Mall för särskild utredning för mobilitet och parkering

**Version 1.2**

**Versionshantering**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Datum | Version | Beskrivning | Ändrat av |
| 2022-04-14 | 1.0 | Ny mall | Oskar Löf |
| 2020-04-15 | 1.1 | Figuren över de 21 före detta stadsdelarna plockades bort. Figuren återfinns fortsättningsvis via Teknisk handbok. | Oskar Löf |
| 2022-04-14 | 1.2 | Uppdaterad struktur i samband med anvisningarna 1.2 | Oskar Löf |

**Information som ska framgå av försättsbladet**

Titel: Lorem ipsum dolor sit amet

Författare: Namn och e-postadress

Kontaktperson: Om annan än författare

Beställare: I förekommande fall

Dokumenthistorik:

Version Datum

1.0 åååå-mm-dd

**Instruktion för användande av mall**

För flera verksamheter saknas ett parkeringstal som startvärde. Detta gäller för verksamheter som inte byggs så ofta, exempelvis:

* Hotell
* Restaurang och café
* Idrottsanläggning/sporthall
* Bibliotek
* Samlingslokal
* Biograf
* Museum
* Sjukhus

I dessa fall behöver en särskild utredning för mobilitet och parkering göras. Denna utredning bygger på en modell som utgår från att först beräkna antal personer (anställda och besökare) som blir dimensionerande för verksamheten, därefter beräkna antal fordon dessa använder enligt trafikstrategins mål om framtida färdmedelsfördelning.

I de fall då denna verksamhet är en del av ett större projekt med bostäder eller verksamheter som har startvärden, läggs denna utredning som bilaga till Mobilitets- och parkeringsutredning. Denna utredning behöver då inte innehålla kapitlen *Inlednin*g, *Parkeringsplatser, Parkeringslösning* och *Reglering, kostnadstäckning och byggskede* eftersom denna information ska framgå i Mobilitets- och parkeringsutredningen.

Om projektet endast innehåller verksamheter som saknar startvärde så ersätter den särskilda utredning för mobilitet och parkering Mobilitets- och parkeringsutredningen i sin helhet.

Innehållsförteckning

[Inledning 5](#_Toc97198655)

[Antal personer 6](#_Toc97198656)

[Frågeställningar 6](#_Toc97198657)

[Resultat antal personer 6](#_Toc97198658)

[Antal fordon 7](#_Toc97198659)

[Frågeställningar 10](#_Toc97198660)

[Resultat antal fordon 11](#_Toc97198661)

[Parkeringsplatser 12](#_Toc97198662)

[Bilparkering 12](#_Toc97198663)

[Cykelparkering 13](#_Toc97198664)

[Parkeringslösning 14](#_Toc97198665)

[Bilplatser 14](#_Toc97198666)

[Cykelplatser 14](#_Toc97198667)

[Reglering, kostnadstäckning och byggskede 15](#_Toc97198668)

[Parkering på gatumark 15](#_Toc97198669)

[Förutsättningar för kostnadstäckning 15](#_Toc97198670)

[Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet 15](#_Toc97198671)

# Inledning

Beskriv kortfattat projektets bakgrund och syfte utifrån den planerade exploateringens mest sannolika användning. Information om var exploateringen sker, hur projektområdet ser ut, antal BTA för verksamheter med mera. Vad har framkommit i detaljplanens mobilitetsmöte alternativt hur förhåller sig bygglovsansökan till eventuella tidigare utredningar gjorda i samband med områdets detaljplan?

Presentera gärna projektområdet i en kartbild.

# Antal personer

Kapitlet ska besvara frågeställningen *Hur stort är det dimensionerande antalet samtidiga besökare och anställda vid verksamheten?*

Parkering kan förenklat delas in i två olika kategorier, anställda och besökare. I vissa verksamheter dominerar de anställda i antal, medan det omvända gäller för andra såsom idrottsanläggningar. Mellan dessa två ytterligheter finns även kategorier som sjukhus och servicehus där förhållandet mellan anställda och besökare kan vara något jämnare. Även personaltätheten varierar kraftigt från större industrier och lager med låg täthet till kontor och förskolor där personaltätheten är betydligt högre. Besökstätheten kan ibland bedömas utifrån ytan, dvs. antal besökare per 1 000 m2 BTA, eller t.ex. antal åskådarplatser då detta är relevant.

