	13
Resultat P-tal.....	17
Parkeringsplatser.....	17
Bilparkering.....	17
Cykelparkering.....	18
Sammanfattning.....	19
Parkeringslösning.....	20
Cykel.....	22
Reglering, kostnadstäckning och byggskede.....	23
Parkering på gatumark.....	23
Förutsättningar för kostnadstäckning.....	23
Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet.....	23

SAMMANFATTNING

Projektet ligger i Utby som tillhör zon C - Mellanstaden samt stadsdelen Kortedala. Förslaget omfattar totalt 119 bostäder i form av flerbostadshus och radhus samt två mindre lokaler på sammanlagt 250 kvm. Marken inom planområdet ägs av staden. Markanvisning kommer ske efter att detaljplaneförslaget antas och vinner laga kraft.

Parkeringsbehovet är analyserade utifrån stadens policy och anvisningar och redovisas i tabellerna nedan.

Färdmedel	Bil				
Användning	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Sjärnpaket
Bostäder					
Flerbostadshus	0,80	0,80	0,80	0,75	0,60
Verksamheter					
Handel	25,00	25,00	13,75	13,75	13,75

Färdmedel	Cykel				
Användning	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Sjärnpaket
Bostäder					
Flerbostadshus	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50
Verksamheter					
Handel	5,50	5,50	7,98	7,98	7,98

Den totala efterfrågan på bilparkering för ny bebyggelse är 102 platser varav minst 3 platser ska vara tillgängliga för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Behovet bedöms kunna lösas inom fastigheten under förutsättning att det byggs ett garage i två plan. Detta kan medföra stora kostnader så framtida exploitören uppmanas att förbinda sig till mobilitetsåtgärder i och med platsens goda förutsättningar för resande med kollektivtrafik och cykel.

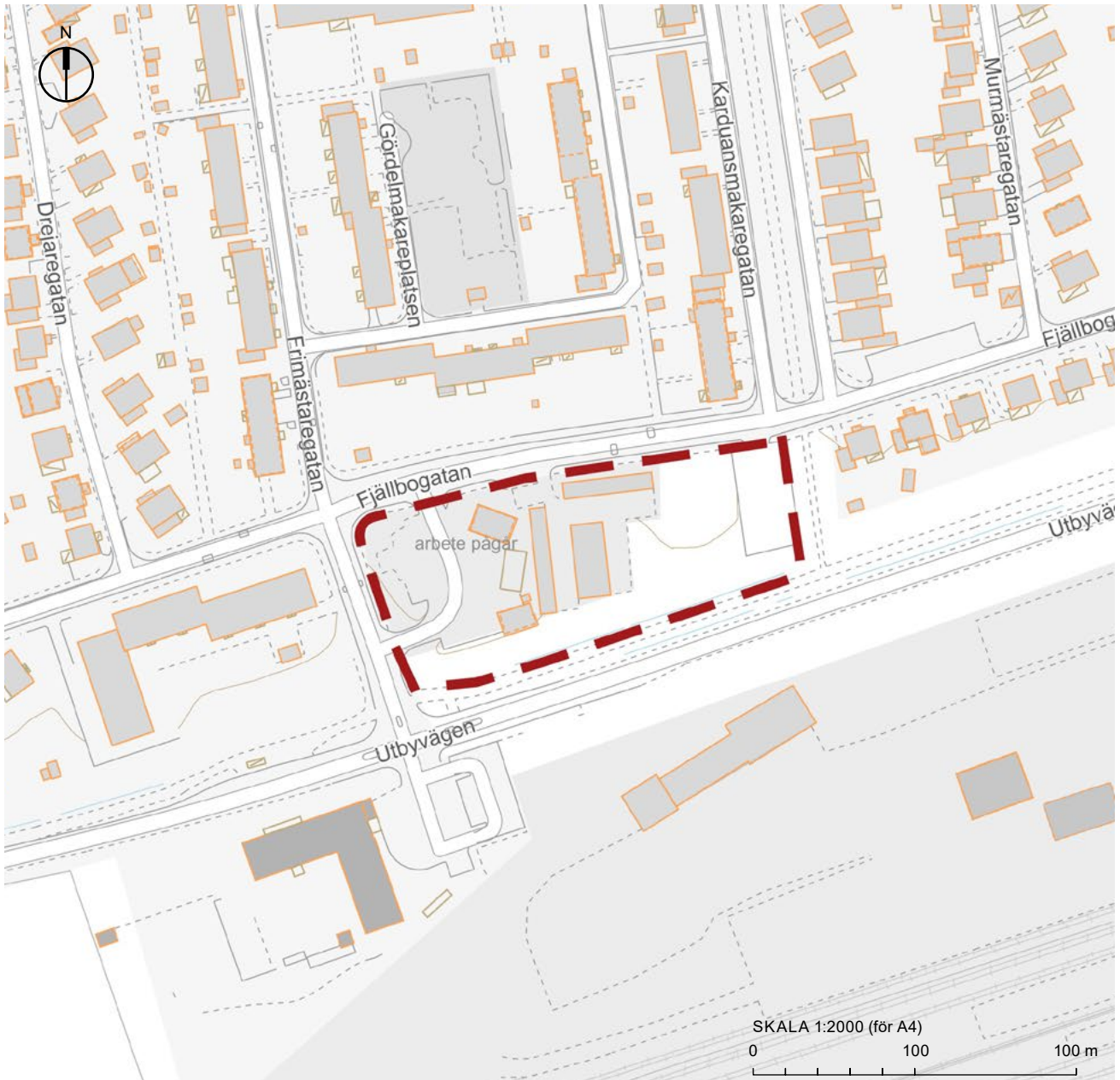
Med hjälp av mobilitetsåtgärder kan parkeringstalet för bostäder sänkas. Det innebär i så fall att den totala efterfrågan på bilparkering bli 76 platser varav:

- minst 1 plats ska vara reserverad för bilpool samt
- minst 3 ska vara tillgängliga för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd
- max 8 parkeringsplatser får vara fasta/personliga

Den totala efterfrågan på cykelparkering är 299 platser. Givet den framtida exploitören tecknar mobilitetsavtal krävs ytterligare 3 platser för lastcykelpool. Dessutom ska cykelparkering ha högkvalité och kännas trygg och användare vänlig med cykelpump, automatisk dörröppning m. m. Yta för cykelservice och lämplig utrustning ordnas för de boende. Cykelpoolen och ytan för cykelservice ska placeras så att användare även utanför fastigheten har tillgång till dem.

Gator i anslutning till planområdet är oreglerade. Det krävs därför tas fram en gratisområdesutredning vilket kommer göras mellan samråd och granskning. Förutsättningar för kostnadstäckning i det här projektet kommer också studeras närmare mellan samråd och granskning eftersom det är beroende av gratisområdesutredningen.

PROJEKTETS SYFTE OCH BAKGRUND



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

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

Utredningen är en del av detaljplanearbetet och följer Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad (antagen i BN 24 april 2018) samt Interimsanvisningar till Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad, version 1,2 (17 december 2021).





Situationsplan (AL-Studio, 2023-03-02)

Projektets omfattning är redovisade i tabellen nedan, notera att radhusen är inräknade i BTA samt antalet lägenheter under kategorin flerbostadshus.

