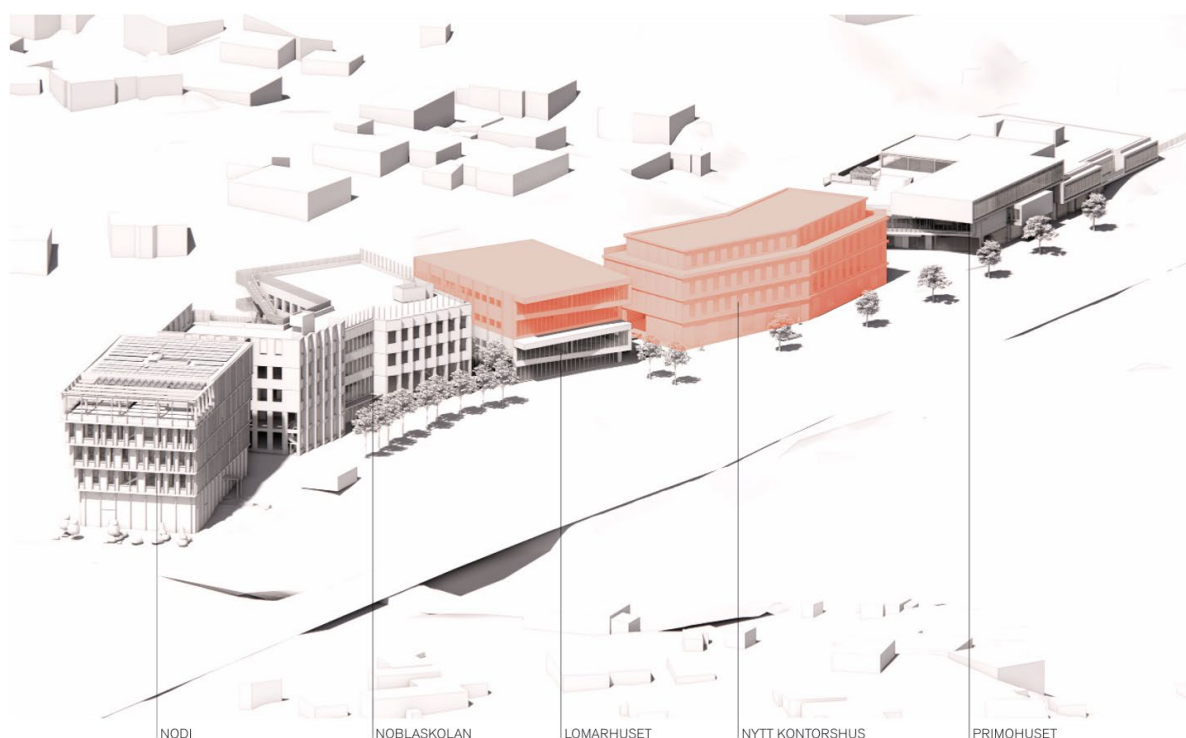


DP.BJÖRKLUNDABACKEN

Mobilitets- och parkeringsutredning



2024-02-16

Rev 2024-12-16

Titel: DP Björklundabacken, mobilitets- och parkeringsutredning
Författare: Daniel Stenqvist, Joakim Hansson
Kontaktperson: Joakim Hansson
Beställare: Nya Hovås Fastigheter AB
Version av anvisningar: "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering" version 1.2

Dokumenthistorik:

Version	Datum
1.0	2024-02-16
2.0	2024-03-15
3.0	2024-12-16

Kontaktperson:

Bertil Rignäs, ByggGÖTA
Mobil: 070 3090770
Växel: 031-58 06 40
bertil.rignas@bygg-gota.se
Kämpegatan 16, Göteborg

Beställare:

Joakim Garfve, Broods Inc.
Mobil: 070-868 7777
Björklundabacken 3, 436 57 Hovås
info@broods.se

Sammanfattning

Syftet med denna parkerings- och mobilitetsutredning är att hjälpa beställaren och den kommunala förvaltningen i Göteborg Stad i deras planhandlingsarbete inför kommande nybyggnation på fastigheten **Hovås 11:5** och tillbyggnadsprojekt på fastigheten **Hovås 451:55**.

Utredningen ska visa bland annat på vilket parkeringsbehov exploateringen ger utifrån projektets geografiska läge och förutsättningar för resande med alternativa färdmedel, samt specifika mobilitetsåtgärder som bör planeras för detta projekt för att möjliggöra att man kan ta ett helhetsgrepp kring hållbar mobilitet.

Bilparkeringsbehovet beräknas i enlighet med Göteborg Stads Anvisningar för mobilitet och parkering, version 1.2.

Beräkningarna resulterar i ett bilparkeringsbehov för Lomarhuset och nytt kontorshus på 55 bilar räknat för kontor. En del av behovet för verksamheter kommer att förläggas på kvartersmarksgatorna eller i tillkommande parkeringsytor inom det nya kontorshuset. Resterande behov samnyttjas i Origohusets P-Hus söder om Björklundabacken. Tack vare samnyttjandet kan allt parkeringsbehov från verksamheterna och deras besök tas omhand.

Behovet av cykelparkeringsplatser regleras även det enligt **Göteborg Stads riktlinjer för mobilitet och parkering**. Med parkeringstalen räknat för kontorsutnyttjande blir behovet 54 cykelparkeringsplatser totalt för Lomarhuset med påbyggnad samt det nya kontorshuset.

Bygg-Göta AB och Broods Inc AB genom Nya Hovås Fastighets AB kommer att vidta en mängd åtgärder och aktiviteter för att uppmuntra till, och förenkla för, hållbart resande. Detta tillsammans med goda förutsättningar i kollektivtrafik kommer göra det lättare att leva utan egen bil som anställd i detta område och att resandet kan ske långsiktigt hållbart. Åtgärderna från beställarens sida innefattar såväl kommunikation som marknadsföring, ekonomiska incitament och cykelparkeringars lokalisering. De åtgärder som Broods Inc AB åtar sig kommer att regleras i ett mobilitetsavtal.

Innehållsförteckning

DP.BJÖRKLUNDABACKEN Mobilitets- och parkeringsutredning	1
Sammanfattning	3
Inledning.....	5
P-tal	8
Startvärde	8
Lägesbedömning	10
Projektanpassning.....	11
Mobilitetslösningar.....	13
Resultat P-tal	15
Parkeringsplatser	16
Bilparkering.....	16
<i>Cykelparkering</i>	22
Parkeringslösning.....	23
<i>Bilplatser</i>	23
<i>Cykelplatser</i>	25
Reglering, kostnadstäckning och byggskede.....	27
<i>Parkering på gatumark</i>	27
<i>Förutsättningar för kostnadstäckning</i>	27
<i>Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet</i>	27

Inledning

I Nya Hovås, söder om Göteborgs innerstad, planeras för tillkommande exploatering vid utredningsområdet Björklundabacken (markerat i rött på figur 1). Nya Hovås är ett närcentrum med direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter.