## Frågeställningar

Nedan följer några frågor som kan vara relevanta att besvara för att beräkna antal samtidiga anställda och besökare. De bör ses som exempel på frågor som det kan vara värdefullt att fundera kring vid bedömningen. Alla frågor är inte relevanta i samtliga fall och det kan finnas ytterligare frågor som kan behöva vägas in beroende på projektets art.

Besvara de frågeställningar som är relevanta för projektet och beskriv samt motivera hur de bedöms påverka antalet samtidiga besökare och anställda vid verksamheten.

*Vad är det för en typ av verksamhet som planeras?*

Beskriv kortfattat vad verksamheten innebär, hur många anställda och besökare som den förväntas generera.

*Finns referensobjekt?*

För vissa verksamheter kan uppgifter om antal anställda och besökare från liknande anläggningar i staden eller i andra delar av landet ge vägledning.

*Vilken är dimensionerande tidpunkt?*

Gemensamt för vissa typer av speciella verksamheter är att det finns toppar och dalar i besöksfrekvensen. På fotbollsmatcher eller vid konserter anländer och lämnar de flesta besökarna området vid samma tid. Under evenemangstid kan parkeringsytan vara full medan den kan stå helt tom vid andra tillfällen. Det kan finnas en uppskattning om hur antalet besökare och anställda varierar olika tider, till exempel vid maxtillfällen. En bra inriktning bör vara att inte dimensionera för säsongstoppar utan för mer vanligen återkommande belastningstoppar. Parkering för anställda ska ta hänsyn till skiftarbete.

## Resultat antal personer

Redovisa antal personer som är anställda respektive besökare vid den dimensionerande tidpunkten.

# Antal fordon

Kapitlet ska besvara frågeställningen *Hur många bilar och cyklar behöver de samtidiga besökarna till och anställda vid verksamheten?*

För att besvara frågan krävs en bedömning av hur stor andel av resorna till och från verksamheten som förväntas ske med olika färdsätt. Som utgångspunkt kan stöd tas i Trafikstrategins målsättning kring färdmedelsandelar nedbrutet på Göteborgs före detta stadsdelar, se *Tabell 1* och *Tabell 2*. En karta över stadsdelarna återfinns i bilaga till *”Anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering”,* högupplöst version återfinns i *”Teknisk handbok”* under avsnitt [*2IF Mobilitets- och parkeringsutredning*](https://tekniskhandbok.goteborg.se/2-forutsattningar/2i-utredningar/2if-mobilitets-och-parkeringsutredning/).

Färdmedelsandelarna motsvarar ett genomsnitt för resor till-/från och inom respektive stadsdel över hela dygnet för samtliga ärenden. I tabellen redovisas ett nuläge samt ett beräknat värde för år 2035. Göteborgs Stad har mål om att minska andelen bilresor och öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik.

Färdmedelsandelarna kan behöva anpassas för det specifika projektet när det finns faktorer som bedöms påverka hur resorna kommer ske. Det kan t.ex. finnas lokala skillnader inom stadsdelarna, så som tillgänglighet med kollektivtrafik. Verksamhetens art kan också påverka, t.ex. kan en verksamhet som har ett regionalt eller nationellt upptagningsområde ha en annan färdmedelsfördelning än den i aktuell stadsdel. För besökare finns därför större möjlighet att motivera justering av färdmedelsandelarna.

Se nedan för frågeställningar som kan påverka färdmedelsfördelningen och därmed antalet fordon.