Användning	BTA	Antal lgh
Bostäder	11247	119
Flerbostadshus	11247	119
Verksamheter	250	
Handel	250	
Total	11497	119

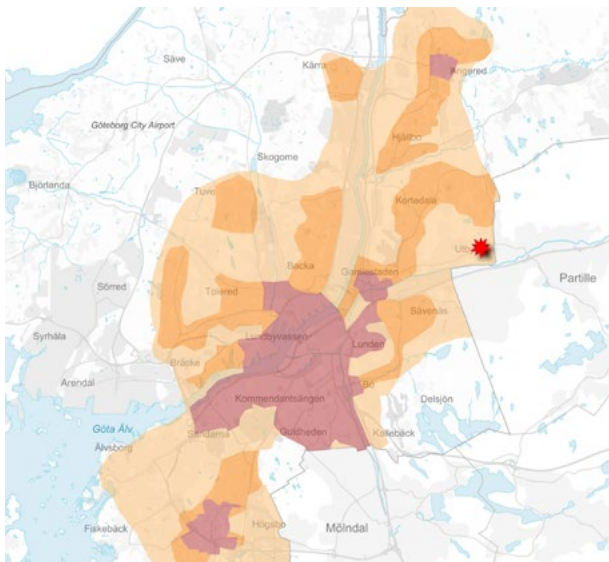
PARKERINGSBEHOV

Startvärde

I detta avsnitt redovisas startvärden för bil och cykel.

Zon C - Mellanstaden

Stadsdel Kortedala



Zonindelning

Stadsdelar

Fasta P-tal

Färdmedel	Bil	Cykel
Användning	Alla	Besökare Boende
Bostäder		
Flerbostadshus	0,80	0,50 2,00
Verksamheter		

Särskilt beräknade P-tal

Färdmedel	Cykel		
Användning	Andel resor	Persontäthet/1000 kvm	P tal (startvärde)
Verksamheter			
Handel			
Anställda	19 %	10	1,90
Besökare	8 %	45	3,60

Resultat startvärde

Användning	Bil	Cykel
Bostäder		
Flerbostadshus	0,80	2,50
Verksamheter		
Handel	25,00	5,50

Lägesbedömning

I det andra steget analyseras den specifika platsens läge i staden mer i detalj.

Bilparkering bostäder

Stort stadsdelscentrum

Projektet ligger inte i direkt närhet till ett stort stadsdelscentrum.

Sammanvägd tillgänglighet

God sammanvägd tillgänglighet innebär direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter eller andra förutsättningar som underlättar en god mobilitet, exempelvis bilpool i närområdet. Nedan beskrivs projektets förutsättningar ur ett tillgänglighetsperspektiv för att bedöma den sammanvägda tillgängligheten.

Kollektivtrafik



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.

Det finns två busshållplatser i direkt närhet av projektområdet, 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 högtrafik.