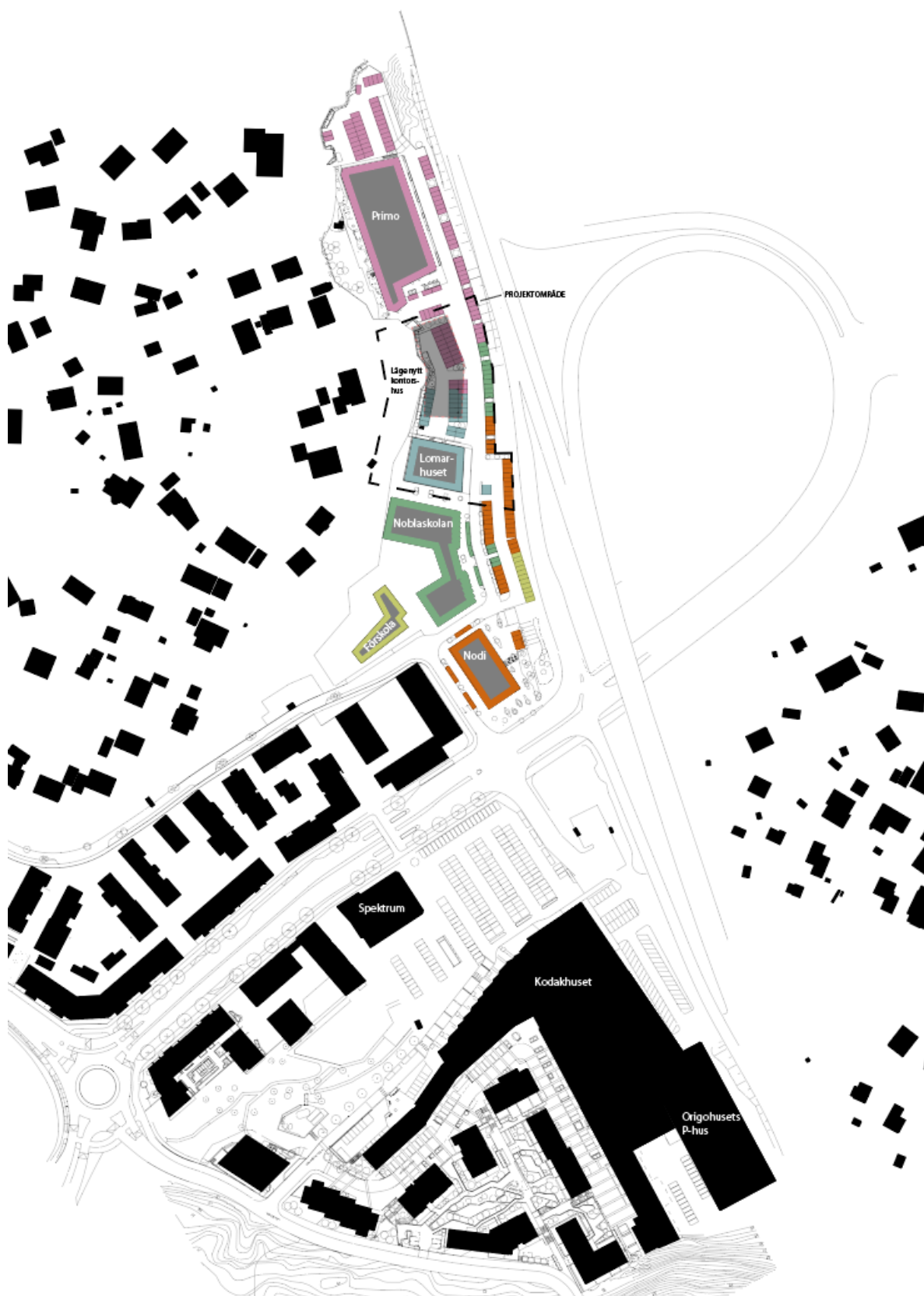
Projektområdet innefattar en ny kontorshusetablering samt en påbyggnad på det befintliga Lomarhuset, med en total yta på ca 6300 kvm BTA, som tillsammans läker ihop stadsväven och skapar en enhetlig entrébild mot väg 158 (projektområde markerat i blått på figur 1)



Figur 1 – Nya Hovås, utredningsområde Björklundabacken redovisat i rött och projektområde för tillkommande byggnation i blått.

Projektområdet är beläget just norr om Hovås Allé i direkt anslutning till Brottkärismotet och med nära koppling till intilliggande Närcentrum. Större delen av området är utbyggt. I genomförandet av planen har flera förbättringar både inom tillgänglighet till allmänna kommunikationer och cykel gjorts samt förbättrade tillfartsramper till Nya Hovås från Säröleden och säkrare trafiklösningar med rondeller och ljussignaler. En stor parkeringsanläggning längst i söder har uppförts och kan samnyttjas effektivt under dygnets alla timmar. Även den stora parkeringen framför dagligvaruhandeln samnyttjas med fördel med flera olika verksamheter.

I dagsläget finns en överkapacitet av parkeringar i det närliggande området, framförallt i parkeringshuset i södra delen vid Origohuset (markerat Origohusets P-hus i figur 2). Den absoluta närheten till den stora handelsplatsen ger goda förutsättningar för samnyttjande. I de kontorsfastigheter som tidigare byggts inom området ligger dessutom antalet bilparkeringsplatser som angetts i bygglov över dagens norm. Även här finns möjlighet till samnyttjande.



Figur 2 - Översikt över projektområdet (streckat) och dess närhet, med omgivande fastigheter längs Björklundabacken samt Origohusets P-hus i söder.

I området idag så tillhandahålls även parkeringsplatser till olika car-sharing services av Volvo On Demand och Kinto Share som har en bilpool för området.

Nya Hovås är utpekat som en knutpunkt för kollektivtrafik i både Göteborgs översiktsplan och Målbild Koll2035. Det planeras för en detaljplan till för området öster om Säröleden. Projektet har positivt beslut om planbesked. I den kommande detaljplanen på andra sidan Säröleden kommer man att ta ett ännu större grepp om resandet till och från Nya Hovås med både buss och cykel. Ett nytt resecentrum med mer handel och bostäder som förstärkning av Nya Hovås närcentrum och förbättrad pendelparkering för bil och cykel, utbyggda bilpooler etc. kommer att skapas. En dialog förs med Västrafik om möjligheterna att få fler linjer att stanna i Nya Hovås, såsom Blå express. Det kommer att i hög grad underlätta resandet till och från Nya Hovås Centrum.

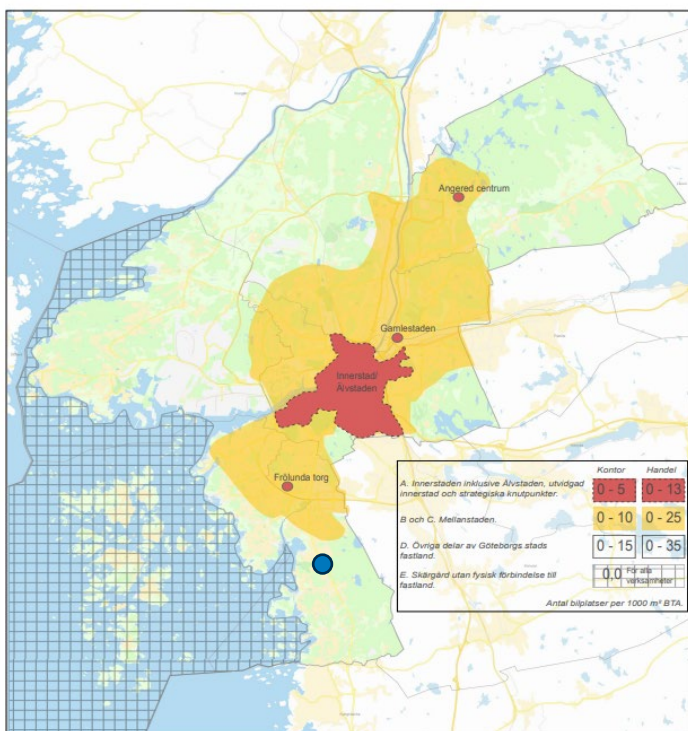
P-tal

Startvärde

I detta avsnitt redovisas startvärden för bil och cykel.