Tabell 1- Tabell över befintliga och önskade framtida färdmedelsandelar för bil i Göteborgs före detta 21 stadsdelar

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Stadsdel** | **Nuläge [%]** | **Framtid [%]** |
| Askim | 60 | 47 |
| Backa | 55 | 36 |
| Bergsjön | 39 | 22 |
| Biskopsgården | 44 | 27 |
| Centrum | 28 | 15 |
| Frölunda | 43 | 27 |
| Gunnared | 46 | 29 |
| Härlanda | 51 | 33 |
| Högsbo | 51 | 29 |
| Kortedala | 48 | 30 |
| Kärra/Rödbo | 60 | 46 |
| Linnéstaden | 27 | 13 |
| Lundby | 46 | 21 |
| Lärjedalen | 47 | 33 |
| Majorna | 29 | 14 |
| Södra skärgården | 46 | 34 |
| Torslanda | 62 | 50 |
| Tuve/Säve | 58 | 43 |
| Tynnered | 49 | 33 |
| Älvsborg | 56 | 39 |
| Örgryte | 46 | 27 |
| **Totalt Göteborg** | **43** | **25** |

Tabell - Tabell över framtida färdmedelsandelar för cykel i Göteborgs före detta 21 stadsdelar, fördelat på anställda och besökare

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

## Frågeställningar

Nedan följer några frågor som kan vara relevanta att besvara för att beräkna antalet fordon. De bör ses som exempel på frågor som det kan vara värdefullt att fundera kring vid bedömningen. Alla frågor är inte relevanta i samtliga fall och det kan finnas ytterligare frågor som kan behöva vägas in beroende på projektets art.

Besvara de frågeställningar som är relevanta för projektet och beskriv samt motivera hur de bedöms påverka antalet fordon.

### Lokalisering

*Hur ser utbudet av kollektivtrafik ut på platsen?*

God tillgänglighet med kollektivtrafik (turtäthet, gångavstånd m.m.) kan innebära ett lägre antal parkeringsplatser.

*Finns det bra gång- och cykelvägar?*

Bra infrastruktur för gång och cykel kan leda till högre andel resor med dessa färdsätt samt lägre bilandel.

*Hur ser framkomlighet och tillgänglighet för bil ut i området?*

Om området är lättillgängligt med bil från större trafikleder kan det innebära en högre andel bilburna besökare.

*Topografi?*

Ett kuperat läge kan innebära att motoriserade färdmedel (som t.ex. bil, kollektivtrafik och elcykel) uppfattas som mer attraktiva.

*Hur reser man i området idag? Potential för överflyttning kan bedömas utifrån sammanställning av resmönster*

Vid en stor andel korta bilresor kan potential finnas för överflyttning till gång- och cykel.

*Hur är trafiksituationen i närområdet? Är området mycket känsligt för ökad biltrafik? (buller, kapacitetsproblem etc.)*

Tillgången till parkering är i sig ett sätt att styra färdmedelsval. Ett lågt antal parkeringsplatser kan bidra till att minska mängden tillkommande fordon om alternativ finns.

### Verksamhetens förutsättningar

*Finns referensobjekt?*

För vissa verksamheter kan uppgifter om resvanor och färdmedelsfördelning från liknande anläggningar i staden eller i andra delar av landet ge vägledning.

*Vilken målgrupp riktar sig verksamheten till?*

Förutsätts behov av bil eller andra fordon? Vem ska använda verksamheten? Är de unga eller gamla? Vid målgrupper med lågt körkortsinnehav (t.ex. ungdomar) kan det vara rimligt att anta ett lägre bilanvändande.

*Förutsätts behov av transporter för t.ex. skrymmande utrustning/varor?*

Förutsättningar för andra färdmedel än bil kan begränsas om skrymmande utrustning (i form av t.ex. sportutrustning) behöver medtagas till verksamheten.

*Hur ser verksamhetens öppettider ut?*

När på året, vilka dagar i veckan och tider på dygnet som verksamheten har öppet kan påverka färdmedelsval. Är verksamheten säsongsbetonad eller jämnt fördelad över året?

*Hur stort upptagningsområde har verksamheten? Lokalt, regionalt, nationellt?*

Det förväntade upptagningsområdet påverkar sannolikt hur anställda och besökare kommer resa till verksamheten.

*Kommer besökarna ensamma eller i grupp?*

Om verksamheten vänder sig till t.ex. lagidrotter kan ett större antal samtidiga besökare antas. Besökare kan i många fall samåka, vilket leder till ett minskat parkeringsbehov.

*Ordnas särskilda resmöjligheter till verksamheten, t.ex. abonnerade bussar?*

Utrymme kan behöva säkras för parkering av andra transportslag än bil och cykel. Vid stor andel besökare med t.ex. abonnerade bussar kan en lägre bilandel antas.