Cykel

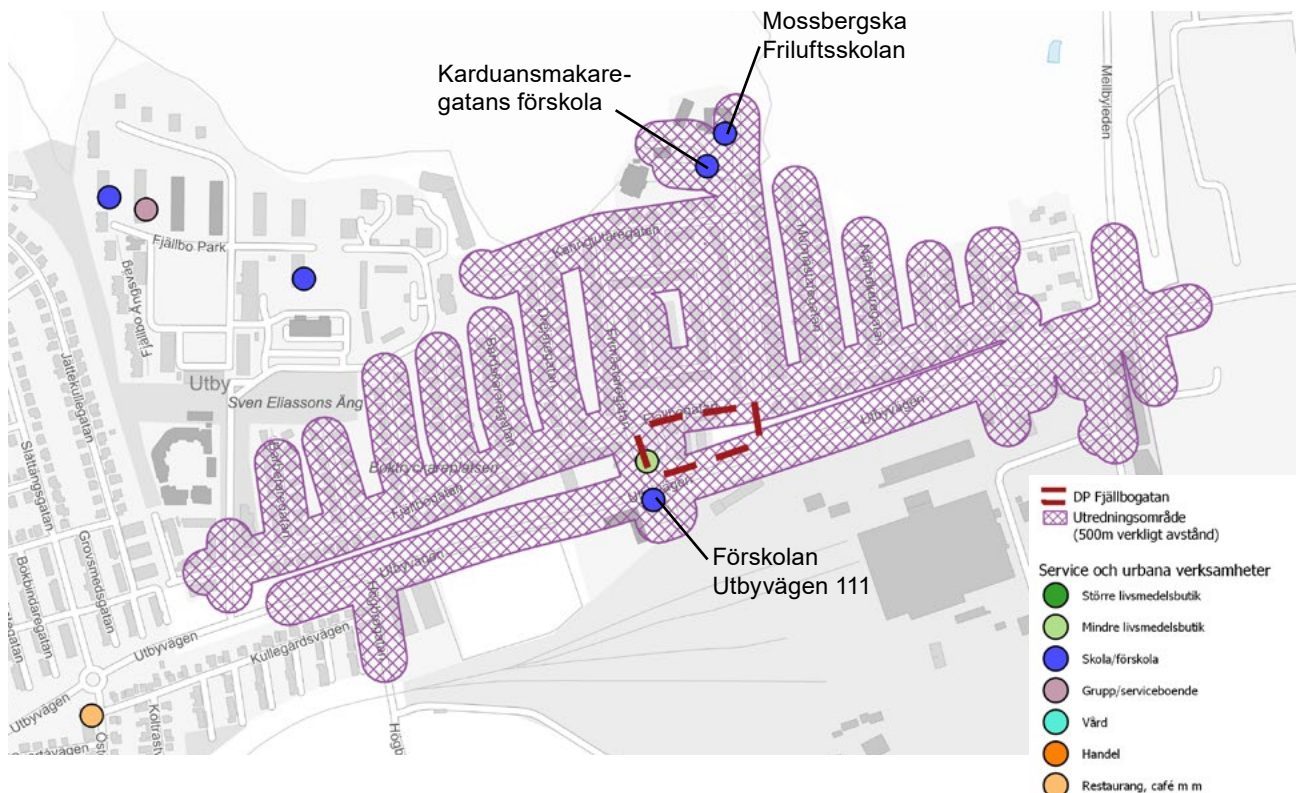


Med direkt närhet avses här att avståndet från projektområdets gräns till det övergripande cykelvägnätet eller pendelcykelnätet inte överskrider:

- 500 meter verkligt cykelavstånd via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata alternativt
- 100 meter verkligt cykelavstånd via andra gator

Enligt definitionen ovan och den redovisade kartan har detta projekt 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. Kartan ovan visar kommunal och kommersiell service som finns i direkt närhet till projektet. Det finns förskolor samt en mindre livsmedelsbutik i diket närhet av planområdet. Den närmast större mat butiken ligger vid Hagbergsgatan ca 1.5 km väster om planområdet. Den närmaste vårdcentralen ligger ca 2,3 km öster om planområdet vid Partille centrum. Det finns ytterligare en vårdcentral i Kviberg ca 3 km väster om planområdet.

Övrigt

Det finns inte några bilpools stationer si närheten av projektet.

Sammanfattning

Direkt närhet till god kollektivtrafik	JA
Direkt närhet till bra cykelinfrastruktur	JA
Direkt närhet till service och andra urbana verksamheter	NEJ
God sammanvägd tillgänglighet för bostäder och verksamheter	NEJ

Bilparkering verksamheter

Bas

Avdrag kan göras med 15 % om det är både direkt närhet till god kollektivtrafik och direkt närhet till bra cykelinfrastruktur enligt definitionerna ovan för flerbostadshus.

Projektet har direkt närhet till bra cykelinfrastruktur och till kollektivtrafik enligt definitionen men kriteriet för god kollektivtrafik uppfylls inte eftersom turtätheten är lägre.

Bytespunkt

Därutöver kan göras ett avdrag med 15 % om projektet ligger inom ett visst avstånd från de utpekade hållplatserna s. k. "Bytespunkt". Projektet uppfyller inte villkoren för avdrag.

Extra

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

Projektet uppfyller inte villkoren för avdrag.