Normalspann

Projektområdet är markerat med en blå punkt på Normalspannkartan i Figur 3. Fastigheten befinner sig inom **Zon D** - Övriga delar av Göteborgs stads fastland. Med ett normalspann för **Kontor** av **0-15**.



Figur 3 – Normalspannkarta samt tillhörande startvärde för verksamheter (sida 45, Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering ver. 1.2) Blå punkt visar projektområdets läge i staden.

Startvärde för bilparkering

Projektområdet befinner sig inom **Zon D** och kan innehålla kontors- och centrumverksamhet. Följande beräkningar baseras på utnyttjande som kontorsverksamhet.

Startvärde är då 15 bilplatser / 1000 BTA.

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

Figur 4 - Startvärde för kontor och handel utifrån projektområdets läge i staden.

Startvärde för cykelparkering

Startvärde för cykelparkering för kontor och handel räknas ut genom att använda ett schablonvärde för antal sysselsatta och besökare per 1000 kvm BTA och en uppskattad färdmedelsfördelning.

Schablonvärdet för sysselsatta är 36 anställda per 1000 kvm BTA samt 4 besökare per 1000 kvm BTA.

Färdmedelsfördelningen mellan bil och cykel för kontor och handel anges för respektive stadsdel i ”Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg (Göteborgs Stad, 2021)”. För området Askim anges att 21 % av de anställda och 9 % av besökarna antas cykla.

Startvärde för anställda inom kontor är 8 cykelplatser / 1000 BTA.

(baserat på schablonvärde/anvisningsvärde: $36 \times 0,21 = 7,56$)

Startvärde för besökare inom kontor är 0,4 cykelplatser / 1000 BTA.

(baserat på schablonvärde/anvisningsvärde: $4 \times 0,09 = 0,36$)

Stadsdel	Anställda [%]	Besökare [%]
Askim	21	9

Figur 5 – Färdmedelsfördelningen för stadsdel Askim enl. tabellen på sida 19 i Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering ver. 1.2

Resultat startvärde

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Kontor	15 platser/1000 BTA				
Cykel					
Kontor	8				
Anställda					
Kontor	0,4				
Besökande					

Tabell 1 – Startvärde

Lägesbedömning

Avdrag för bilparkering görs med 15 % enligt kolumn ”Bas” om det är både direkt närhet till god kollektivtrafik och direkt närhet till bra cykelinfrastruktur enligt definitionerna i Riktlinjen.



Figur 6 – Projektområde markerat i rött, med närhet till Hovås Allé med hållplats Brottkärrsmotet i söder.

Bilparkering verksamheter

Vid Hovås Allé går buss X2 från hållplats Brottkärrsmotet in till centrala Göteborg. Stationen ligger ca. 200m från projektområdet och har 10-minuterstrafik under högtrafik, vilket innebär att kriteriet för direkt närhet till god kollektivtrafik uppnås.

Längs Klåvavägen går ett cykelstråk med separerad cykelbana som förbinder området norr och söderut, mot Hovås och Uggedal och västerut mot Brottkärr/Kinde. Avståndet till Klåvavägens cykelbana är ca 300 meter, och nås via den lågt trafikerade lokalgatan Björklundavägen, vilket innebär att kriteriet för direkt närhet till bra cykelinfrastruktur uppnås.

Som följd görs ett avdrag om 15% enligt kolumn ”Bas” för bilparkeringstalet.

Zon	Procentuellt avdrag		
	Bas	Bytespunkt	Extra
A	15	15	10
B och C	15	15	-
D	15	-	-

Figur 7 – Procentuellt avdrag vid lägesbedömning Bas, zon D.

Cykelparkering verksamheter

Cykelparkeringstalet förutsätts vara oförändrat med avseende på lägesbedömningen.

Resultat lägesbedömning

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Kontor	15 platser/1000 BTA		15-15% = 12,75		
Cykel					
Kontor	8		8		
Anställda					
Kontor	0,4		0,4		
Besökande					

Tabell 2 – Lägesbedömning

Projektanpassning

Reducerade värden för projektanpassning är ej tillämpbara.

Resultat projektanpassning

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Kontor	15 platser/1000 BTA		15-15% = 12,75	12,75	
Cykel					
Kontor	8		8	8	
Anställda					
Kontor	0,4		0,4	0,4	
Besökande					

Tabell 3 – Projektanpassning

Mobilitetslösningar

Ett Baspaket av mobilitetsåtgärder ska genomföras enl. beställaren för att uppnå ytterligare en reduktion av startvärden med 15%. Åtgärderna syftar till att uppfylla Baspaketen för kontor och handel enl. *figur 8 Mobilitetsåtgärder i baspaket*.

Baspaket kontor och handel

Kategori	Åtgärd
Information	Startpaket till nyinflyttade verksamheter
	Löpande information om mobilitet
Kollektivtrafik	Realtidstavlor för kollektivtrafik
Cykel	Extra god cykelparkering
	Dusch och omklädningsrum
Bil	Bilparkeringshyran särredovisas
	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser
Övrigt	Mobilitetsansvarig

Figur 8 – Mobilitetsåtgärder i baspaket

Verksamheter

Mobilitetsåtgärder Baspaket

Information – startpaket och löpande information

Det är viktigt att informera om olika mobilitetslösningar och mobilitetstjänster just när anställda flyttar in. Broods kommer att säkerställa detta redan vid marknadsföring, i informationsmaterial och vid avtalstecknande. När hyresgäster sedan flyttar in paketeras informationen om utbudet tillsammans med användarguider och eventuella kontouppgifter i ett "Välkomstpaket". I "Välkomstpaketet" kunde även ett prova-på-kort för Västtrafik inom Göteborgs kommun i en månad ingå.

Kollektivtrafik

Realtidstavla för kollektivtrafik sätts upp i det nya kontorshuset för att främja användning av kollektivtrafik.

Cykel

För att människor ska känna sig trygga och motiverade att använda cykeln som huvudsakligt transportmedel är det viktigt att erhålla stödsäkra cykelparkeringar som är lättillgängliga och ligger nära verksamhetens entréer. Utöver god standard för de utvändiga cykelplatserna skapas en invändig cykelparkering i det nya kontorshuset (se figur 15, s.24) på upp mot 80 kvm, med direkt tillgång till egen omklädning och dusch vid kontorshusets entré. Cykelrummet erbjuder även station för cykelservice.

Bil – samnyttjade parkeringsplatser

I projektet kommer inga reserverade bilparkeringsplatser att finnas för uthyrning vilket också regleras i mobilitetsavtalet. Bilparkeringsplatserna för såväl verksamma och besökare kommer att regleras som tillståndsparkering eller allmänt tillgänglig avgiftsparkering. De som önskar kan köpa/abonnera på ett parkeringstillstånd som gäller i en eller flera anläggningar i området men endast i mån av plats. Det kommer inte att finnas någon automatisk koppling mellan hyresgästen och parkeringstillstånd

Mobilitetsansvarig

Broods utser mobilitetsansvarig inom sin organisation.

