

Mobilitets- och parkeringsutredning inför detaljplan avseende Åkereds Trädgårdar



GRANSKNINGSHANDLING

2024-09-26

Oskar Sköld
Malin Boberg

SWECO SVERIGE AB

Mobilitets- och parkeringsutredning Åkereds Trädgårdar

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning Åkereds trädgårdar

Författare:

Oskar Sköld oskar.skold@sweco.se

Malin Boberg malin.boberg@sweco.se

Kontaktperson: Oskar Sköld

Beställare: Åkereds exploaterings AB

Utredningen följer *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad version 1.2*

Dokumenthistorik:

Version	Datum
1.0	2024-09-26

Sammanfattning

Åkereds fastigheter AB planerar en detaljplan som möjliggör byggnation av nya flerbostadshus med totalt 294 lägenheter vid Åkered i sydvästra Göteborg. I bottenplan planeras olika typer av verksamheter. Inför detaljplanen önskar exploatören ta fram en mobilitets- och parkeringsutredning utifrån Göteborg Stads riktlinjer för mobilitet och parkering. Resultatet efter genomförda beräkningar enligt riktlinjernas fyra analyssteg är följande:

Startvärde:

Projektområdet ligger i riktlinjerna zon D. Inför arbetet med denna utredning togs dock en mobilitetsutredning fram med argument för att projektområdet ska kunna tillgodoräkna sig de parkeringstal som gäller i riktlinjernas zon C. Stadsbyggnadskontoret godkände våren 2021 begäran och därför används det övre värdet i normalspannet för zon C som startvärde i beräkningarna.

Lägesbedömning:

Den sammanvägda tillgängligheten till området bedöms som god med kollektivtrafik och cykel. Detaljplanen uppfyller dock inte kravet på direkt närhet till service. Parkeringstalen justeras därför inte i analyssteget.

Projektanpassning:

I analyssteget görs inga justeringar av parkeringstalet varken för bil eller cykel.

Mobilitetslösningar:

Exploatören avser genomföra riktlinjernas baspaket med åtgärder samt ytterligare fem åtgärder ur stjälpaketet. Därför minskas parkeringstalet för bostäder i analyssteget. Parkeringstalet för verksamheter justeras inte, inte heller cykelparkeringstalet. Lämpligt parkeringstal för bil beräknas till 0,65 parkeringsplatser per lägenhet för bostäder. För handelsverksamheter beräknas lämpligt parkeringstal för bil till 25 platser per 1000 m² BTA. Detta medför ett totalt parkeringsbehov på 199 platser. 8 platser utgör parkering för verksamheterna och 7 av parkeringsplatserna anpassas till parkering för rörelsehindrade. Utöver detta tillkommer även 5 bilpoolsplatser vilket medför ett totalt parkeringsbehov på 204 platser. Parkeringsbehovet tillgodoses genom 75 platser utomhus och 131 i garage.

Lämpligt parkeringstal för cykel beräknas till 2,5 platser per lägenhet. Detta resulterar i ett behov av 735 cykelparkeringar. För handelsverksamheterna beräknas behovet av cykelparkering till 3 platser. Totalt ger detta en efterfrågan av 738 cykelplatser. Cykelparkeringen tillgodoses i garage för boende och utomhus för besökare. 5 procent av platserna anpassas för specialcyklar.

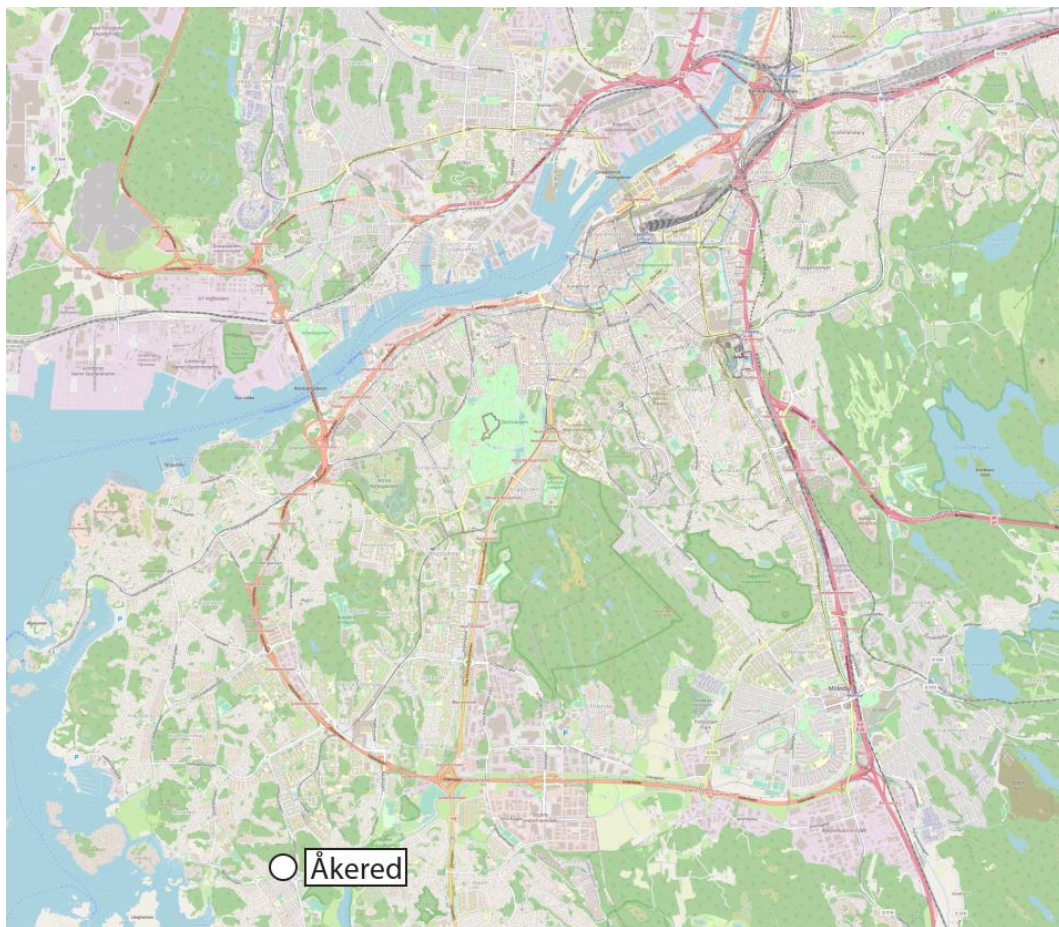
	Parkeringsbehov
Bil	
- Bostäder	191 varav 7 PRH
- Bilpoolsplatser	5
- Verksamheter	8
Cykel	
- Bostäder	735
- Verksamheter	3

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	1
2	Åkereds Trädgårdar	2
2.1	Projektförutsättningar	2
3	Parkeringstal	3
3.1	Startvärde	3
3.2	Lägesbedömning	7
3.3	Projektanpassning	11
3.4	Mobilitetslösningar	12
4	Parkeringsplatser	15
4.1	Bilparkering	15
4.2	Cykelparkering	16
5	Parkeringslösning	17
5.1	Bil	17
5.2	Cykel	18
6	Reglering, kostnadstäckning och byggskede	20
6.1	Parkering på gatumark	20
6.2	Förutsättningar för kostnadstäckning	20
6.3	Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet	20

1 Bakgrund och syfte

Åkereds fastigheter AB arbetar med att ta fram en detaljplan för flerbostadsprojektet Åkereds Trädgårdar norr om Åkeredsvägen i Önnered. Projektet omfattar 294 lägenheter med verksamhetslokaler i bottenplan. Verksamheterna väntas få en BTA på totalt 310 m² med ett kundunderlag som främst väntas utgöras av människor i närområdet. I samband med startmötet, och mobilitetsmötet, för detaljplanen har exploatören tillsammans med Göteborgs Stad kommit fram till att en mobilitets- och parkeringsutredning behöver tas fram. Utredningen utgår ifrån Göteborgs Stads *Riktlinjer för mobilitet och parkering* version 1.2. Utredningen skall redovisa parkeringsbehovet för bil och cykel inom projektet samt hur det tillgodoses. I Figur 1 presenteras detaljplaneområdets läge i Göteborg.



Figur 1. Projektets läge i Göteborg. Kartkälla: OpenSteetMap.

2 Åkereds Trädgårdar

I kapitlet presenteras det underlag som använts för att beräkna parkeringsbehovet för bil och cykel vid detaljplaneområdet.

2.1 Projektförutsättningar

Detaljplanen omfattar byggnation av 2 flerbostadshus med totalt 294 lägenheter med normal lägenhetsfördelning. Snittstorleken på lägenheterna är ungefär 70 m². I en del av byggnadernas bottenplan planeras verksamhetslokaler i form av restauranger och butiker. Verksamheterna finns i området redan idag men väntas i samband med byggnationen ges nya lokaler. Totalt väntas verksamheterna utgöra 310 m² BTA. Antalet anställda vid verksamheterna uppskattas till 2 per verksamhet. Antalet besökare vid veckomaxtimmen bedöms vara 45 per 1000 m² BTA vilket innebär 14 samtida besökare. Bedömningen baseras på Göteborgs Stads nuvarande riktlinjer för parkering och mobilitet. I Tabell 1 presenteras den ingångsdata som ligger till grund för beräkningarna av parkeringsbehovet.

Tabell 1. Ingångsdata för beräkningen av parkeringsbehovet vid Åkered.

	Mängd	Anställda	Besökare vid samma tillfälle
Bostäder	294 lägenheter	-	-
Handel	310 m ²	10	14

ANALYSSTEG 2

3 Parkeringstal

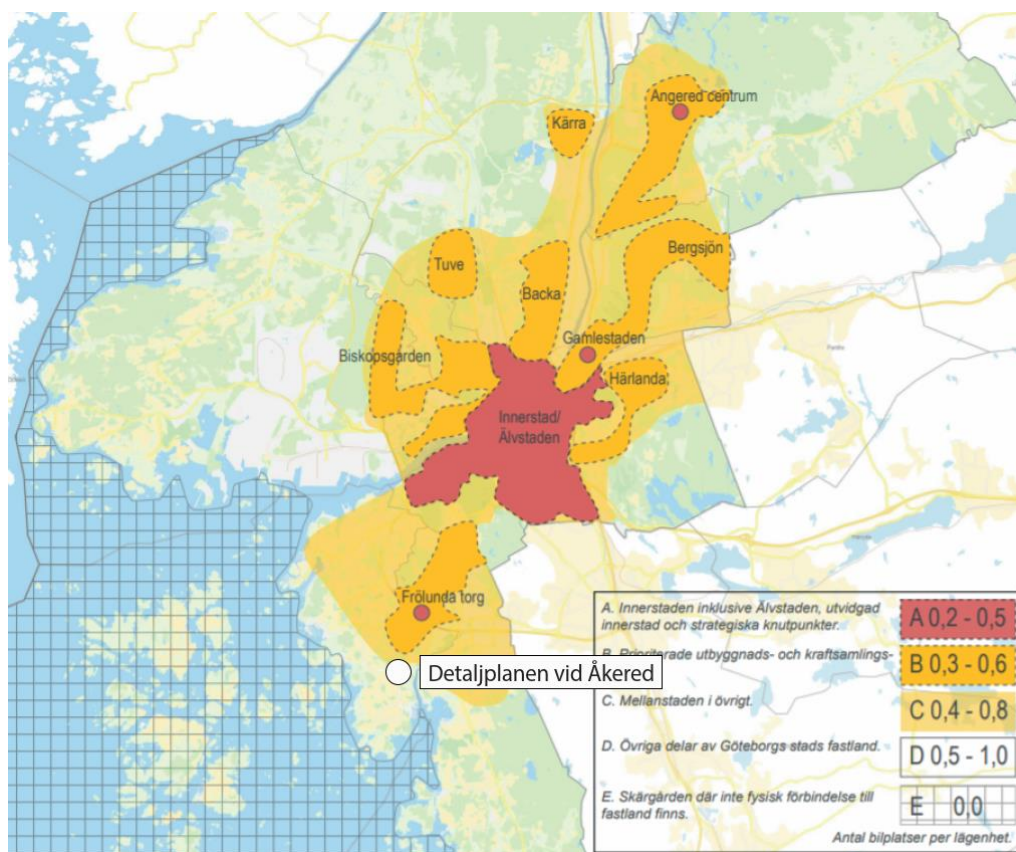
Lämpliga parkeringstal tas fram genom enligt fyra olika analyssteg i riktlinjerna. Analysstegen är Startvärde, Lägesbedömning, Projektanpassning och Mobilitetslösningar och beskrivs i kapitlets avsnitt.