Cykelparkering

Parkeringstalet för cykel kan höjs om utrymmet för bilparkering begränsas eller minskas på grund av att projektområdets läge ger goda förutsättningar för cykel. Parkeringstalet 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 för cykel för verken bostäder eller verksamheter i det här steget.

Justering av talen

Bilparkering

Samtliga kriterier för god sammanvägd tillgänglighet är inte uppfyllda så parkeringstal för bostäder kommer inte justeras.

Bostäder	Oförändrat
----------	------------

Handel	Oförändrat
--------	------------

Cykelparkering

Projektområdets läge ger ingen höjning eller sänkning av cykelparkeringstalet för bostäder.

Bostäder	Oförändrat
----------	------------

Handel	Oförändrat
--------	------------

Resultat lägesbedömning

Bil			Cykel		
Färdmedel	Startvärde	Lägesbedömning	Användning	Startvärde	Lägesbedömning
ostäder			Bostäder		
Flerbostadshus	0,80	0,80	Flerbostadshus	2,50	2,50
erksamheter			Verksamheter		
Handel	25,00	25,00	Handel	5,50	5,50

Projektanpassning

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

Bilparkering bostäder

Lägenhetsfördelningen

Projektet är i tidig skede och lägenhetsfördelningen är inte känd. Parkeringstal för bil kommer därför inte justeras i det här steget.

Bilparkering verksamheter

Parkeringstal för handel kan justeras utifrån typ av handel. I det här projektet planeras två mindre lokaler i bottenplan vilket kommer rymma mindre verksamheter med begränsat antal besökare. Dessutom förväntas kundkretsen vara av huvudsakligen lokal eller icke bilburen karaktär. Parkeringstal för bil bedöms därför att kunna sänkas med 45% (Maximalt procentuellt avdrag enligt anvisningar).

Cykelparkering bostäder

Projektet är i tidig skede och lägenhetsfördelningen är inte känd. Parkeringstal för cykel kommer därför inte justeras i det här steget.

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. Parkeringstal för cykel bedöms därför att kunna höjas med 45%.

Justering av talen

Bilparkering

Bostäder	Oförändrat
Handel	-45%

Cykelparkering

Bostäder	Oförändrat
Handel	+45%

Resultat projekthanpassning

Färdmedel	Bil		
Användning	Startvärde	Lägesbedömning	Projekthanpassning
Bostäder			
Flerbostadshus	0,80	0,80	0,80
Verksamheter			
Handel	25,00	25,00	13,75

Färdmedel	Cykel		
Användning	Startvärde	Lägesbedömning	Projekthanpassning
Bostäder			
Flerbostadshus	2,50	2,50	2,50
Verksamheter			
Handel	5,50	5,50	7,98

Mobilitetslösningar

I det här skede finns inte någon exploatör involverade i projektet. Marken ägs av staden idag och markanvisning avses ske efter att detaljplaneförslaget antas och vinner laga kraft. Framtida exploatör uppmuntras 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 vara lämplig för det här projektet.

Mobilitetsåtgärder Baspaket för bostäder

Startpaket till nyinflyttade

Fastighetsägaren ska tillse att ett mobilitetspaket ordnas till alla boende vid inflyttning under hela mobilitetsavtalstiden. Paketet ska innehålla information om mobilitetsåtgärderna i detta avtal samt annan relevant information som t. ex. 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 uppmuntra 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 t.ex. 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, t.ex. 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 tillse 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 tillgodoseas. Sådan utökning får ske på befintliga bilparkeringar.

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

Mobilitetsansvarig

Fastighetsägaren tillser 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.

Justering av talen för bilparkering

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

Bostäder	-0,05
Verksamheter	Oförändrat

Mobilitetåtgärder Stjärnpaket för bostäder

Nedan är en beskrivning av 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 etc.) 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 tillse 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 mobilitetslösningarna samt att fler människor ska få tillgång till dessa och därmed minska behovet av att äga och använda bil.