Resultat mobilitetslösningar

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Kontor	15 platser/1000 BTA		15-15% = 12,75	12,75	12,75+(15-15%) = 10,5
Cykel					
Kontor	8		8	8	
Anställda					
Kontor	0,4		0,4	0,4	
Besökande					

Tabell 3 – Mobilitetslösningar

Resultat P-tal

P-tal bil

	Startvärde	Stort Stadsdels-centrum	Läges-bedömning	Projekt-anpassning	Mobilitets-lösningar	Slutsats P-tal
Bil						
Kontor	15	X	15-15% =12,75	X	12,75-(15-15%) =10,5	10,5 platser /1000 BTA

Tabell 4 – Slutsats P-tal bil

P-tal cykel

	Startvärde	Stort Stadsdels-centrum	Läges-bedömning	Projekt-anpassning	Mobilitets-lösningar	Slutsats P-tal
Cykel						
Kontor anställda	8	X	X	X	X	8 platser /1000 BTA
Kontor besökare	0,4	X	X	X	X	0,4 platser /1000 BTA

Tabell 5 – Slutsats P-tal cykel

Parkeringsplatser

Bilparkering

Antal platser för ny bebyggelse

För ny bebyggelse (nytt kontorshus samt påbyggnad Lomarhuset P12-13) samt befintlig bebyggelse (Lomarhuset P10-11) inom projektområdet blir antalet platser följande enligt etablerat parkeringstal:

Bil	Parkeringstal	Yta BTA	Resultat antal platser
Lomarhuset bef. P10-P11	10,5 /1000 BTA	1530	16
Lomar påbyggnad P12-P13	10,5 /1000 BTA	1530	16
Nytt kontorshus P10-P13	10,5 /1000 BTA	3260	34
Totalt	10,5 /1000 BTA	6320	66

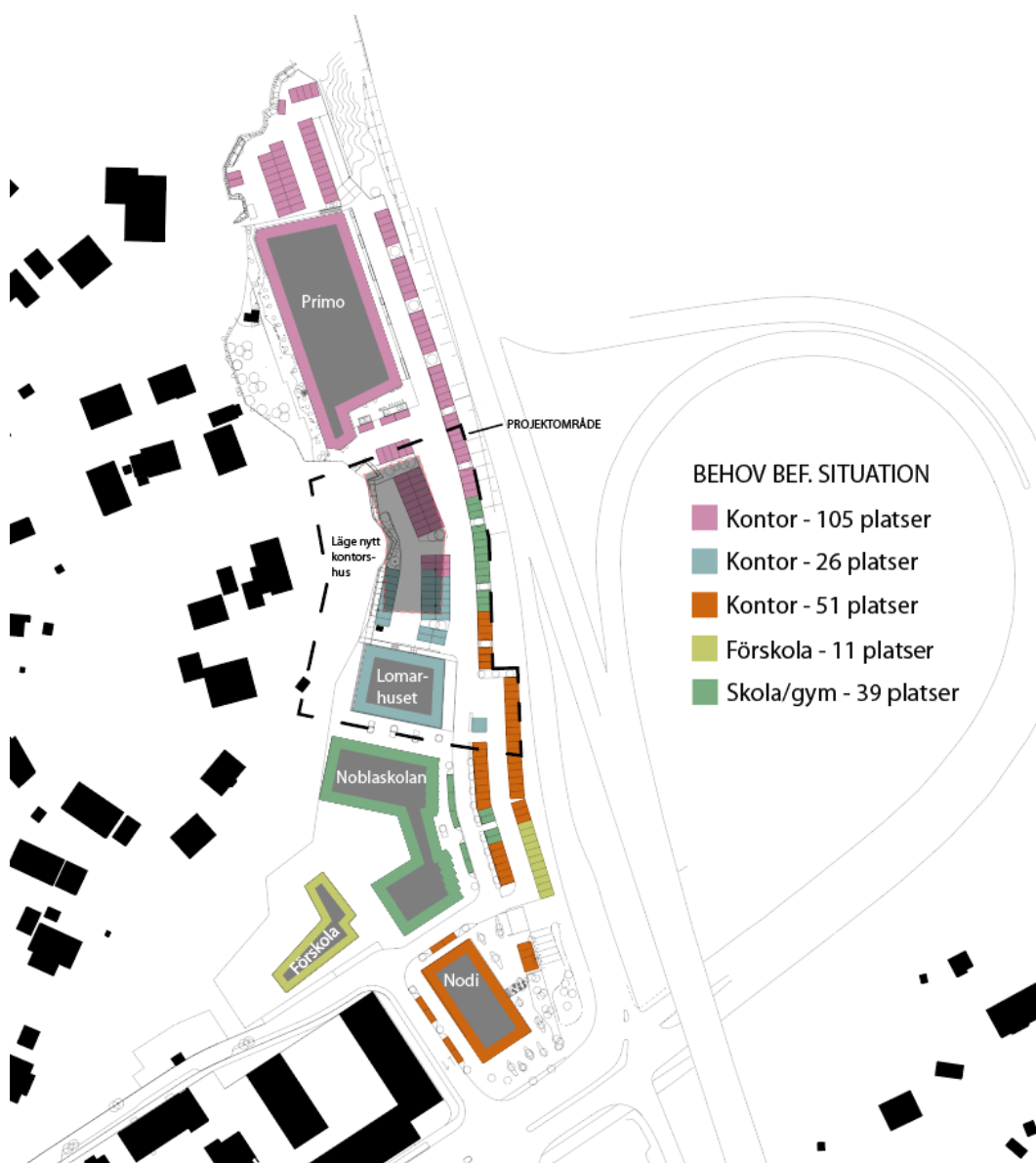
Tabell 6 – Behov antal bilplatser vid ny bebyggelse