### Mobilitetslösningar

*Avser fastighetsägaren genomföra mobilitetsåtgärder som ökar mobiliteten men minskar behovet av att använda bil?*

Mobilitetsåtgärder kan bidra till att minska andelen bilresor och därmed behovet av parkering. Lämpliga åtgärder tas fram i samråd med berörda förvaltningar och fastighetsägare. Inspiration till åtgärderna kan hämtas från ”*Anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering”.* Åtgärderna redovisas i denna utredning och regleras i mobilitetsavtal som tecknas mellan fastighetsägaren och Göteborgs Stad.

## Resultat antal fordon

Redovisa antal bilar och cyklar som de samtidiga besökarna och anställda förväntas ge upphov till. Detta motsvarar behovet av parkeringsplatser för respektive kategori.

# Parkeringsplatser

## Bilparkering

### Antal platser för ersättning

Redovisa om projektet tar i anspråk befintlig parkering som används av bostäder eller verksamheter, om/hur dessa ersättas och beskriv hur de som använder parkeringsplatserna påverkas av att platserna tas bort eller blir färre samt hur det hanteras.

Se avsnitt *”Ersättning av befintliga platser”* i *”Anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering”.* I Göteborgs Teknisk handbok på webben finns en vägledning för ersättningsutredning för befintlig parkering under avsnitt [*2IF Mobilitets- och parkeringsutredning*](https://tekniskhandbok.goteborg.se/2-forutsattningar/2i-utredningar/2if-mobilitets-och-parkeringsutredning/).

### 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. För större anläggningar och lokaler där stor andel av besökarna kan antas ha rörelsehinder, exempelvis vårdinrättningar och myndigheter, behöver behovet av parkering för rörelsehindrade beskrivas och motiveras.

Redovisa hur många platser som behövs för bilpoolsplatser, angöring, servicefordon (egna arbetsfordon) och tjänstefordon (egna fordon för persontransporter). Dessa platser tillkommer utöver parkeringsplatser för anställda och besökare.

### Sammanställning

Sammanställ antalet parkeringsplatser för ny bebyggelse med eventuella parkeringsplatser som ska ersättas för befintlig parkering och redovisa dessa uppdelat på anställda, besökare, rörelsehindrade, tjänstefordon, bilpoolsbilar, etc.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Bil** | Ny bebyggelse | Ersättningsplatser | Totalt antal parkeringsplatser |
| Anställda |  |  |  |
| Besökare |  |  |  |
| Rörelsehindrade |  |  |  |
| Tjänstefordon |  |  |  |
| Bilpool |  |  |  |
| Och så vidare… |  |  |  |
| **Summa**: |  |  |  |

### Samnyttjande

I de fall då bilparkeringsplatser ska samnyttjas skall detta beskrivas här. Samnyttjande innebär att samma parkeringsplats kan användas av olika användargrupper som har parkeringsbehov vid olika tider. Det kan t.ex. vara aktuellt om verksamheten har extrema toppar i form av t.ex. publikdragande evenemang. För att beräkna samnyttjande av bilplatser tillämpas procentsatserna och modellen från avsnittet ”Samnyttjande av bilplatser” i ”Anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering”.

## Cykelparkering

### Parkering för ny bebyggelse

Summera antalet parkeringsplatser för ny bebyggelse och redovisa dessa uppdelat på anställda och besökare (samt eventuellt per byggaktör eller etapp). Eventuella tillkomna platser för lastcykelpool från mobilitetsåtgärder ska anges här, liksom ersättningsplatser om det ska tillskapas.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Cykel** | Ny bebyggelse | Ersättningsplatser | Totalt antal parkeringsplatser |
| Anställda |  |  |  |
| Besökare |  |  |  |
| Cykelpool |  |  |  |
| Och så vidare… |  |  |  |
| **Summa**: |  |  |  |

### Samnyttjande

I de fall då cykelparkeringsplatser ska samnyttjas skall detta beskrivas här. Samnyttjande innebär att samma parkeringsplats kan användas av olika verksamheter som har parkeringsbehov vid olika tider. För att beräkna samnyttjande av cykelplatser tillämpas procentsatserna och modellen från avsnittet *”Samnyttjande av bilplatser”* i *”Anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering”.*