3.1 Startvärde

I analyssteg 1 fastställs vilken zon i Göteborg som detaljplanen tillhör. Utifrån aktuell zon väljs startvärden för parkeringstal åt de verksamheter som riktlinjerna anger värden för. För de verksamheter som saknas i riktlinjerna väljs startvärdet istället utifrån hur många samtidigt närvarande som väntas vid verksamheten och framtida färdmedelsandelar enligt Göteborgs Stads trafikstrategi.

3.1.1 Fastställd zon

Detaljplaneområdet ligger i Önnared i sydvästra Göteborg. Hela detaljplaneområdet ligger i det området som i riktlinjerna benämns som zon D. I Figur 2 presenteras lokaliseringen av detaljplanen i förhållande till Göteborg.



Figur 2. Projektets läge i Göteborg.

ANALYSSTEG 2

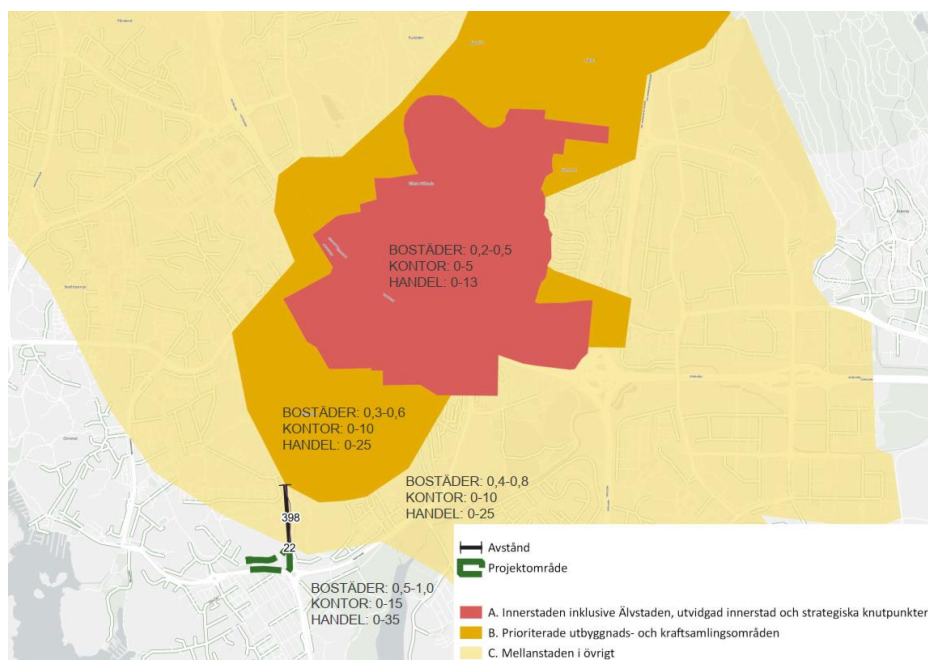
Under 2020 genomförde exploatören en mobilitetsutredning för området. I utredningen argumenterades för att projektet ska kunna räknas till riktlinjernas zon C och att zonens lägre startvärde för bilparkeringstal ska kunna användas för detaljplanen.

Utifrån följande motiveringar menade utredningen att detaljplaneområdet kan räknas till zon C:

- Detaljplanen ligger på gränsen till zon C.
- Bilinnehavet i detaljplanens närområde är mycket lägre än för övriga zon D.
- Förtätningen av området i kombination med närservice kommer ge området en ändrad stadskarakter.
- Tillgängligheten till arbetsplatser och service är god med el-cykel och konventionell cykel.
- Exploatören avser att arbeta med mobilitetsåtgärder, varav minst två är stjärnmärkta, för att uppmuntra alternativa färdmedel till privatägd bil.

Våren 2021 godkände Stadsbyggnadskontoret exploatörens motivering till att använda de parkeringstal som gäller i riktlinjernas zon C i detaljplanearbetet. Beräkningarna av parkeringsbehovet i denna utredning utgår därför från detta.

I Figur 3 presenteras en inzoomad bild över detaljplanens närområde där det framgår att det är 22 meter från detaljplanens gräns till zon C. Genomförd mobilitetsutredning presenteras i sin helhet i Bilaga 1 – Mobilitetsunderlag Åkered 2021-02-15.



Figur 3. Illustration över projektets läge i förhållande till riktlinjernas zonindelning. Källa: Trivector.

3.1.2 Startvärde för bilparkering

Utifrån fastställd zon anges startvärde för bilparkering till 0,8 parkeringsplatser per bostad vilket är det övre värdet i spannet för zon C.

Parkeringstal för verksamheterna beräknas utifrån att det finns 5 verksamheter med 2 anställda per verksamhet och totalt cirka 310 m² BTA. Verksamheterna innehåller ingen dagligvaruhandel och kan antas ha varierade besökstider. Projektområdet ligger inom riktlinjernas zon *Mellanstaden* vilket ger ett normalspann för antal parkeringsplatser per 1000 m² BTA på 0–25, som startvärde väljs 25 platser på 1000 m² BTA.

3.1.3 Parkering för rörelsehindrade

Bilparkering för rörelsehindrade (PRH) ska utgöra 3 procent av parkeringsbehovet efter analyssteg 1. Totalt uppgår behovet av parkering för rörelsehindrade till 7 platser.

3.1.4 Startvärde för cykelparkering

Åkereds Trädgårdar utgörs av flerbostadshus med genomsnittlig lägenhetsfördelning. Enligt Göteborgs Stads riktlinjer skall parkeringstal för cykel anges med ett startvärde på 2,5 parkeringsplatser per bostad varav 0,5 utgör besöksparkering.

Behovet av cykelparkering för verksamheterna beräknas genom ett antagande om 45 besökare per 1000 m² BTA under veckomaxtimmen vilket ger 14 besökare för projektet. Antalet samtidigt närvarande anställda sätts till 2 per verksamhet vilket innebär totalt 10 samtidigt närvarande anställda. Enligt tabell för färdmedelsandel för cykel i *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering* antas 17 procent av de anställda och 7 procent av besökarna cykla till verksamheterna. Antagandet baseras på stadsdelen Tynnered vilken är den som ligger närmast Önnered. Detta ger ett cykelparkeringstal på 5 platser för anställda och 3 för besökare per 1000 m² BTA.

ANALYSSTEG 2

3.1.5 Resultat startvärde

Tabell 2. Resultat efter analyssteg 1.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder (per lägenhet)	0,8				
Handel (per 1000 m ² BTA)	25				
Cykel					
Bostäder (per lägenhet)	2,0 (boende) 0,5 (besökare)				
Handel (per 1000 m ² BTA)	5 (anställda) 3 (besökare)				

3.2 Lägesbedömning

Genom lägesbedömningen kan parkeringstalet för bil och cykel justeras beroende på vilka förutsättningar som finns för olika färdmedel i närområdet samt tillgången till service. I aktuell zon kan parkeringstalet också justeras om projektet ligger i direkt närhet till ett stort stadsdelscentrum. I avsnittet beskrivs vilka förutsättningar som finns för resande med kollektivtrafik och cykel i detaljplanens närområde samt tillgången till service.

3.2.1 Stort stadsdelscentrum

Projektet ligger inte i direkt närhet till stort stadsdelscentrum.

3.2.2 Sammanvägd tillgänglighet

I följande stycken beskrivs förutsättningarna för planområdets sammanvägda tillgänglighet beroende av närhet till service, god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur.

3.2.3 Service och andra urbana verksamheter

Enligt riktlinjerna kan avdrag i parkeringstalet göras om ett projekt ligger i direkt närhet till service och andra urbana verksamheter. Detta innebär att det inom 500 meters verkligt gångavstånd från projektområdet ska finnas tillgång till dagligvaruhandel, förskola eller grundskola samt öppen hälso-/sjukvård, tandvård eller apotek.

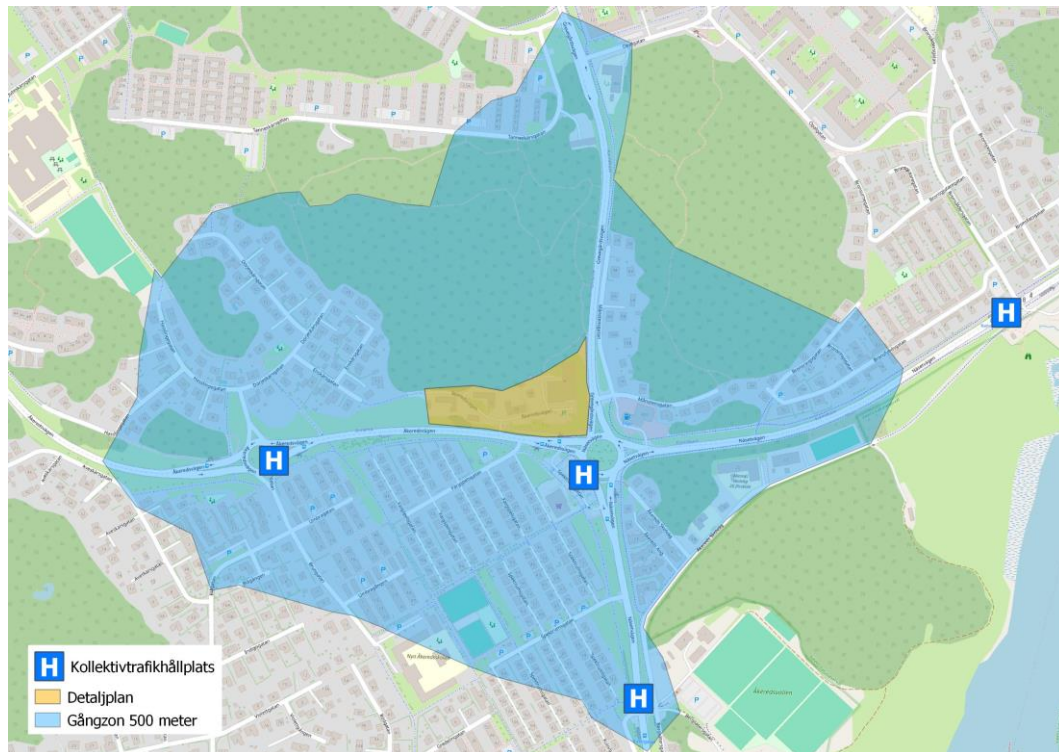
I direkt anslutning till projektområdet finns tillgång till en livsmedelsbutik och fiskaffär. Vidare planeras en ny skola inom planområdet. Inom ca 400 meter från projektområdet finns idag en befintlig skola och förskola. I direkt anslutning till området finns även blomsterbutik, frisör, restaurang och ett café. Ungefär 900 meter från projektområdet, vid Opaltorget, finns tillgång till vårdcentral, tandläkarmottagning samt apotek.

Eftersom avståndet till en vårdinrättning överstiger 500 meters verkligt gångavstånd uppfyller inte detaljplanen kravet på direkt närhet till service och andra urbana verksamheter.

3.2.4 Kollektivtrafik

Enligt riktlinjerna kan avdrag i parkeringstalet göras om direkt närhet till hållplats som trafikeras av god kollektivtrafik finns. *God kollektivtrafik* innebär 10-minuterstrafik under högtrafik (06:00-08:30 samt 15:00-18:00). *Direkt närhet* innebär att avståndet till hållplats inte får överstiga 500 meter verkligt gångavstånd, se Figur 4. Inom 100 meter från projektområdet nås hållplatsen Åkered som trafikeras av linje 92, 93, 94, 193 och 196. Busslinjerna 92, 93 och 94 trafikerar mellan Frölunda Torg och Näset varav Frölunda Torg är en stor knutpunkt som möjliggör vidare resande till stora delar av Göteborg. Linje 193 och 196 trafikerar mellan Åkered och Operan med stopp vid bland annat Järntorget och Stenpiren. Samtliga linjer avgår i halvtimmesstrafik under högtrafik med undantag från några tillfällen där det går 20 minuter mellan två turer. Om linjernas avgångar vid Åkered vägs samman uppnår de dock kraven för god kollektivtrafik vilket beaktats i lägesbedömningen.