Antal platser för ersättning

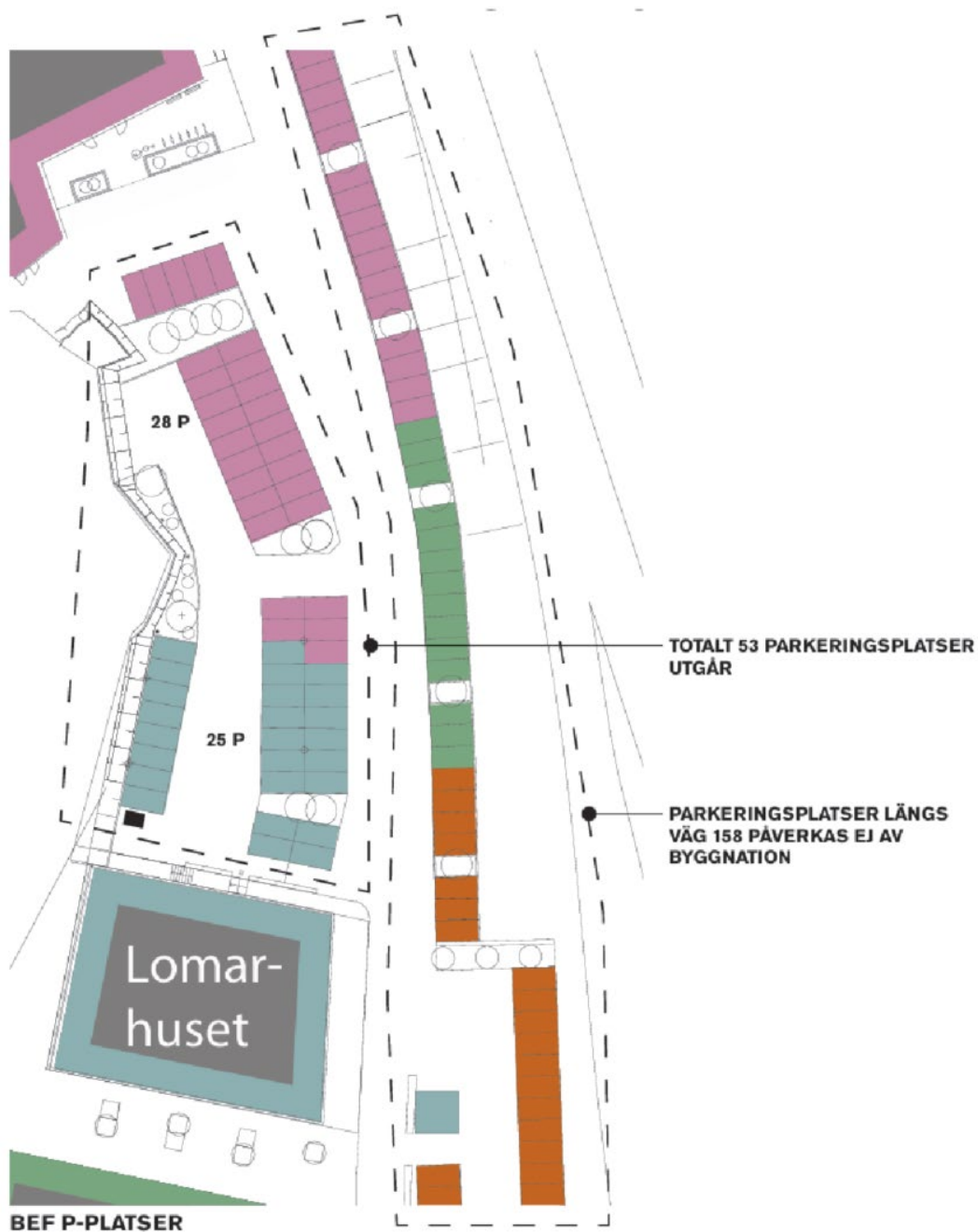
Det befintliga behovet och fördelningen av bilplatser vid Björklundabackens fastigheter är sammanställt i figur 9, *befintligt P-platsbehov*. Vid byggnation av nytt kontorshus tas 53 befintliga parkeringsplatser inom projektområdet i anspråk, se figur 10. Av dessa 53 platser är idag 25 st beräknade för Lomarhusets behov, och 28 st för Primohusets

Det nya behovet av bilplatser för byggnation inom projektområdet är sammanställt i figur 11, *P-platser enl. kommande struktur*.

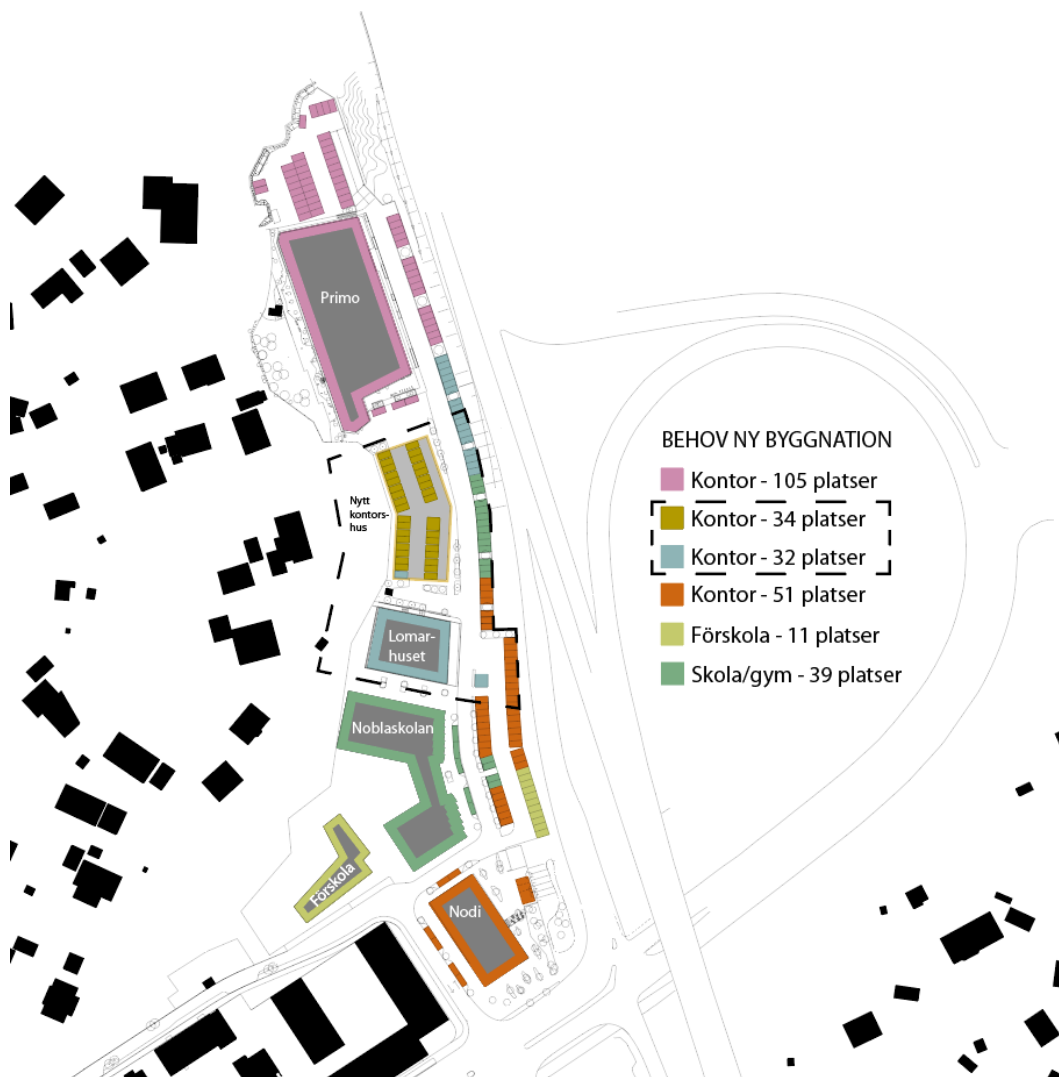
Lomarhusets behov av bilplatser vid påbyggnation och ny beräkning av P-tal ger ett värde om 32 platser, varav bilplatsen för rörelsehindrade behålls i bef läge längs Björklundabacken.



Figur 9 – Befintligt P-platsbehov längs Björklundabacken enl. bygglov.



Figur 10 – Befintliga P-platser inom projektområdet. Parkeringsplatser längs väg 158 påverkas ej av byggnation. Totalt 53 P-platser utgår vid läge för nytt kontorshus. Blå platser redovisade för Lomarhuset räknas om enl. uppdaterad P-norm.