Justering av talen för bilparkering

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

Bostäder	-0,15
Handel	Oförändrat

Resultat mobilitetslösningar

Färdmedel	Bil				
Användning	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Sjärapaket
Bostäder					
Flerbostadshus	0,80	0,80	0,80	0,75	0,60
Verksamheter					
Handel	25,00	25,00	13,75	13,75	13,75

Färdmedel	Cykel				
Användning	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Sjärapaket
Bostäder					
Flerbostadshus	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50
Verksamheter					
Handel	5,50	5,50	7,98	7,98	7,98

Resultat P-tal

Färdmedel	Bil				
Användning	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Sjärnpaket
Bostäder					
Flerbostadshus	0,80	0,80	0,80	0,75	0,60
Verksamheter					
Handel	25,00	25,00	13,75	13,75	13,75

Färdmedel	Cykel				
Användning	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Sjärnpaket
Bostäder					
Flerbostadshus	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50
Verksamheter					
Handel	5,50	5,50	7,98	7,98	7,98

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 det föregående avsnittet och antal lägenheter i projektet. Observera att antal lägenheter och ytor är preliminära eftersom projektet är i mycket tidigt skede.

Färdmedel	Bil				
Användning	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Sjärnpaket
Bostäder					
Flerbostadshus	95	95	95	89	71
Alla	95	95	95	89	71
Verksamheter					
Handel	6	6	3	3	3
Alla	6	6	3	3	3
Total	101	101	99	93	75

Ytterligare krav utifrån avtalade mobilitetsåtgärder

Om den framtida exploatören bestämmer utföra de föreslagna mobilitetsåtgärder kommer några 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 ärenderat av staden men avtalet är redan uppsagt. Inga av dessa platser kommer 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.

I det här projektet behövs 3 parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Dessa platser tillkommer utöver det beräknade parkeringstalet ovan.

Förutsättningar för samnyttjande

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

Cykelparkering

Antal platser för ny bebyggelse

I tabellen nedan redovisas den totala efterfrågan på cykelparkering för ny bebyggelse givet de parkeringstal som tagits fram enligt analysen i det föregående avsnittet och antal lägenheter i projektet. Observera att antal lägenheter är preliminära eftersom projektet är i mycket tidigt skede.

Färdmedel	Cykel					
	Användning	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Baspaket	Sjärnpaket
Bostäder						
Flerbostadshus		298	298	298	298	298
Besökare		60	60	60	60	60
Boende		238	238	238	238	238
Verksamheter						
Handel		1	1	2	2	2
Anställda		0	0	1	1	1
Besökare		1	1	1	1	1
Total		299	299	299	299	299

Ytterligare krav utifrån avtalade mobilitetsåtgärder

Mobilitetsavtalet ställer några ytterligare krav på antal, utformning och placering av parkeringsplatserna. Sammanfattningsvis innebär det att:

- Plats för minst 3 platser för lastcykelpool per 100 lägenheter ska finnas utöver ordinarie cykelparkering.
- Cykelparkering ska ha högkvalité och kännas trygg och användare vänlig med cykelpump, automatisk dörröppning m. m.
- Yta för cykelservice och lämplig utrustning ordnas för de boende.
- Cykelpoolen och ytan för cykelservice ska placeras så att användare även utanför fastigheten har tillgång till dem.

Sammanfattning

Bilparkering

Utan mobilitetsavtal

Totalt 102 platser varav:

- minst 3 ska vara tillgängliga för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd

Med mobilitetsavtal

Totalt 76 platser varav:

- minst 1 plats ska vara reserverad för bilpool. Bilpoolen ska placeras så att användare även utanför fastigheten har tillgång till den.
- minst 3 ska vara tillgängliga för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd
- max 8 parkeringsplatser får vara fasta/personliga

Cykelparkering

Utan mobilitetsavtal

Totalt 299 platser.

Med mobilitetsavtal

Totalt 302 platser varav minst 3 platser är anordnad för lastcykelpool.