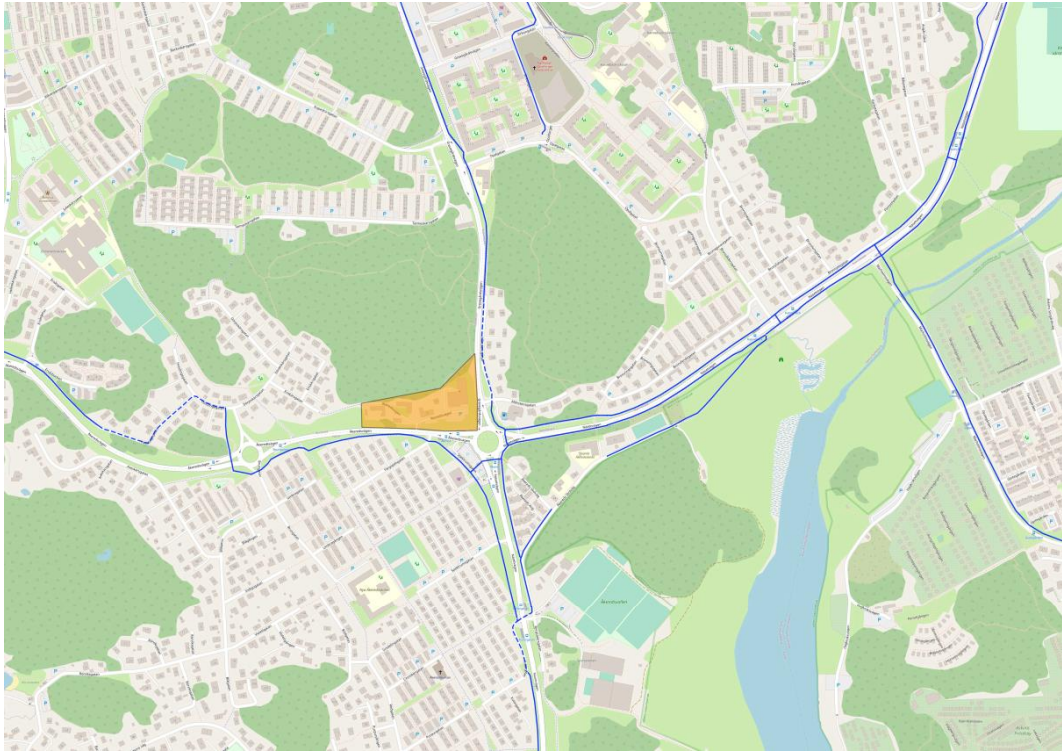
Ytterligare justeringar av parkeringstalen för ett projekt i zon C kan vara aktuellt om en detaljplan ligger inom 700 meter från någon av de större bytespunkterna som anges i riktlinjerna. Detaljplanen ligger inte i närheten av någon av dessa bytespunkter.



Figur 4. Verkligt gångavstånd till kollektivtrafikhållplatser, ljusblå zon visar ett gångavstånd på 500 meter från detaljplanen. Kartkälla: OpenStreetMap.

3.2.5 Cykel

Området ligger i direkt närhet till bra cykelinfrastruktur som definieras i *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*. Från projektområdet finns cykelvägar i samtliga väderstreck, se Figur 5. Samtliga av cykelbanorna utgör delar av stadens övergripande cykelnät. Österut kopplar cykelbanan på ett av stadens pendelcykelnät, längs Dag Hammarskiöldleden, som leder in till centrala Göteborg. Söderut och västerut kopplar cykelnätet ihop detaljplanen med stadens rekreativa kustmiljöer. I närområdet finns också goda möjligheter för cykling längs det lokala cykelnätet då många av gatorna har låga trafikflöden. I bostadsområdet söder om detaljplanen är flera av gatorna reglerade till att enbart trafikeras av behörig trafik.



Figur 5. Övergripande cykelnät i närområdet. Kartkälla: OpenStreetMap.

3.2.6 Bilparkering

Detaljplanen uppfyller inte kravet på direkt närhet till service och andra urbana verksamheter och därför justeras inte bilparkeringstalen i analyssteget.

3.2.7 Cykelparkering

Parkeringsstalet för cykel justeras inte i lägesbedömningen.

3.2.8 Resultat lägesbedömning

Tabell 3. Resultat efter lägesbedömning.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder (per lägenhet)	0,8	-	0,8		
Handel (per 1000 m ² BTA)	25	-	25		
Cykel					
Bostäder (per lägenhet)	2,0 (boende) 0,5 (besökare)	-	2,0 (boende) 0,5 (besökare)		
Handel (per 1000 m ² BTA)	5 (anställda) 3 (besökare)	-	5 (anställda) 3 (besökare)		

3.3 Projektanpassning

I analyssteg 3 kan parkeringstalen justeras om det finns särskilda förutsättningar för projektet som motiverar ett lägre eller högre parkeringstal. Parkeringstalet kan justeras utifrån ett projekts lägenhetsfördelning eller om det finns möjligheter att göra parkeringsköp i intilliggande anläggningar.

3.3.1 Bilparkering

Då projektet omfattar byggnation av lägenheter med genomsnittlig lägenhetsfördelning justeras inte parkeringstalet för bil i analyssteget.

Parkeringstalet för verksamheterna justeras inte eftersom det inte finns särskilda förutsättningar som motiverar ett lägre parkeringstal.

3.3.2 Cykelparkering

Då projektet omfattar byggnation av lägenheter med genomsnittlig lägenhetsfördelning justeras inte parkeringstalet inte för cykel i analyssteget.

Parkeringstalet för verksamheterna justeras inte eftersom det inte finns särskilda förutsättningar som motiverar ett lägre parkeringstal.

3.3.3 Resultat projektanpassning

Tabell 4. Resultat efter analyssteg 3.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder (per lägenhet)	0,8	-	0,8	0,8	
Handel (per 1000 m ² BTA)	25	-	25	25	
Cykel					
Bostäder (per lägenhet)	2,0 (boende) 0,5 (besökare)	-	2,0 (boende) 0,5 (besökare)	2,0 (boende) 0,5 (besökare)	
Handel (per 1000 m ² BTA)	5 (anställda) 3 (besökare)	-	5 (anställda) 3 (besökare)	5 (anställda) 3 (besökare)	

ANALYSSTEG 4

3.4 Mobilitetslösningar

I analyssteg 4 kan avdrag på bilparkeringstalet göras om exploatören förbinder sig till att införa mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärder kan införas i fyra olika nivåer där avdraget på parkeringstalet blir större ju fler åtgärder som införs. Parkeringstalet för cykel justeras inte i analyssteget.

3.4.1 Bostäder

Fastighetsutvecklaren avser genomföra riktlinjernas baspaket med mobilitetsåtgärder samt ytterligare fem åtgärder ut stjärnpaketet varav två är stjärnmärka. Detta enligt de krav som framgick i avsnitt 3.1.1 för att kunna räkna detaljplanen till riktlinjernas zon C istället för zon D. Vidare medför det en motivering till att sänka parkeringstalet för bil med 0,15 parkeringsplatser per lägenhet i analyssteget.

Fastighetsägare kommer utöver åtgärderna i baspaketet att genomföra följande åtgärder ur stjärnpaketet: Årlig mobilitetsaktivitet, Realtidstavlor för kollektivtrafik, Yta för cykelservice, Lastcykelpool och Samlade bilparkeringsanläggningar. Inför antagandet kommer ett utkast på mobilitetsavtal tas fram. I mobilitetsavtalet kommer det framgå hur fastighetsutvecklaren avser arbeta med respektive åtgärd. I Figur 6 och Figur 7 nedan presenteras riktlinjernas bas- och stjärnpaketet med mobilitetsåtgärder.

Några mobilitetsåtgärder för verksamheterna genomförs inte.

Kategori	Åtgärd
<i>Information</i>	Startpaket till nyinflyttade
	Löpande information om mobilitet
<i>Kollektivtrafik</i>	Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade
<i>Cykel</i>	Extra god cykelparkering
<i>Bil</i>	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser
	Bilparkeringshyran särredovisas
	Bilpoolsplatser
<i>Övrigt</i>	Mobilitetsansvarig

Figur 6. Baspaket med mobilitetsåtgärder.

ANALYSSTEG 4

Kategori	Åtgärd	Stjärna
<i>Information</i>	Årlig mobilitetsaktivitet	
<i>Kollektivtrafik</i>	Realtidstavlor för kollektivtrafik	
	Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 90 dagar för nyinflyttade	★
<i>Cykel</i>	Yta för cykelservice	
	Lastcykelpool	★
<i>Bil</i>	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser, utökad nivå	
	Rabatt på bilpool	
	Bilpool	★
	Samlade bilparkeringsanläggningar	★
<i>Övrigt</i>	Leveranstjänster	
	Delade kontorsplatser	
	Digital tjänst för mobilitet	★
	Öppna mobilitetslösningar	★
	Fastighetsägarens egna förslag (kan vara stjärnåtgärd efter stadens bedömning)	★

Figur 7. Stjärnpaketet med mobilitetsåtgärder.

ANALYSSTEG 4

3.4.2 Resultat mobilitetslösningar

Tabell 5. Resultat efter analyssteg 4.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder (per lägenhet)	0,8	-	0,8	0,8	0,65
Handel (per 1000 m ² BTA)	25	-	25	25	25
Cykel					
Bostäder (per lägenhet)	2,0 (boende) 0,5 (besökare)	-	2,0 (boende) 0,5 (besökare)	2,0 (boende) 0,5 (besökare)	2,0 (boende) 0,5 (besökare)
Handel (per 1000 m ² BTA)	5 (anställda) 3 (besökare)	-	5 (anställda) 3 (besökare)	5 (anställda) 3 (besökare)	5 (anställda) 3 (besökare)

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSCHEDE

4 Parkeringsplatser

I kapitlet redovisas förväntat parkeringsbehov vid detaljplanen.

4.1 Bilparkering

4.1.1 Antal platser för ny bebyggelse

I Tabell 6 presenteras resultatet efter genomförd beräkning av parkeringsbehovet för bil. Till behovet tillkommer 5 bilpoolsplatser som följd av mobilitetsåtgärden Bilpoolsplatser.

Tabell 6. Totalt behov av bilparkering.

	Parkeringstal efter analyssteg 4	Antal/Yta	Antal parkeringsplatser
Bil			
Bostäder	0,65 bpl per lägenhet	294 lägenheter	191
Bilpoolsplatser			5
Handel	25 bpl per 1000 m ² BTA	310 m ² BTA	8
Totalt			204

4.1.2 Ersättningsparkering

Alla befintliga verksamheter som finns i detaljplaneområdet idag kommer att ges nya lokaler i bottenplan i de nya flerbostadshusen. Verksamheternas parkeringsbehov har tagits med i beräkningarna ovan som kategori *handel* och tillräckligt med parkering kommer att tillskapas för att tillgodose deras parkeringsbehov.

4.1.3 Samnyttjande

Samnyttjande av bilparkering mellan bostäder och handelsverksamheter anses inte aktuellt eftersom merparten av boendeparkeringen kommer att lokaliseras i en stängd anläggning.

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSKEDE

4.2 Cykelparkering

4.2.1 Antal platser för ny bebyggelse

I Tabell 7 presenteras resultatet efter genomförd beräkning av parkeringsbehovet för cykel.

Tabell 7. Totalt behov av cykelparkering.

	Parkeringstal efter analyssteg 4	Antal	Antal parkeringsplatser
Cykel			
Bostäder	2,0 cpl per lägenhet (boende) 0,5 cpl per lägenhet (besökare)	294 lägenheter	588 (boende) 147 (besökare)
Handel	5 cpl per lägenhet (anställda) 3 cpl per lägenhet (besökare)	310 m ²	2 (anställda) 1 (besökare)
Totalt			738

4.2.2 Samnyttjande

Samnyttjande av cykelparkering mellan bostäder och handelsverksamheter anses inte aktuellt då de inte delar entrélägen.