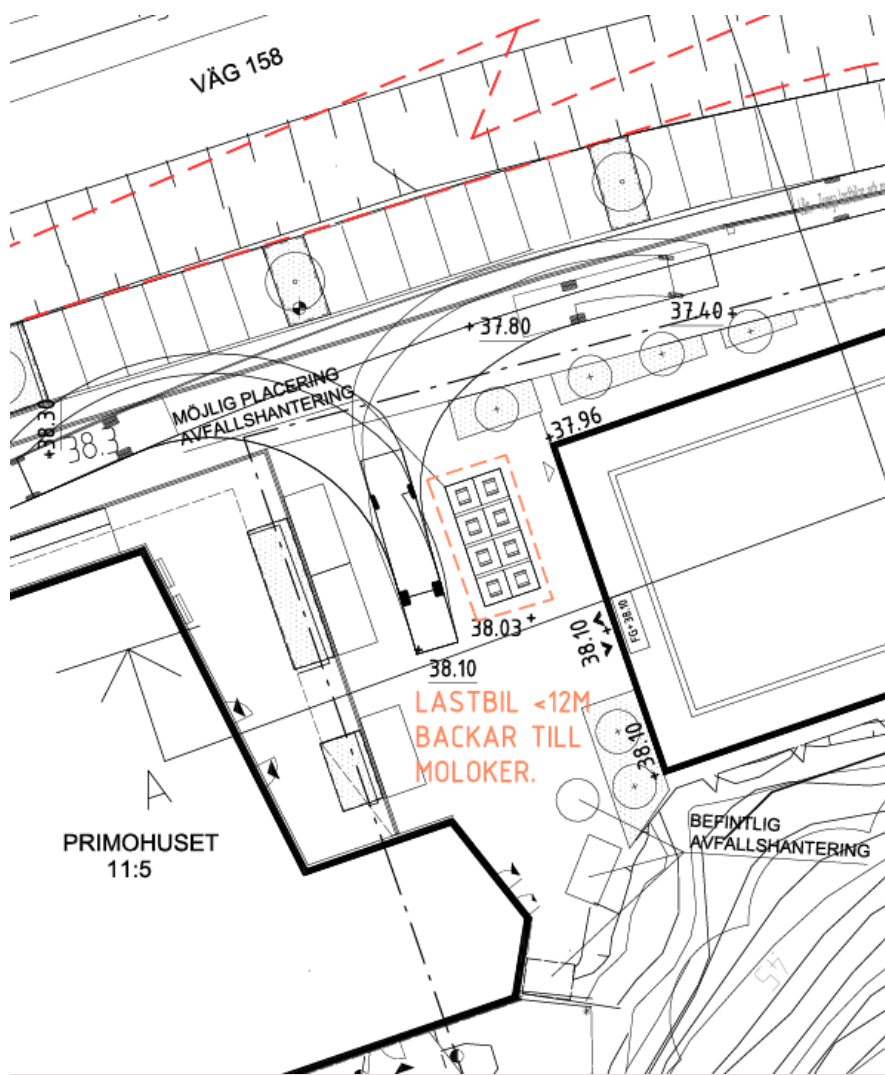


Figur 11 – P-platser enl. kommande struktur med ny byggnation inom projektområdet. Platser färgkodade enl. varje fastighets behov enl. bygglov.

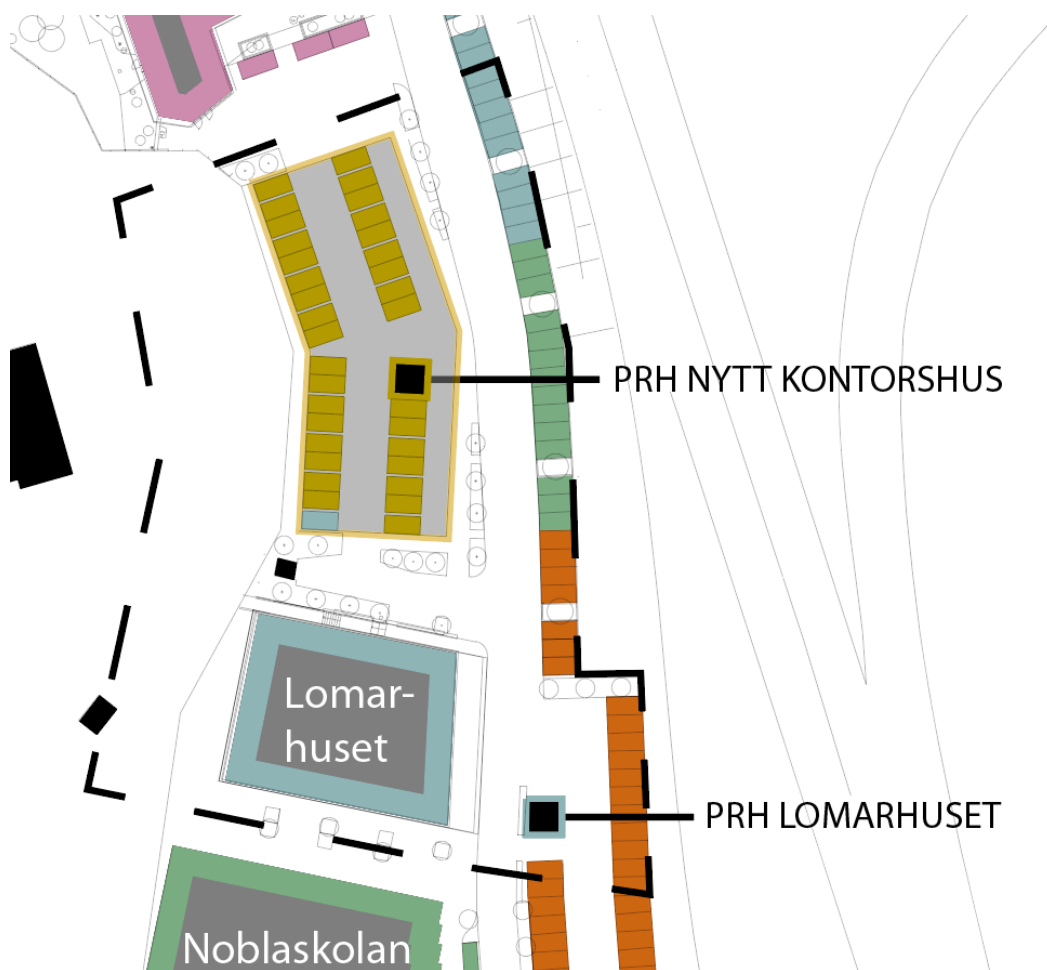
Antal platser för rörelsehindrade eller andra fordon

För Lomarhuset såväl som det nya kontorshuset kommer en bilplats för rörelsehindrade att finnas inom 25 meter från entrén. I det nya kontorshuset är platsen belägen i direkt närhet till entrén mot parkeringsytan. För Lomarhuset används även framöver bef. utpekad plats längs Björklundabackens parkeringsyta direkt utanför byggnaden (jmf figur 12).

Angöring för tillkommande byggnation görs generellt längs Björklundabacken, på kvartersmark som bibehålls efter genomförd plan. Vid behov kan yta norr om det nya kontorshuset användas för längre angöring och leveranser. Ytor för vändning av sopbil vid Primohusets bef. avfallshantering visas i figur nedan och redovisas närmre i avfallsutredningen.



Förslag på ny placering av avfallshantering mellan Primohuset och nytt kontorshus. Figur från dokument Avfallsutredning, som i större detalj beskriver avfallsförutsättningar i planen.



Figur 12 – Lägen platser för rörelsehindrade för Lomarhuset resp. nytt kontorshus.

Sammanställning

Lomarhusets behov av bilplatser vid påbyggnation och ny beräkning av P-tal ger ett värde om 32 platser, varav bilplatsen för rörelsehindrade behålls i bef läge längs Björklundabacken.

För det nya kontorshuset planeras för 35 nya parkeringsplatser, varav en för rörelsehindrade, vilket täcker det egna P-behovet samt ger en ytterligare plats som kan utnyttjas av Lomarhuset.