Cykelparkering ska ha högkvalité och kännas trygg och användare vänlig med cykelpump, automatisk dörröppning m. m.

Yta för cykelservice och lämplig utrustning ordnas för de boende.

Cykelpoolen och ytan för cykelservice ska placeras så att användare även utanför fastigheten har tillgång till dem.

PARKERINGSLÖSNING

I bilderna nedan redovisas översiktligt hur parkering och angöring föreslås lösas.



Översikt över parkeringslösning (AL-Studio, 2023-03-02)



Översikt över hantering av angöring (AL-Studio, 2023-03-02)

Bil

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Det finns inte något ledig kapacitet i befintliga parkeringsanläggningar inom gångavstånd från projektet som kan utnyttjas.

Samverkan mellan flera exploitörer inom planen

Exploatören kommer att lösa sitt behov av bil- och cykelparkering inom det egna området.

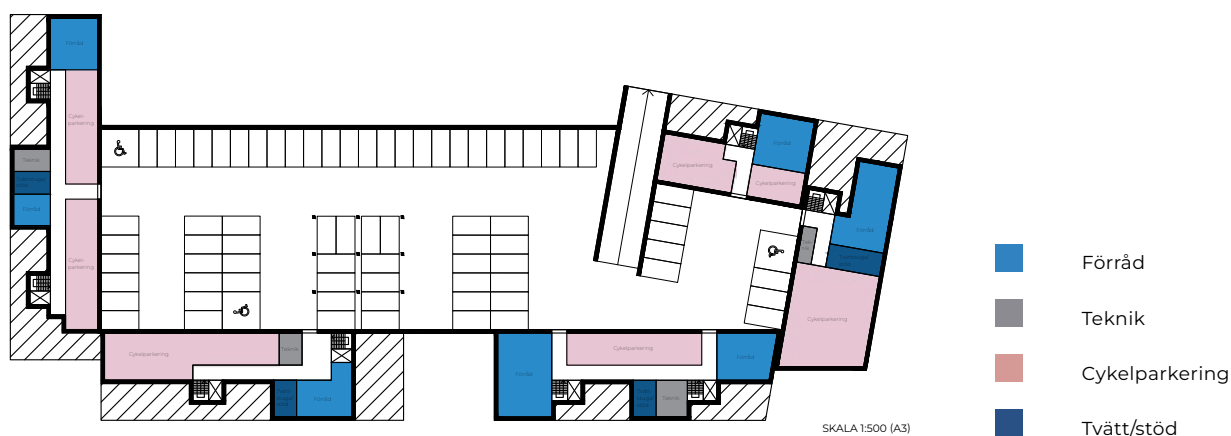
Lokalisering, utrymme och utformning

Utan mobilitetsavtal

Bedömningen är att det går att tillgodose parkeringsbehovet inom fastigheten utan att teckna mobilitetsavtal under förutsättning att garaget byggs i två plan. Detta kan medföra stora kostnader så framtida exploitören uppmanas att förbinda sig till mobilitetsåtgärder i och med platsens goda förutsättningar för resande med kollektivtrafik och cykel.

Med mobilitetsavtal

Bilparkeringen föreslås lösas i garaget där det finns utrymme för 76 p-platser varav 3 är avsedd för rörelsehindrade. Se bilden nedan.