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSKEDE

5 Parkeringslösning

5.1 Bil

5.1.1 Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

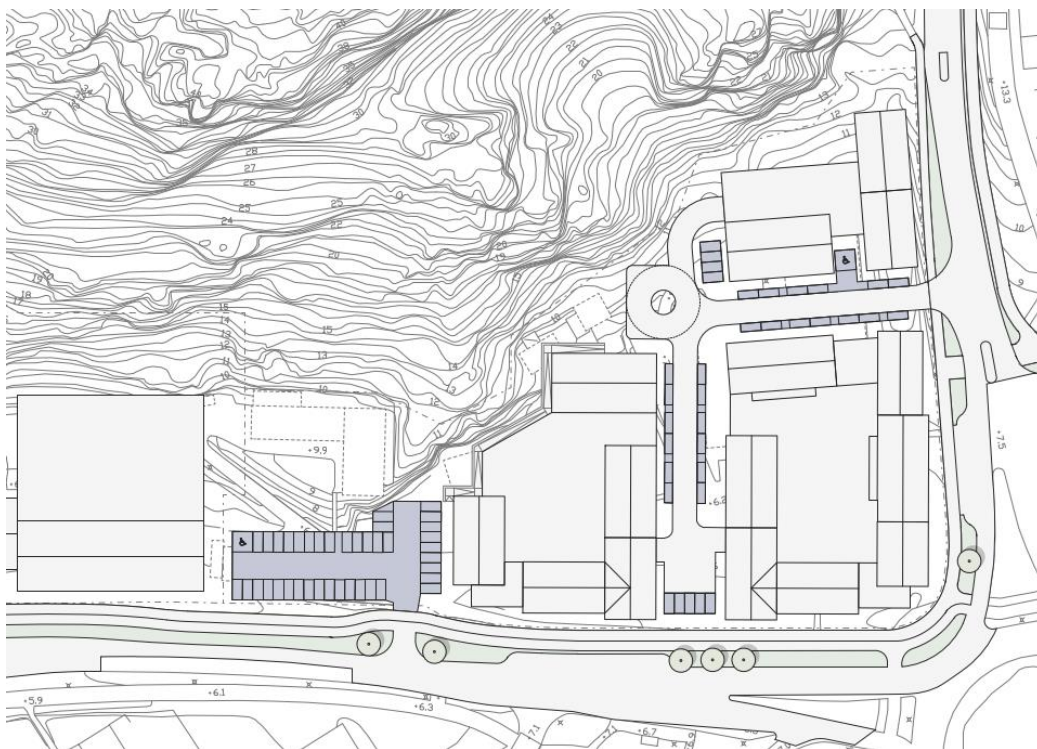
Inom riktlinjernas definition av acceptabelt gångavstånd från detaljplanen finns ingen ledig kapacitet i någon befintlig parkeringsanläggning.

5.1.2 Samverkan mellan flera exploatörer inom projektet

Åkereds fastigheter AB är den enda exploatören inom detaljplanen och samverkan med andra exploatörer är därför inte aktuellt.

5.1.3 Lokalisering, utrymme och utformning

Det totala bilparkeringsbehovet på 204 platser tillgodoses i markplan ute och i garage. I Figur 8 och Figur 9 redovisas parkeringslösningen. Figurerna visar att det finns utrymme att anlägga 75 platser ute och 131 platser i garage. I figurerna är 5 platser anpassade för rörelsehindrade. Ytterligare två platser för rörelsehindrade kan dock tillskapas genom att slå ihop två platser. Bostädernas trapphus nås direkt via garaget och personer behöver därför inte gå på utsidan av byggnaderna efter att de parkerat sina fordon. Totalt kommer det alltså finnas 204 parkeringsplatser inom detaljplanen vilket tillgodoser behovet.



Figur 8. Parkeringslösning ute, totalt 75 platser. Parkeringsplatserna för rörelsehindrade ligger inom 25 meter från entré.

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSKEDE



Figur 9. Parkeringslösning i garage, totalt 131 platser.

5.2 Cykel

5.2.1 Lokalisering, utrymme och utformning

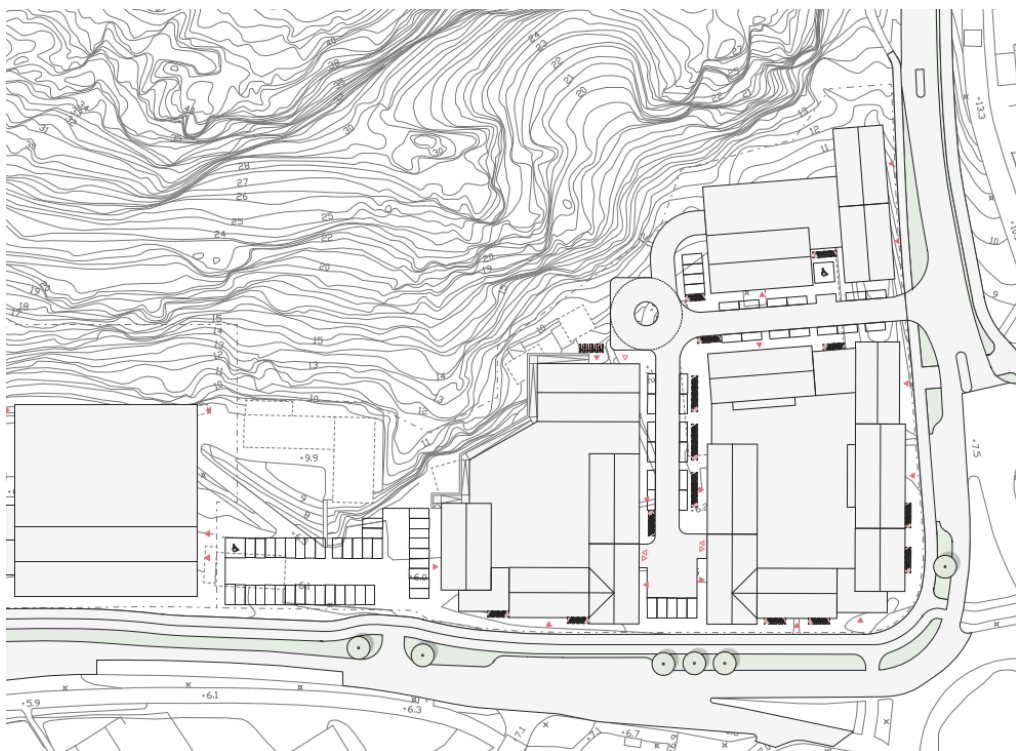
Det totala beräknade behovet av cykelparkering beräknas till 588 platser för boende och 147 för besökare. För verksamheterna uppgår behovet till 2 cykelplatser för anställda och 1 för besökare. Boendeparkering tillgodoses inomhus i garage. Besöksparkering tillgodoses på utsidan av byggnaderna inom 25 meter från entré.

Cykelparkeringsbehovet för boende tillgodoses enligt Figur 10 och för besökare enligt Figur 11. Platserna för boende avser parkering i tvåvåningsstall. 5 procent av platserna, 30 i garage och 7 utomhus, utgör parkering för specialcyklar. Dessa platser redovisas som två vanliga platser i figurerna nedan.

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSKEDE



Figur 10. Parkeringslösning cykel inne, totalt 590 platser.



Figur 11. Parkeringslösning cykel utomhus, totalt 148 platser.

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSKEDE

6 Reglering, kostnadstäckning och byggskede

6.1 Parkering på gatumark

I närheten av detaljplaneområdet finns 2 avgiftsparkeringar samt en parkering i anslutning till ICA Supermarket Åkered. Avgiftsparkering finns vid Åkeredsvallen och Nya Åkeredsskolan med cirka 400 meters avstånd till detaljplaneområdet. Parkeringen vid ICA är placerad på andra sidan Åkeredsvägen, cirka 50 meter från området.

Vid Åkeredsvallen finns 92 platser som kostar 7 kr/tim alla dagar 08–22 och övrig tid 2 kr/tim. Vid Nya Åkeredsskolan finns 29 platser där tillstånd erfordras helgfria vardagar 07–17 men som är tillgängliga mot avgift på 6 kr/tim 17–22 samt helgdagar 08–22, övrig tid är kostnad 2 kr/tim. Parkeringen framför ICA bedöms vara avsedd för butikens kunder. Parkeringen inrymmer 63 platser och tillåter uppställning i max 2 timmar. Om parkeringsavgiften i garaget anses för hög finns eventuell risk att boende och besökare till Åkereds Trädgårdar parkerar utanför ICA. Bedömningen är dock att det kan upplevas som opraktiskt och därmed tolkas risken som liten.

Väster om planområdet vid Önneredsplanen finns en gratisparkering med cirka 40 platser. Parkeringen bedöms inte användas av boende vid planområdet eftersom den ligger längre än 500 meter från planområdet och därmed inte uppfyller riktlinjernas krav på acceptabelt gångavstånd.

6.2 Förutsättningar för kostnadstäckning

Nästan all parkering sker i parkeringsgarage med en avgift för den som använder en parkeringsplats. Parkeringsavgiften väntas särredovisas mot boendekostnaderna och lokalkostnaderna. Ambitionen är att parkeringsavgiften ska spegla investeringskostnaden för en parkeringsplats. Detta bedöms dock som svårt i aktuellt område och om inte marknadspris för parkeringsplatserna kan tas ut behöver avgiften bäras av fastighetsägaren, och indirekt av hyresgästerna.

6.3 Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Projektet kommer att byggas ut i etapper. Erforderligt antal platser tillskapas för varje etapp i takt med att den byggs ut. De befintliga verksamheterna i området kommer att flytta in i de nya byggnaderna och deras parkeringsbehov kommer därför säkerställas i samband med att den etapp de flyttar in i färdigställs.

Beställare Åkereds exploaterings AB
Uppdrag Mobilitets- och parkeringsutredning för Åkereds Trädgårdar
Konsult Sweco
Upprättad av Oskar Sköld, Malin Boberg



ÅKERED - MOBILITET

Trivector
Lina Dahlberg
Nils Edfast
2021-02-15



INFÖR MOBILITETSMÖTE

I ett tidigt skede av planprocessen (planstart) hålls ett mobilitetsmöte mellan kommunen och byggherren. Syftet är att mobilitets- och parkeringslösningar ska bli väl anpassade till platsen och främja nya innovativa lösningar så att behovet av att äga och använda bil minskar.

Vid mobilitetsmötet avgörs om det behövs en mobilitets- och parkeringsutredning eller om projektet utgör ett undantag som kan hanteras utan särskild utredning. Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret beslutar om lämplig hantering av mobilitet och parkering i samråd med övriga berörda förvaltningar, kommunala bolag och byggherren.

Detta dokument har tagits fram för att se om ett undantag från riktlinjerna är befogat. Utredningen har därför inte utrett alla delar enligt riktlinjerna än utan fokuserat på att undersöka lägesbedömningen.