Totalt finns inom projektområdet efter nybyggnation ett behov av ersättning i andra lägen för 28 + 30 platser, dvs för Primohusets bortfallande platser samt det nya behov för Lomarhuset som inte täcks av de två platserna i husets direkta närhet. Totalt behövs en ersättning om 58 platser, som föreslås ordnas i Origohusets P-hus 300 m söder om projektområdet.

Då det idag finns ett underutnyttjande av Primohusets platser kan med fördel en större del av Primohusets parkering ersättas i Origohusets P-hus för att ge fler närliggande platser för Lomarhuset. Jmf figur 11.

Cykelparkering

Parkering för ny bebyggelse

Cykel anställda	Parkeringstal	Yta BTA	Resultat antal platser
Lomarhuset bef. P10-P11	8 /1000 BTA	1530	12
Lomar påbyggnad P12-P13	8 /1000 BTA	1530	12
Nytt kontorshus P10-P13	8 /1000 BTA	3260	26
Cykel besökare			
Lomarhuset bef. P10-P11	0,4 /1000 BTA	1530	1
Lomar påbyggnad P12-P13	0,4 /1000 BTA	1530	1
Nytt kontorshus P10-P13	0,4 /1000 BTA	3260	1
Totalt			53

Tabell 7 – Behov antal cykelplatser vid ny bebyggelse

Parkeringslösning

Bilplatser

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

I Origohusets P-hus, beläget 300 m söder om projektområdet, finns ledig kapacitet som kan rymma de 58 platser som krävs utöver bilplatserna inom projektområdet. P-huset ligger inom de avståndsvärden som krävs för såväl anställda som besökare enl. "Maximalt gångavstånd" i "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering".

Kategori	Max gångavstånd
Boende	500 meter
Anställda	700 meter
Besökare	
- Bostäder	500 meter
- Handel	300 meter
- Övriga verksamheter	700 meter
- För-/grundskola	150 meter

Figur 13 – Maximalt gångavstånd enl. Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering..

De parkeringsplatser som är kopplade till projektet ligger idag i en gemensamhetsanläggning, som även tillkommande bilplatser kommer att ingå i.

Samtliga fastigheter och parkeringsytor inom Björklundabacken ägs av Nya Hovås Fastigheter AB, som utvecklar den nya byggnationen av såväl lokaler som parkeringsytor.

Nya Hovås Fastigheter AB 559134-2349

- Mötesplats Hovås Kontor Aktiebolag 556845-1867
- Primohuset i Nya Hovås AB 556889-7044
- Lilla Huset i Nya Hovås AB 556898-5138
- Spektrumhuset i Nya Hovås AB 556906-6664
- Origo Hovås nr 10 AB 556906-6672
- Nodi i Nya Hovås AB 556906-6797
- Indigohuset i Nya Hovås AB 556906-6805
- Origo i nya Hovås AB 556972-2746
- Nya Hovås Parkering AB 559040-7705

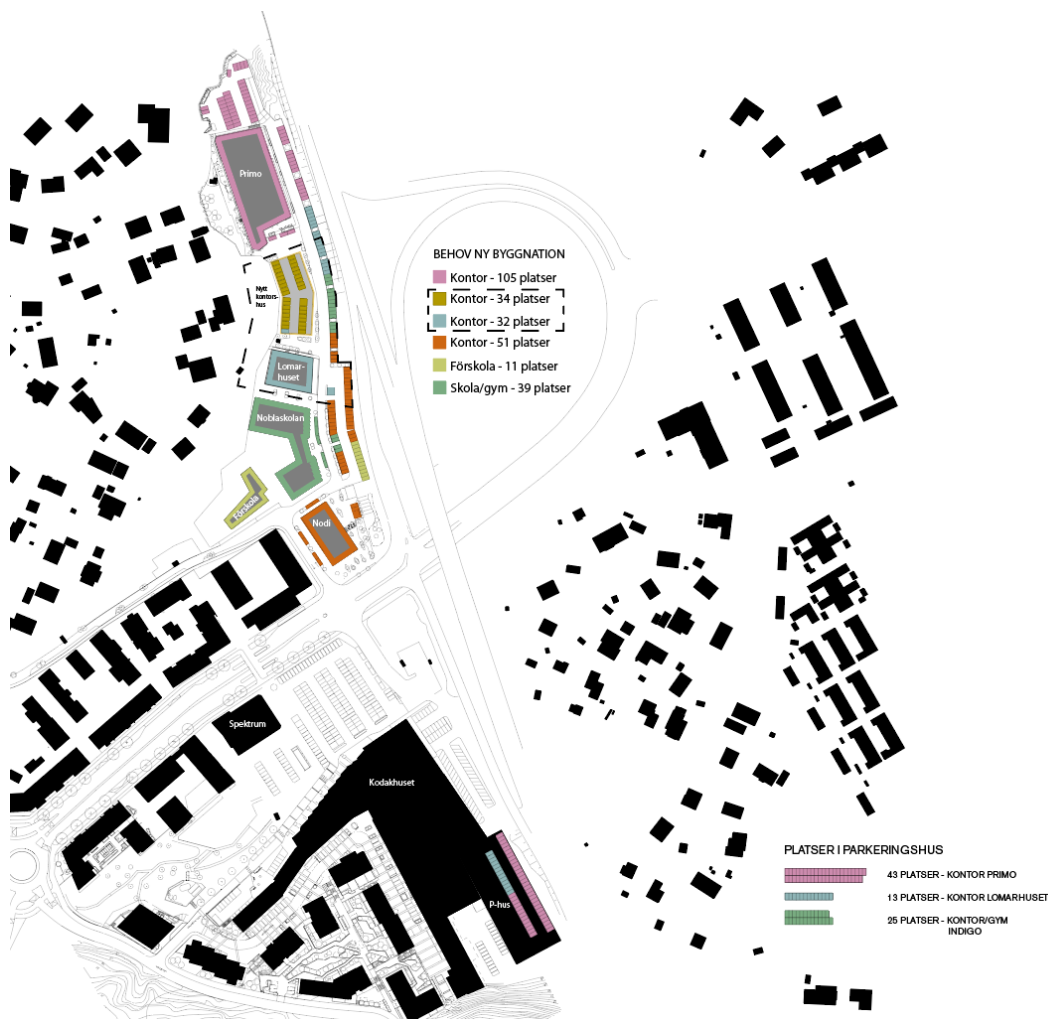
Figur 14 – Ägarstruktur fastigheter och parkering inom Björklundabacken och närliggande ytor i Nya Hovås.

Lokalisering, utrymme och utformning

För det nya kontorshuset planeras för 35 nya parkeringsplatser, varav en för rörelsehindrade, vilket täcker det egna P-behovet samt ger en ytterligare plats som kan utnyttjas av Lomarhuset. Dessa platser ligger direkt under kontorshuset och är skyddade med tak.

Totalt finns inom projektområdet efter nybyggnation ett behov av ytterligare parkeringsyta i andra lägen för 28 + 30 platser, dvs för Primohusets bortfallande platser samt det nya behov för Lomarhuset som inte täcks av de två platserna i husets direkta närhet. Totalt behövs en ytterligare parkeringsyta om 58 platser, som föreslås ordnas i Origohusets P-hus 300 m söder om projektområdet.

Då det idag finns ett underutnyttjande av Primohusets platser kan med fördel en större del av Primohusets parkering ersättas i Origohusets P-hus för att ge fler närliggande platser för Lomarhuset. Jmf figur 15.