# Parkeringslösning

## Bilplatser

### Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Redovisa om det finns ledig kapacitet i befintliga parkeringsanläggningar inom gångavstånd för projektområdets besökare, boende och anställda. För acceptabla gångavstånd för respektive användare se *”Maximalt gångavstånd”* i *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”.*

Har platser varit stadigvarande lediga i anläggningen kan dessa nyttjas istället för att bygga ytterligare parkeringar inom projektområdet. Om detta är aktuellt, beskriv hur dessa platser säkras över tid exempelvis genom parkeringsavtal, P-köpsavtal, servitut eller gemensamhetsanläggning. Se *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”.*

### Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Är det möjligt att samverka mellan flera exploatörer inom planen? Hur ser olika aktörer på att etablera en gemensam parkeringsanläggning i området för att tillgodose det framtida behovet av parkering för flera fastighetsägare. En sådan samlokalisering kan ske som en gemensamhetsanläggning, genom exempelvis ett parkeringsköp eller parkeringsavtal. Se *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”.*

### Lokalisering, utrymme och utformning

Redovisa hur bilparkeringen löses (exempelvis P-hus, garage, markparkering) liksom lokalisering och plats för angöring (lastning och lossning) och parkering för anställda, besökare, rörelsehindrade, bilpoolsbilar etcetera.

## Cykelplatser

### Lokalisering, utrymme och utformning

Redovisa var och hur cykelparkeringen kommer utformas. Krav för utformning återfinns i avsnitt *”* *Krav på cykelparkering på kvartersmark”* i *”Anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering”.*

I detaljplan inomhus avsätts 2,0 m2 per cykelplats (parkeringsyta och manöveryta/gångar) och utomhus 1,0 m2 per cykelplats (endast parkeringsyta). Ytorna ska uppfylla kraven för lokalisering. Utrymmeskraven kan sänkas om byggaktören visar att cykelparkeringen ryms på en mindre yta och samtidigt uppfyller kraven för bygglov.

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

# 

# Reglering, kostnadstäckning och byggskede

## Parkering på gatumark

Redovisa generellt hur parkeringen på allmän plats är reglerad för att på så sätt beskriva risken att besökare och anställda kan tänkas nyttja allmän plats för parkering i stället för att hyra plats av hyresvärden. Använd tabellen i avsnittet *”Maximalt gångavstånd”* från *”Anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering”* för att bestämma hur långt bort från projektområde som regleringen på gatumark ska undersökas.

Frågor som ska redovisas i detta avsnitt är:

* Närområdets reglering.
* Om risken är hög eller låg för att parkeringsplatserna som byggs inte kommer nyttjas till följd av att parkeringen på gatan är mer attraktiv.
* Hur de befintliga boende och verksamma i området kommer påverkas om parkeringen på gatan är mer attraktiv för exploateringen.
* Om kommunen har boendeparkering på gatumark.

Vid omfattande exploateringar inom gratisområden kan en fördjupande gratisområdesutredning behöva genomföras. I Göteborgs Teknisk handbok på webben finns en mall för gratisområdesutredning under avsnitt [*2IF Mobilitets- och parkeringsutredning*](https://tekniskhandbok.goteborg.se/2-forutsattningar/2i-utredningar/2if-mobilitets-och-parkeringsutredning/).

## Förutsättningar för kostnadstäckning

Syftet är att klarlägga och synliggöra kostnaderna för parkering och uppskatta sannolikheten för att en del av den kommer att behöva delfinansieras av lokalhyror och på så vis subventionera kostnaden för de som har bil.

* Uppskatta kostnaden för investering och drift och vad det motsvarar för månadskostnad per parkeringsplats,
* Uppskatta hur månadskostnaden förhåller sig till marknadspriset i området och användarnas betalningsvilja och
* Uppskatta sannolikheten för att en del av kostnaden för parkeringsanläggningen kommer att behöva delfinansieras av lokalhyror och på så vis subventionera kostnaden för de som har bil.

## Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Beskriv hur parkering för projektområdet löses under byggskedet. Behöver utbyggnad av parkering i ske i etapper för att mobiliteten ska tillgodoses under hela byggtiden?