PRESENTATIONENS UPPLÄGG



Projektets lokalisering



Lägesbedömning & tillgänglighet med olika färdmedel

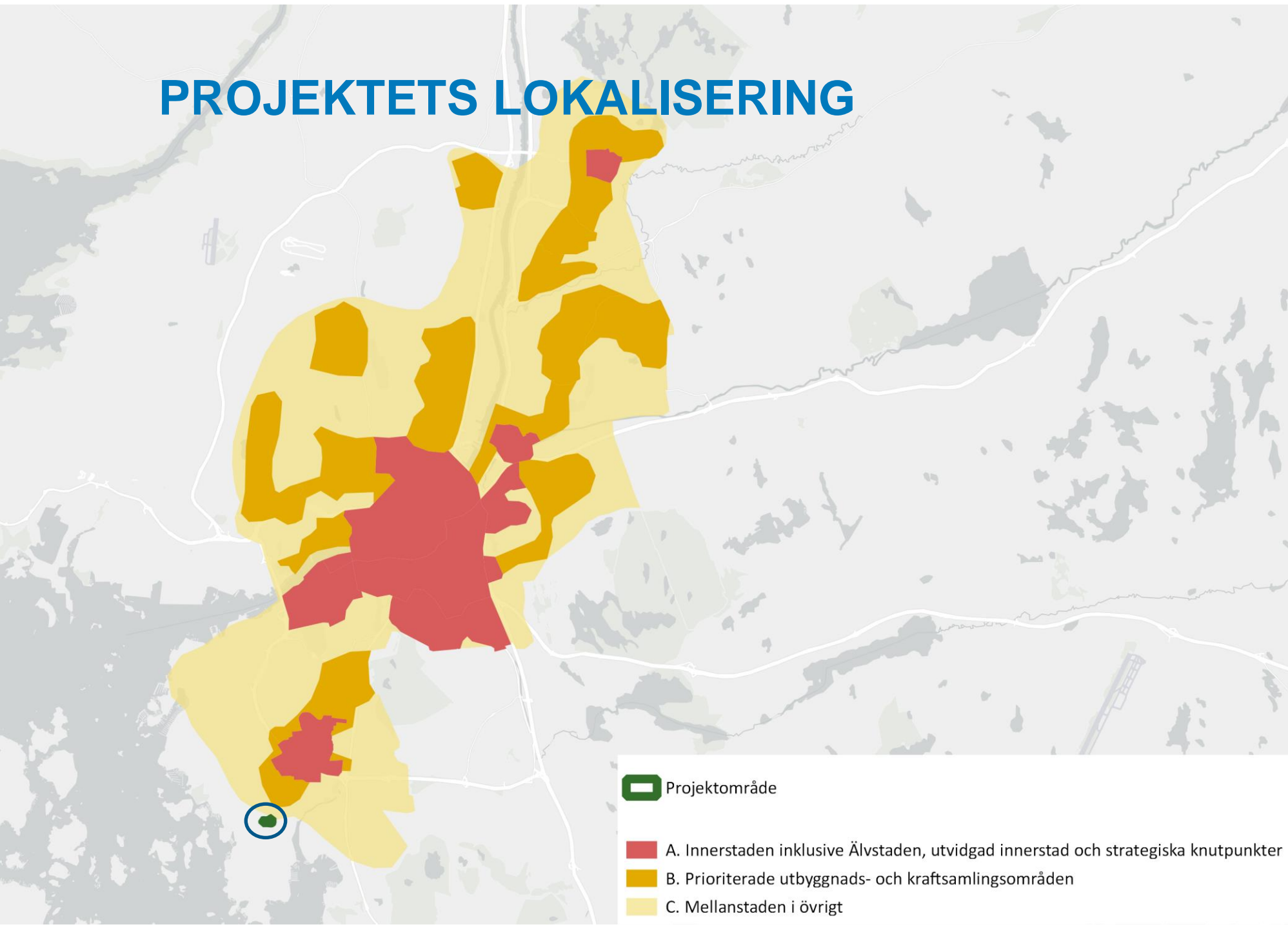


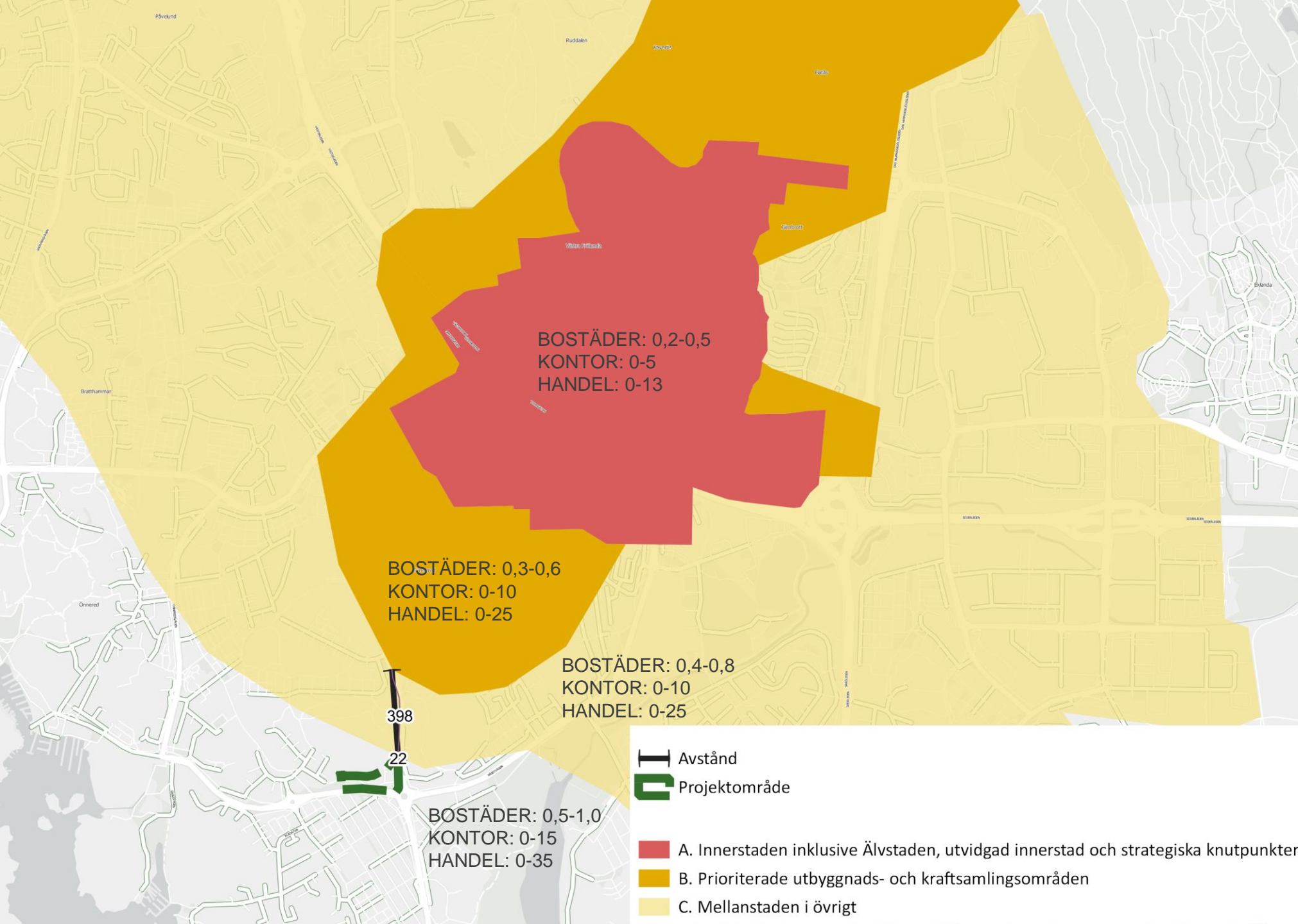
Sammanfattning förutsättningar



Justering av normalspann

PROJEKTETS LOKALISERING





Avstånd

Projektområde

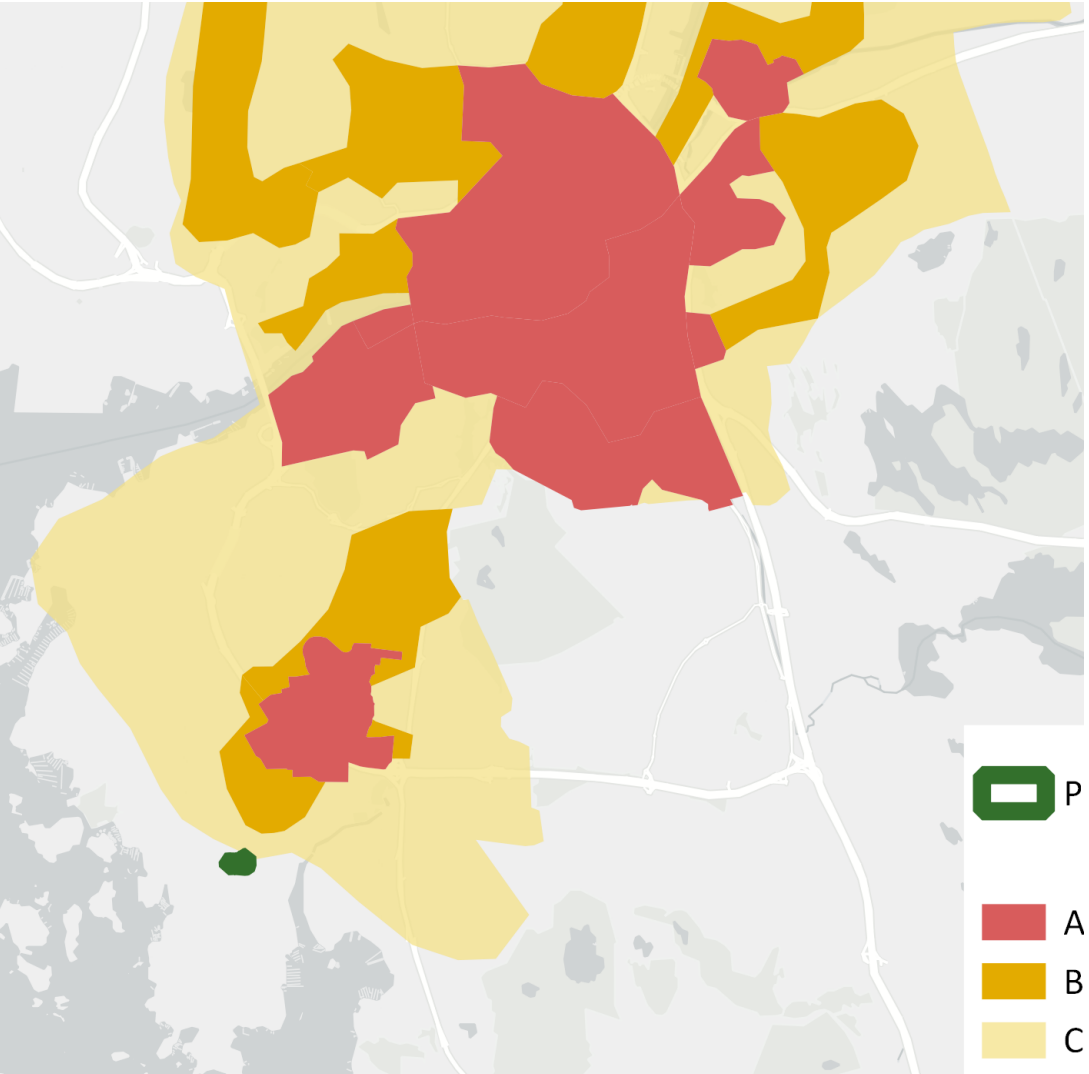
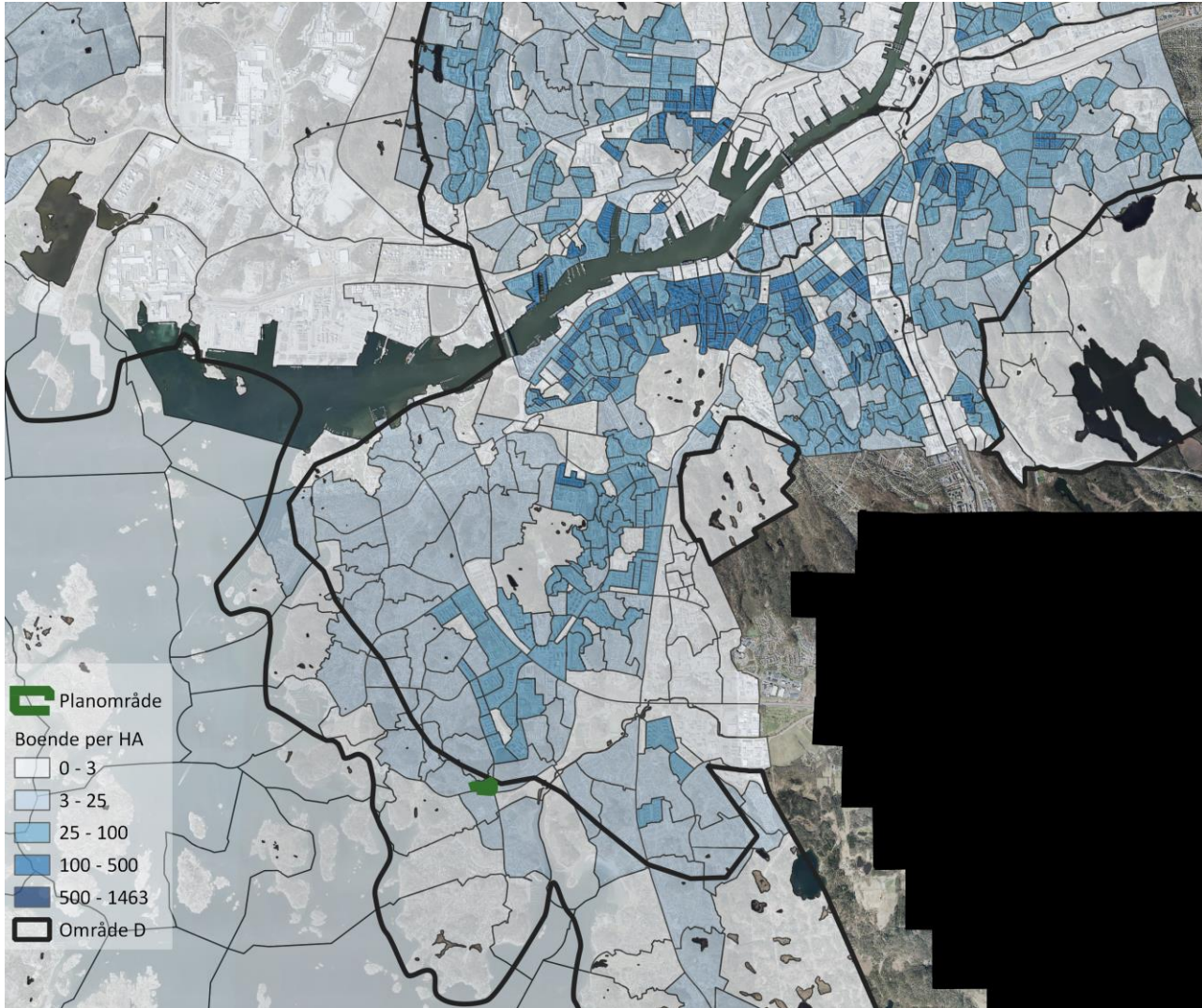
A. Innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter

B. Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden

C. Mellanstaden i övrigt



OMRÅDET HAR IDAG 5 BOENDE PER HA OCH KOMMER ÖKA TILL 28 BOENDE PER HA SOM MOTSVARAR OMRÅDEN I ZON B

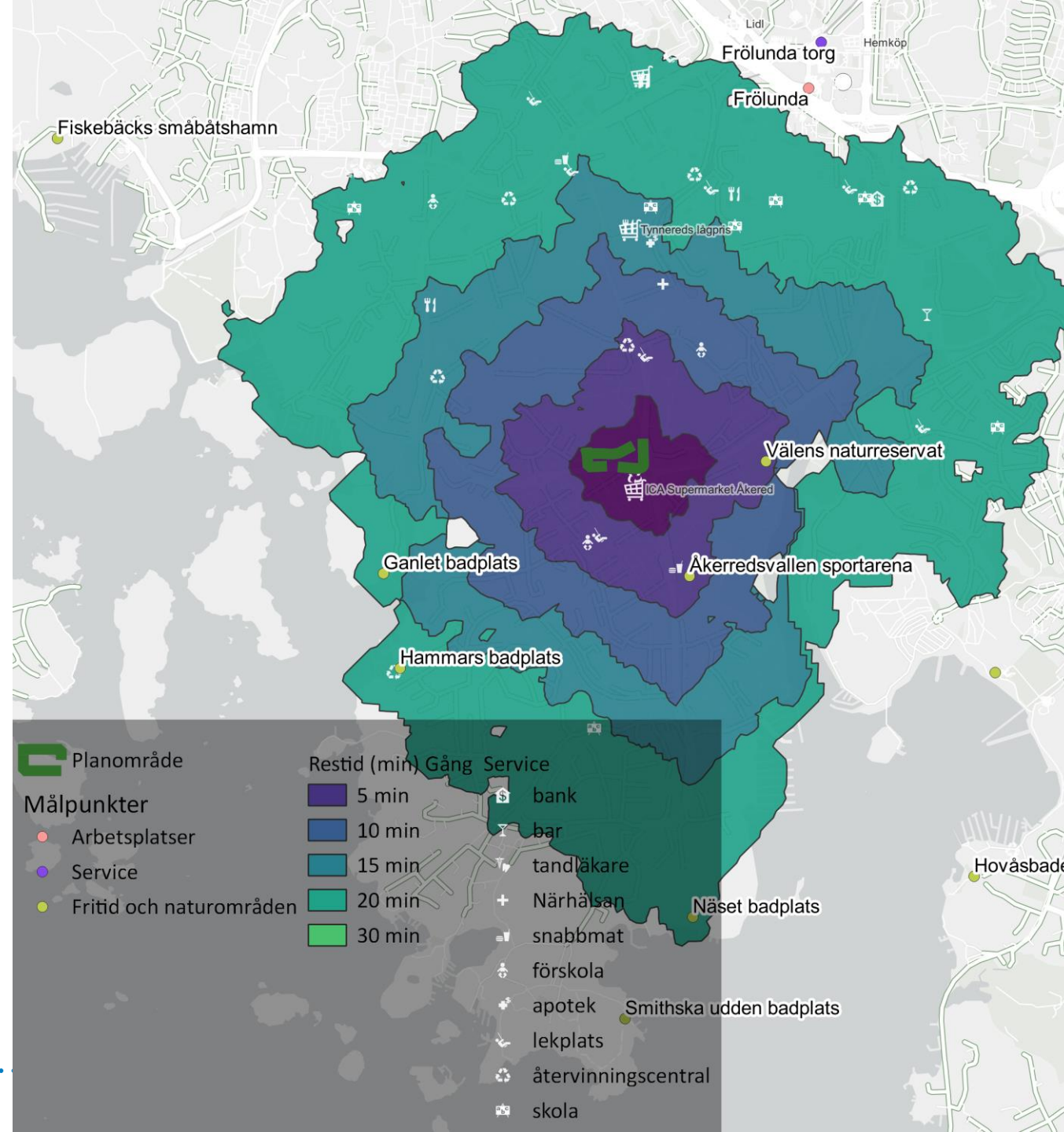


OMRÅDETS TILLGÄNGLIGHET MED OLIKA FÄRDMEDEL OCH LÄGESBEDÖMNING



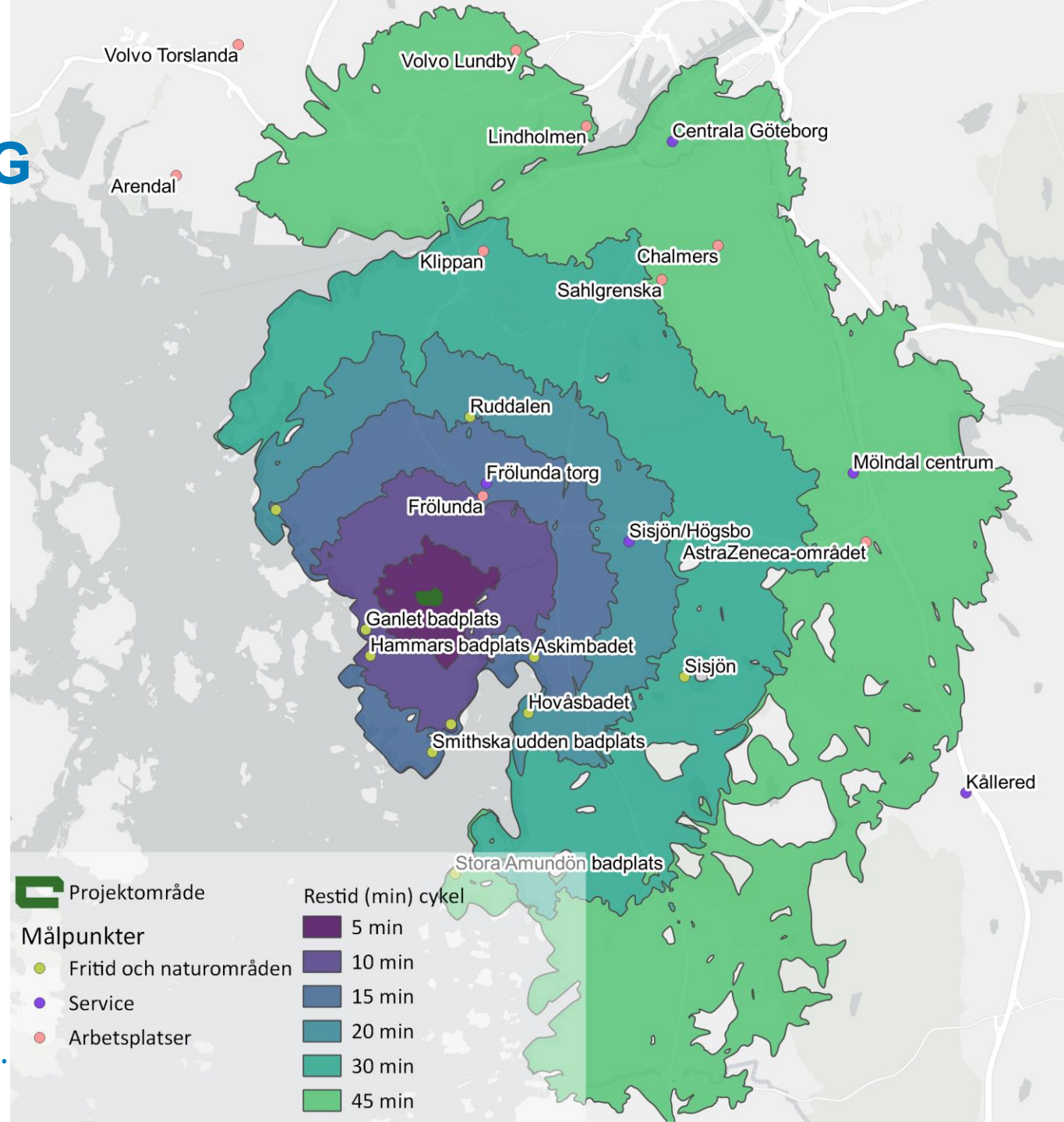
GÅNG

- ▶ Från området nås en rad olika målpunkter till fots: mataffär, postombud, återvinning, närhälsa, skola, sportarena och lokala restauranger nås inom 15 minuter gång.
- ▶ Tillgängligheten till fots är god och lämpar sig för de flesta typer av vardagsärenden.
- ▶ För ett större utbud av kommersiell service finns Frölunda torg 2,5 km ifrån området vilket tar drygt 30 minuter att gå.