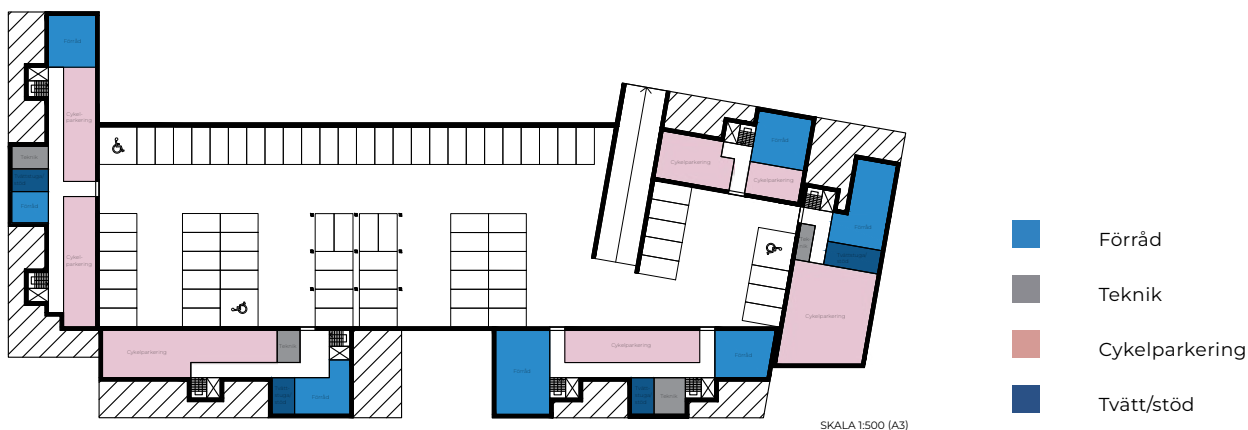


Garageplan (AL-Studio, 2023-03-02)

Cykel

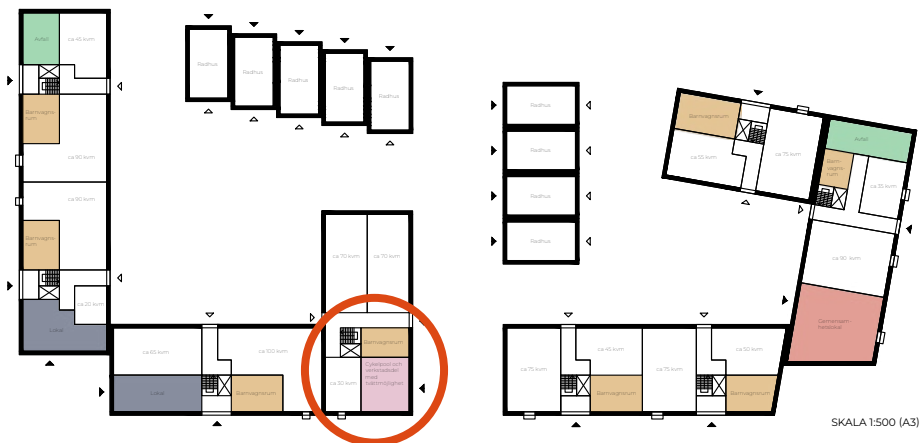
Lokalisering, utrymme och utformning

Här redovisa hur cykelparkeringen för det aktuella projektet föreslås lösas.



Garageplan (AL-Studio, 2023-03-02)

I garaget finns cykelförråd med utrymme för ca 300 cyklar (ca 600 m²). Utomhus (på gården och vid entréer) finns också utrymme för upp till 90 cykelplatser. I entréplan finns också utrymme för cykelpool och verkstad med tvättmöjlighet.



Entréplan (AL-Studio, 2023-03-02)

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSCKEDE

Parkering på gatumark

Gator i anslutning till planområdet är oreglerade. Det krävs därför tas fram en gratisområdesutredning för att i samband med den här föreslagna exploateringen utreda förutsättningarna, konsekvenserna och lämpligheten av att reglera de oreglerade gatorna. Detta kommer att göras mellan samråd och granskning.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Ambitionen är att kostnader för parkering belastar den som nyttjar parkeringsplatsen. Detta förutsätter att byggnations- 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. Förutsättningar för kostnadstäckning i det här projektet är beroende av gratisområdesutredning en och kommer studeras närmare mellan samråd och granskning.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Befintliga parkeringsytor kommer inte att tas i anspråk under byggtiden och påverkas därför inte av projektet.