Figur 15 – P-platser vid nybyggnation, med ersättningsplatser i Origohusets P-hus.

Cykelplatser

Lokalisering, utrymme och utformning

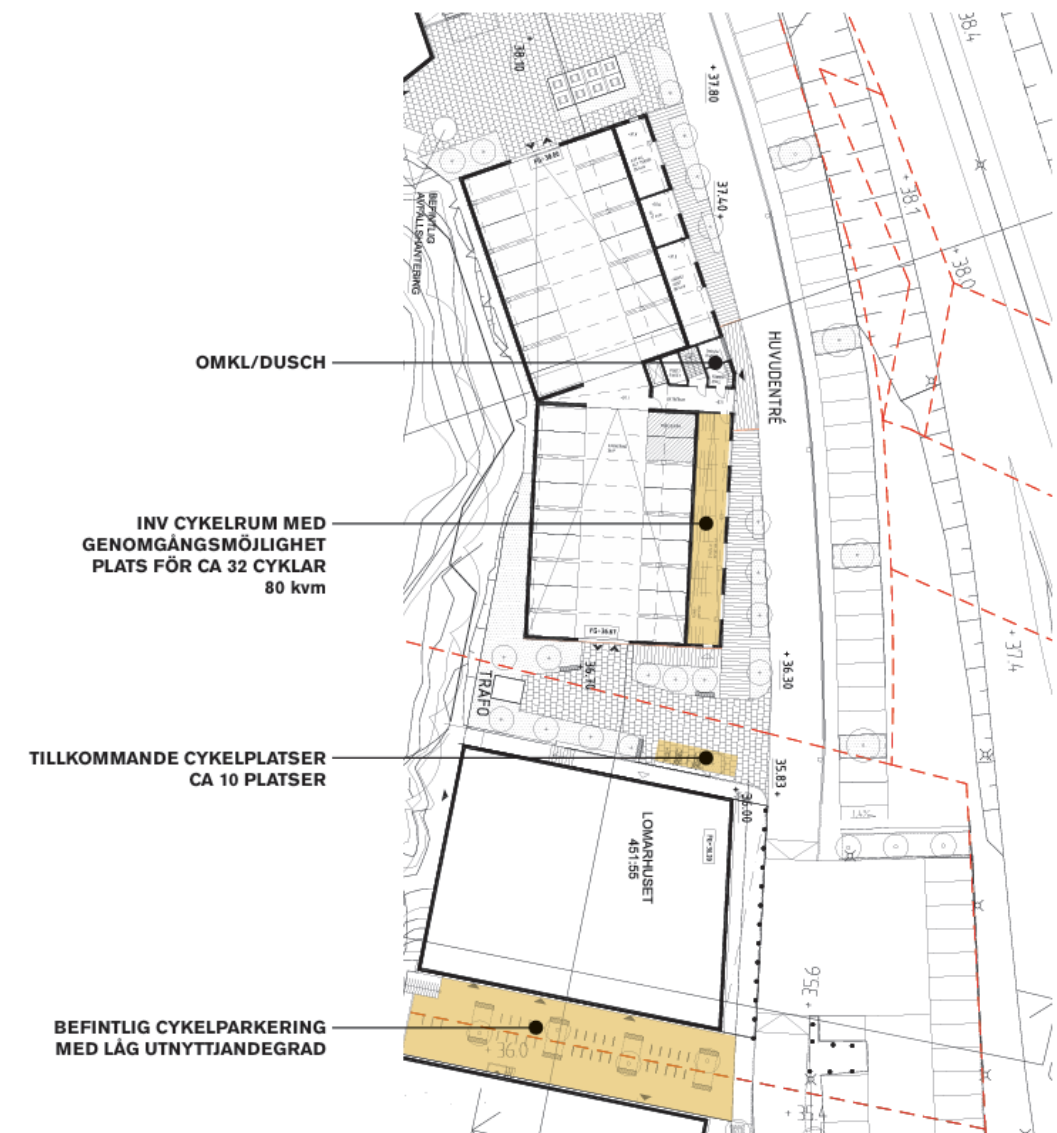
Cykelparkering för kommande verksamhet hanteras i direkt närhet till Lomarhuset och det nya kontorshuset. Inga befintliga cykelplatser utgår som behöver ersättas.

Utrymmesbehov för cykelplatser antas vara 2 kvm per plats. Det tillkommande behovet av cykelparkering för anställda och besökare om **53** platser löses i 3 ytor (*jmf figur 16, placering av cykelplatser*):

- Invändigt i nytt kontorshus, där upp mot 80 kvm vigs åt cykelparkering med direkt genomgång till omklädning och dusch vid husets entréhall. Här ordnas minst **30** cykelplatser (med möjlighet till tvåvåningsställ som kan dubblera mängden cykelplatser).
- Direkt norr om Lomarhuset, där yta för markparkering av cyklar ordnas med en omfattning om **10** platser.
- Kvarstående cykelplatser, maximalt **13** stycken, löses inom befintlig lågt utnyttjad cykelparkering söder om Lomarhuset som tillkom under byggnation för Noblaskolan.

I bef bygglov för Noblaskolan anges här 66 parkeringsplatser för cykel.

Cykelplatser utförs generellt med väderskydd och möjlighet till ramlåsning (enl. anvisningar riktlinjer för mobilitet och parkering, s. 40-41)



Figur 16 – Placering av cykelplatser invändigt och utvändigt.

Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkering på gatumark

På gatorna runt kvarteren finns parkering som samnyttjas av olika verksamheter inom Björklundabacken. Parkeringsytan innehåller såväl platser för besökande mot P-avgift, som utrymme för P-tillstånd utfärdade för anställda inom Björklundabackens verksamheter. Tillkommande parkeringsyta vid nybyggnation utnyttjas lika omkringliggande parkeringsytor, varför ingen risk finns för lågt utnyttjande på grund av olika attraktivitet eller parkeringskostnader.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Eftersom den nya byggnationens tillkommande bilparkering befinner sig till största delen inom byggnaden är investeringskostnader och kostnader för drift och underhåll fastighetsägarens ansvar om inga avtal med externa parter görs.

Kapaciteten för ytterligare ökning av inhyrda P-platser inom Origo Husets P-hus föreslås som lösning för att kunna ersätta och täcka det tillkommande behovet av parkering.

För parkeringsplatser som löses på annans fastighet krävs ett 25-årigt parkeringsköpsavtal. Detta upprättas som utkast inför granskning av detaljplan och ska vara signerat inför antagande av detaljplan.

Vad avgiften för ett tillstånd kommer att bli är ännu så länge för tidigt att säga. Klart är i alla fall att Bygg-Göta och Broods har som intention att i enlighet med mobilitetsavtalet närma sig full kostnadstäckning så snart marknaden medger det. Avgiften kommer att ligga jämförbar som parkering i närområdet.

Som incitament bör för anställda, krävas en daglig eller månads-baserad avgift som motsvarar prisnivån i området. Kostnaden för de anställda behöver även vara marknadsanpassad av skatteskal.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Under byggskedet kan de 53 parkeringsplatser som utgår vid nybyggnation ej användas (jmf figur 10). Dessa platser måste frigöras under byggskedet och tillkommande platser inom ytan kan inte tas i anspråk under byggtiden och kommer frigöras först när inflyttning sker.

Målbilden är att parkering längs väg 158 inte berörs under byggskedet (jmf figur 10), utan tillåter fortsatt användning och ohindrad åtkomst till Primohuset i norr.