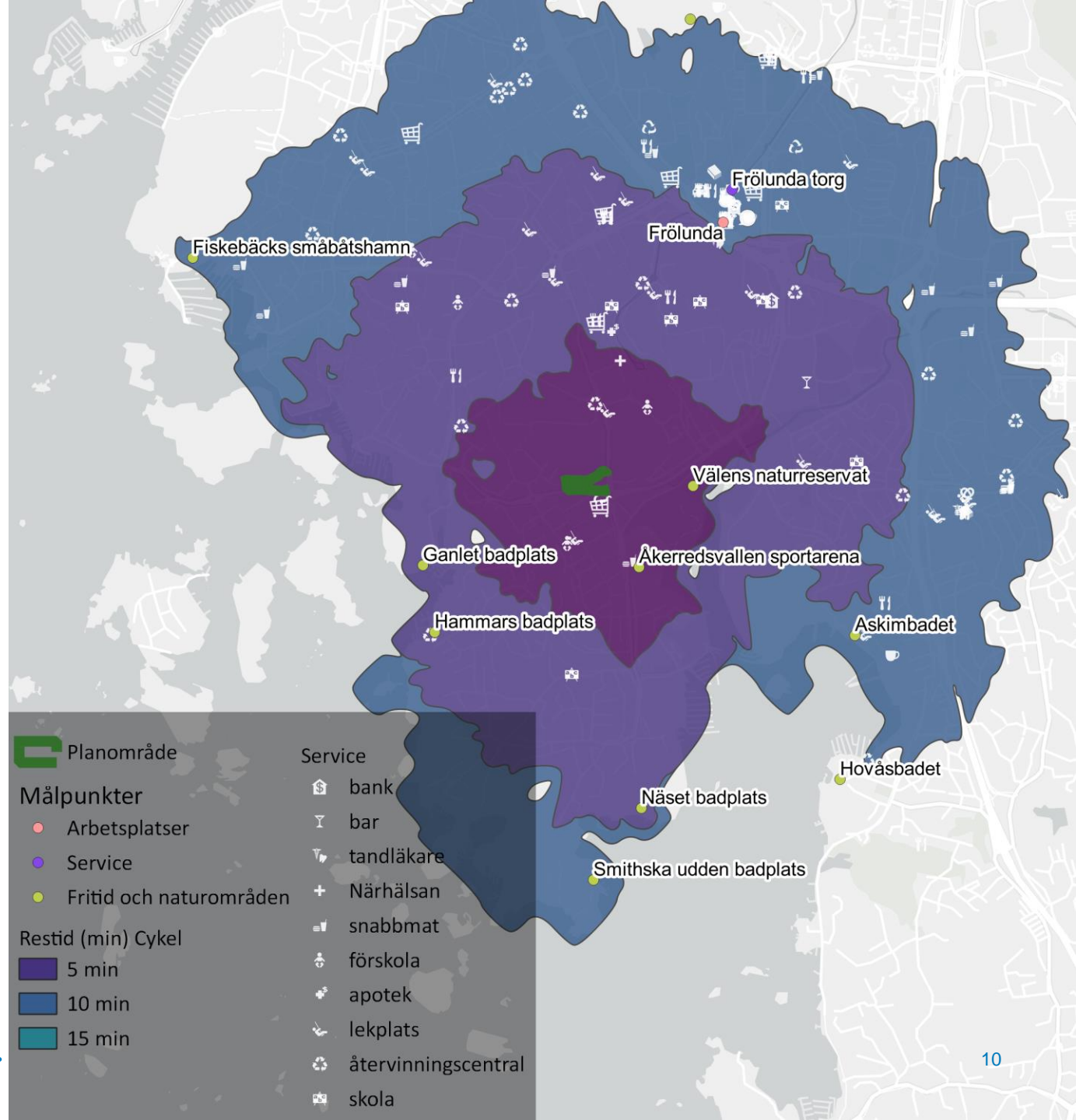
CYKEL ARBETSPENDLING

- ▶ Med cykel nås flera stora arbetsplatser och andra målpunkter inom 45 minuter.
- ▶ Elcykel tillgängliggör fler områden då restiderna är beräknade vid en relativt låg hastighet (ca 17 km/h). Med elcykel är cykelpendling till centrala Göteborg möjlig att se som attraktivt.



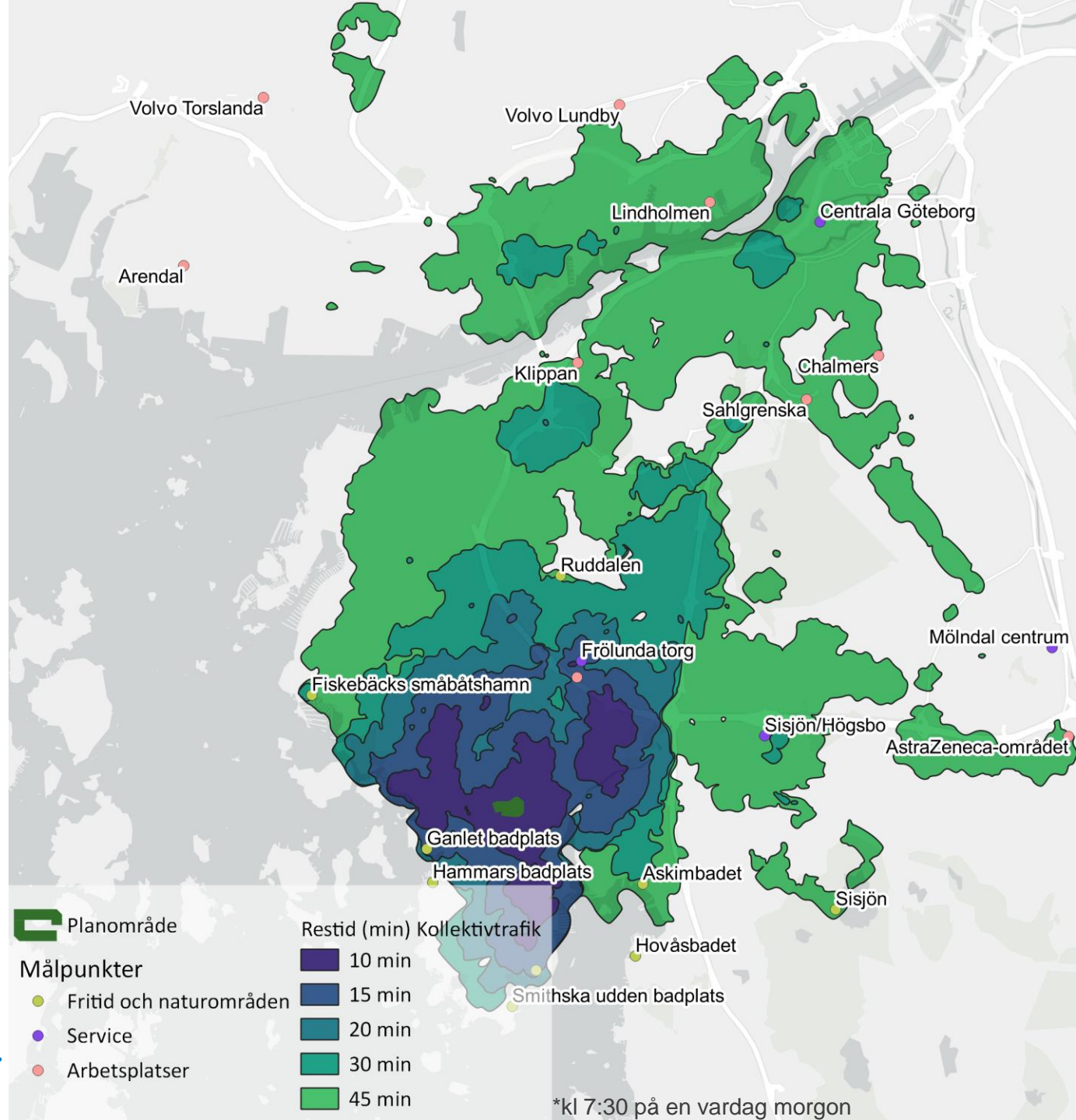
CYKEL SERVICE

- ▶ Inom 15 minuter nås en stor mängd vardaglig service med cykel.



KOLLEKTIVTRAFIK

- ▶ Inom 30 minuter restid nås Stenpiren i centrala Göteborg. Inom 45 minuter med kollektivtrafik nås flera stora arbetsplatser och målpunkter. AstraZeneca-området och Sahlgrenska.
- ▶ Detta innebär att det med kollektivtrafik går att pendla till de områdena med flest arbetstillfällen i Göteborg.

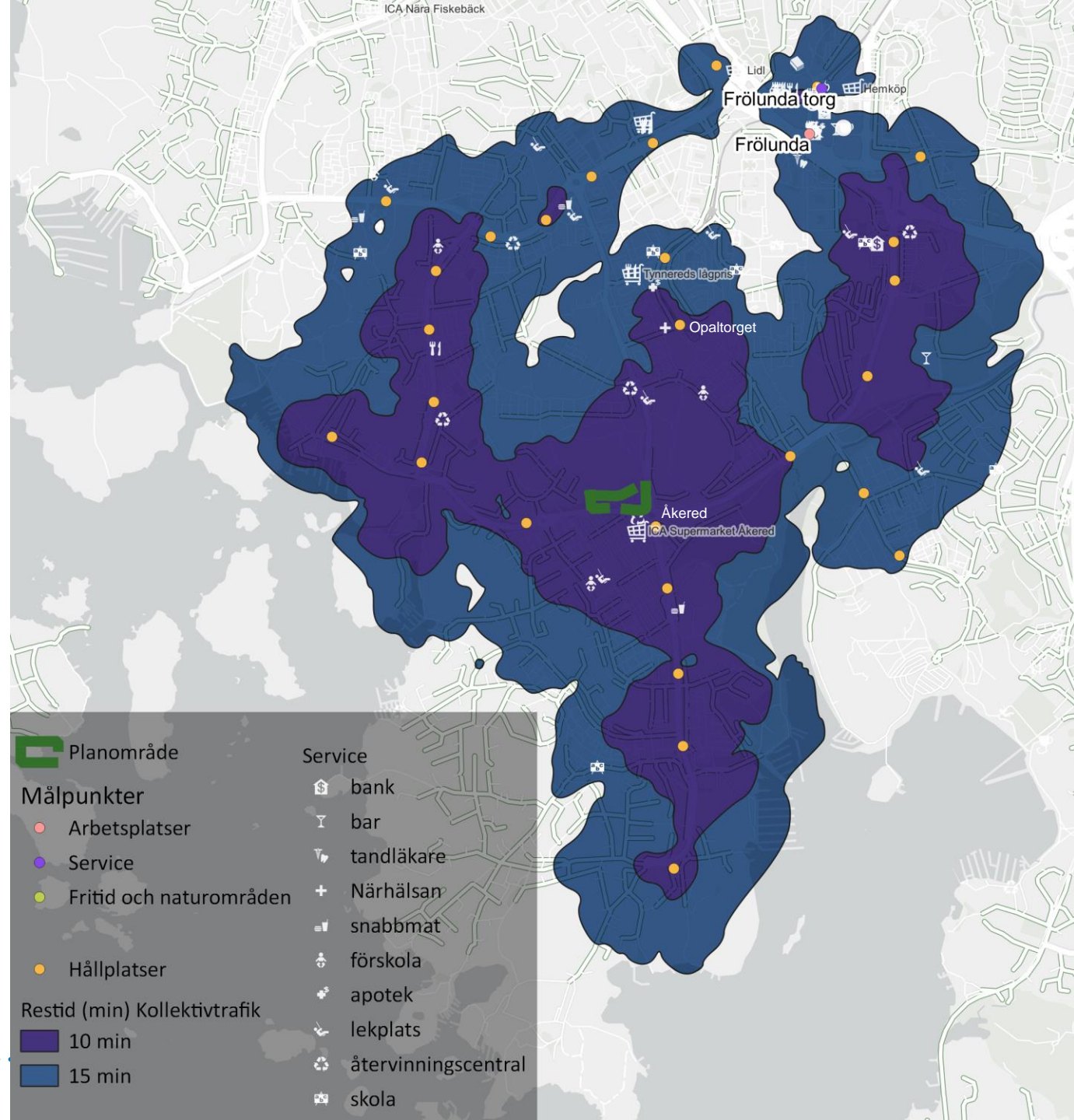


KOLLEKTIVTRAFIK

- ▶ Området ligger i direkt anslutning till hållplatsen Åkered vilken trafikeras av linje 92, 93 , 94, 193 och 196.
- ▶ Relativt låg turtäthet minskar attraktiviteten något.
- ▶ Inom 15 minuters promenad ligger Opaltorget som har direkt koppling till centrala Göteborg med hög turtäthet.



Trivector



NÄRHET TILL GOD KOLLEKTIVTRAFIK

- ▶ Morgontrafik ca kvartstrafik till Frölunda torg (linje 92 samt 94) och kvartstrafik till Operan (linje 193 samt 196)
- ▶ Övrig tid kvartstrafik till Frölunda torg (linje 92 samt 94)



NÄRHET TILL BRA CYKELINFRASTRUKTUR



- Området ligger i direkt anslutning till bra cykelinfrastruktur som är välutbyggd i alla väderstreck från området.

DIREKT NÄRHET TILL SERVICE OCH ANDRA URBANA VERKSAMHETER



Planområde

Service

- bank
- bar
- tandläkare
- Närhälsan
- snabbmat
- förskola
- apotek
- lekplats
- återvinningscentral
- skola

Restid i gång

- 10 min

Hållplatser

Dagligvaruhandelsbutik, Postombud och Återvinning. Ligger direkt anslutning

Förskola och grundskola och närservice ska byggas inom området.

Saknar närhet till

SAMMANFATTNING FÖRUTSÄTTNINGAR

- ▶ God tillgänglighet med el-cykel till arbetsplatser och cykel till annan service skolor
- ▶ Möjligheter för arbetspendling med kollektivtrafik
- ▶ Lokala målpunkter inom en kvarts gångavstånd.

- ▶ De lite speciella förutsättningarna missas i den grundmodell som staden har för bedömning av ett projekt.
- ▶ Projektet ligger i princip dikt ann zongränsen och genom att projektet byggs förändras förutsättningarna för att äga en bil till området.
- ▶ Lämpligt med justering av normalspann

JUSTERING AV NORMALSPANN

- ▶ Utdrag från riktlinjerna: Ibland är det lämpligt att antingen under- eller överstiga normalspannet för antal parkeringsplatser. I dessa fall ska kommunen och/eller byggherren dokumentera motiv och konsekvenser av valt parkeringstal.
- ▶ Om normalspannet överstigs ska kommunen eller byggherren särskilt klarlägga varför andra mobilitetslösningar än bilparkering inte förväntas tillgodose verksamhetens eller de boendes mobilitet.

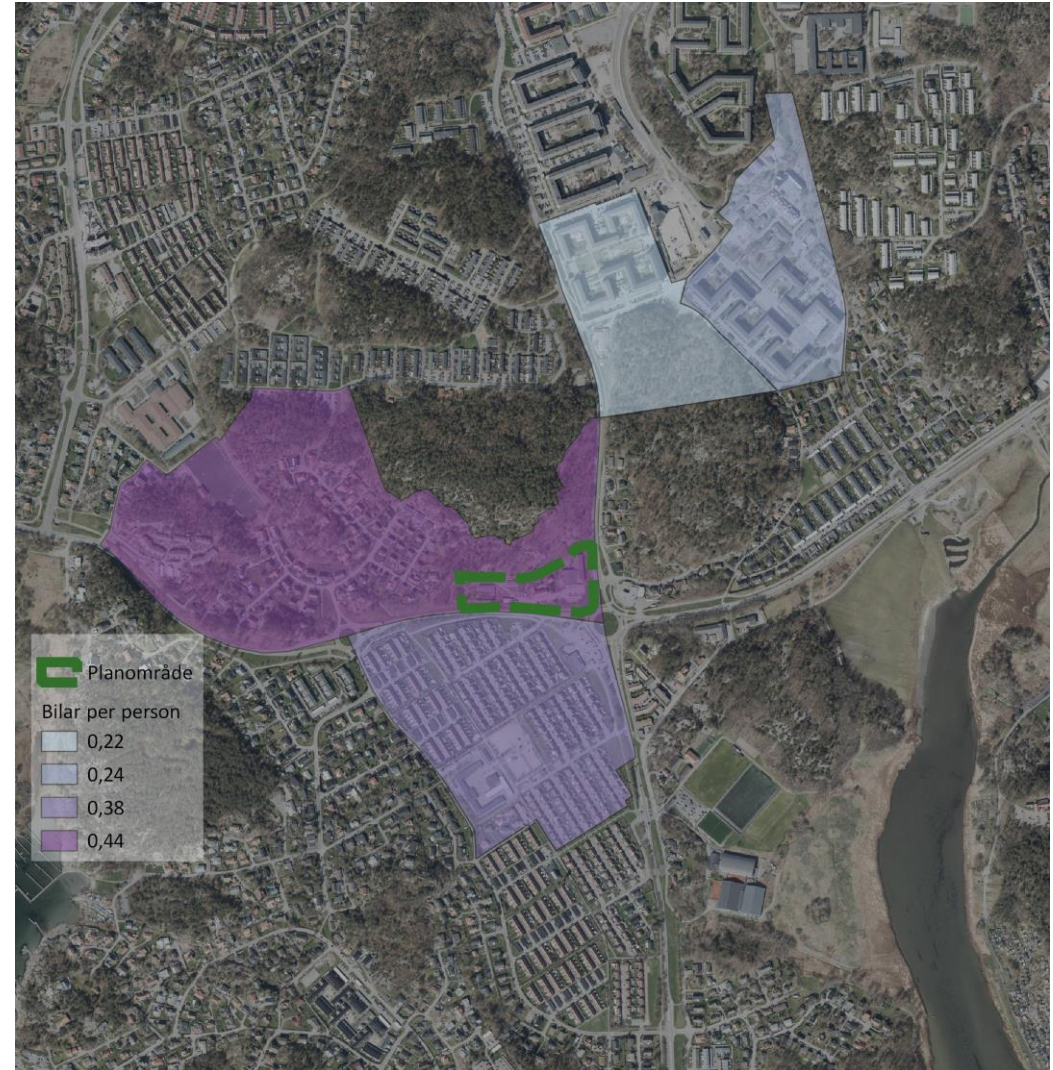
VARFÖR JUSTERING AV NORMALSPANN

- ▶ Om justering av normalspannet inte görs finns risk att för mycket parkering byggs.
- ▶ Området har bättre förutsättningar än vad som reflekteras i grundbedömningen.
- ▶ Troligt att det varit inkluderat i område C om det redan hade varit byggt vid dragningen av zongränserna, då karaktären är mer lik bebyggelsen som ligger till norr.



FRAMTIDA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR BILAR PER HUSHÅLL

- ▶ Flerbostadshusen i bild har ett p-tal på 0,5 bilar/hushåll och dirket koppling till spårvagn idag.
- ▶ Småhusområdena har ett p-tal motsvarande 1 samt 1,1 bilar/hushåll utan direkt koppling till spårvagn idag.
- ▶ Efter exploateringen kommer andelen flerbostadshus öka till 70 procent i området. Med den ökningen anser vi att p-talen bör ligga mellan flerbostadshusområdet och småhusområdet i bild. Eftersom det i majoritet finns småhus i zon D idag speglar inte det hur boende i flerbostadshus reser i detta område. Exploateringen kommer dock inte ha koppling till spårvagn som flerbostadshusen i norr och förslås därför ha ett högre p-tal.



FRAMTIDA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HANDEL

- ▶ Med en översiktlig beräkning har verksamheter inom området idag inom normens 0-35 parkeringar per 1000 BTA. Det har dock inte gjorts någon beläggningsstudie som visar hur parkeringen används.
- ▶ Planen är att framtida handel ska fokusera på småskalig närservice till området. Genom att förtätning sker i området kommer karaktären och resmönster förändras. En ökad andel besökare från närområdet samt förändring i pris på parkering kan bidra till en lägre andel besökare med bil.
- ▶ Parkering till handel bör därför utredas separat för respektive verksamhet.



FÄRDMEDELSFÖRÄNDRINGEN I TYNNERED

- ▶ Färdmedelsförändring från nuläget till 2035 från trafikstrategin.
 - Bil: 49% -> 33%
 - Koll: 30% -> 40%
 - GC: 21% -> 27%
- ▶ Enligt trafikstrategin ska kollektivtrafik- samt gång och cykelandelen öka och bilandelen minska. För att få det att ske bör därför förändring göras när det byggs nytt.
- ▶ Vi ser därför att detta område kan bidra till att förändra detta.



SUMMERING JUSTERING AV NORMALSPANN

- ▶ Utifrån riktlinjerna för mobilitet och parkering ska p-talet för området vara 1,0 bilparkeringar/lgh. Utredningen visar dock på att följande aspekter inte beaktas fullt ut i riktlinjerna för detta specifika läge:
 - Bilnehavet för flerbostadshus i närområdet är mycket lägre än för zonen generellt
 - Förtätningen av området i kombination med närservice kommer ge området en ändrad stadskaraktär.
 - Tillgängligheten är god med el-cykel till arbetsplatser och med cykel till service.
 - Med anledning av ovanstående tre argument föreslås att normalspannet börjar på 0,8 bilparkeringar/lgh och att handel utreds grundligt utifrån respektive verksamhet.
 - För att visa på att området även kommer att jobba med mobilitetslösningar redovisas det på nästa sida.

MOBILITETSÅTGÄRDER

Inom detaljplanen planeras det för cirka 400 lägenheter varav en fjärdedel är hyresrätter (under utredning). Hyresrätterna kommer ha en förvaltning på plats över tid vilket ur aspekten mobilitet skapar en stabilitet och balanserar bostadsrättsföreningarnas lekmannastyrelser. Med det stora antalet och variationen av bostäder finns goda förutsättningar för att nå en bred efterfrågan av mobilitetslösningar. Åkereds Fastighets AB vill profilera området som hållbart och har som avsikt att gemensamt för området ordna med mobilitetslösningar enligt baspaketet samt minst två stjärnåtgärder och tre extra åtgärder, se lista till höger. Med den goda cykelinfrastrukturen till området är cykelåtgärder prioriterade. Utifrån förutsättningarna till området är bedömningen att följande åtgärder är mest prioriterade:

- ▶ Information om de lokala förutsättningarna för att uppmärksamma närheten till tex. Frölunda torg och Opalorget samt uppmärksamma mobilitetstjänsterna som ska anläggas i området. Information är en grundförutsättning för att resterande åtgärder ska användas och därför kan det med fördel hanteras med stöd av kvalificerad kompetens inom området.
- ▶ Med de goda förutsättningarna för elcykel och cykel till området ska det satsas på:
 - Extra god cykelparkering- för att känna sig trygg i att äga en cykel ska förutsättningarna för att bevara den finnas.
 - Lastcykelparkering för att möjliggöra för boende att kunna förvärva även sina mer skrymmande cyklar.
 - Cykelpool med specialcyklar- för att möjliggöra tex. inköpsresor till Frölunda torg. Cyklarna ska både uppmärksamma möjligheten att använda cykel men främst att möjliggöra fler typer av ärenden med cykel.
- ▶ Avståndet till vårdcentral och apotek kan upplevas nära genom tex:
 - Förbättrad gångväg till Opalorget, tex. sätta ut bänkar längs vägen. (Om kommunen tillåter det på deras mark)
 - Trehjulig elcykel i cykelpool.
 - Säkerställa apoteksombud på eller i angränsande område. Det finns ett postombud vid ICA idag vilket fyller en sådan funktion.
- ▶ Effektiv markanvändning genom gemensam bilparkering. Med blandade boendeformer i området kommer parkeringen med fördel skötas av en aktör tex parkeringsbolag eller fastighetsförvaltare. Med en aktör skapas goda förutsättningar för:
 - Särredovisning av parkeringshyra
 - Begränsa antalet fasta parkeringsplatser.
- ▶ För att öka tillgängligheten för personer utan bil ska en bilpool etableras på området. Bilpoolen kan med fördel tillgängliggöras även för boende i närområdet.
- ▶ Med många mobilitetsåtgärder kan en mobilitetsmäklare göra det ännu enklare för de boende att välja mobilitetsåtgärder före egen bil. Mobilitetsmäklare är en plattform som samlar flera mobilitetstjänster på samma ställe för bokning, betalning, upplåsning och information för tex bilpool, cykelpool och kollektivtrafik. I plattformen går det att koppla på flera moduler för att underlätta för de boende, tex tävlingar, informationsutskick, lägga till fler tjänster som elsparkcyklar. En sådan tjänst kan eventuellt vara ett alternativ som fastighetsägarens egna förslag till stjärnåtgärd.

Föreslagna åtgärder definierat från anvisningarna.

Baspaket

- Startpaket till nyinflyttade
- Löpande information om mobilitet
- Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 30 dagar för nyinflyttade
- Erbjuda extra god cykelparkering
- Lastcykelparkeringar
- Begränsning av fast parkeringsplatser
- Parkeringshyra särredovisas
- Bilpoolsplatser

Stjärnpaket

- Årlig mobilitetsaktivitet/Extra åtgärder för gående
- Cykelservicerum
- * Cykelpool med specialcyklar
- Bilpoolsfordon
- * Medlemskap i bilpool
- * Fastighetsägarens egna förslag

