# Stadsbyggnadsförvaltningen, Mall för Mobilitets- och parkeringsutredning

**Version 2.4.1**

**Versionshantering**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Datum | Version | Beskrivning | Ändrat av |
| 2019-08-22 | 2.0 | Reviderad struktur | Oskar Löf |
| 2019-10-15 | 2.1 | Förtydligande under avsnitt *”Förutsättningar för kostnadstäckning”* | Hans Magnusson |
| 2020-04-15 | 2.2 | Ändrat hänvisningar till teknisk handbok | Oskar Löf |
| 2021-10-15 | 2.3 | En ny rubrik ”Parkeringslösningar”. Innehållet låg tidigare under rubriken ”Parkeringsplatser”. | Oskar Löf |
| 2023-04-26 | 2.4 | Ändrad struktur efter anvisningarna version 1.2 | Hanna Järpedal |
| 2023-04-26 | 2.4.1 | Revideringar till följd av nya organisationer för stadsutveckling | Oskar Löf |

**Information som ska framgå av utredningens försättsblad**

Titel: Lorem ipsum dolor sit amet

Författare: Namn och e-postadress

Kontaktperson: Om annan än författare

Beställare: I förekommande fall

Version av anvisningar: Ange vilken version av *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”* som utredningen följt.

Dokumenthistorik:

Version Datum

1.0 åååå-mm-dd

**Instruktion för användande av mall:**

Denna mall är ett förslag på upplägg för en Mobilitets- och parkeringsutredning. Även andra upplägg är möjliga förutsatt att innehållet motsvarar mallens.

Vid användande av mallen ska endast de delar av mallen som är aktuella för projektet användas. Sidhuvud och -fot inklusive logga ska ersättas eller plockas bort. Detsamma gäller denna instruktionsruta.

# Sammanfattning

Sammanfattningen ska kunna läsas fristående och ge underlag för texten till planbeskrivningen alternativt bedömning vid bygglovsansökan. Den ska sammanfatta kapitlen *P-tal*, *Parkeringsplatser, Parkeringslösning* samt *Reglering, kostnadstäckning och byggskede*.

Innehållsförteckning

[Sammanfattning 3](#_Toc126312075)

[Inledning 4](#_Toc126312076)

[P-tal 5](#_Toc126312077)

[Startvärde 5](#_Toc126312078)

[Lägesbedömning 7](#_Toc126312079)

[Projektanpassning 9](#_Toc126312080)

[Mobilitetslösningar 11](#_Toc126312081)

[Resultat P-tal 13](#_Toc126312082)

[Parkeringsplatser 14](#_Toc126312083)

[Bilparkering 14](#_Toc126312084)

[Cykelparkering 16](#_Toc126312085)

[Parkeringslösning 17](#_Toc126312086)

[Bilplatser 17](#_Toc126312087)

[Cykelplatser 17](#_Toc126312088)

[Reglering, kostnadstäckning och byggskede 18](#_Toc126312089)

[Parkering på gatumark 18](#_Toc126312090)

[Förutsättningar för kostnadstäckning 18](#_Toc126312091)

[Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet 18](#_Toc126312092)

# Inledning

Beskriv kortfattat projektets bakgrund och syfte utifrån den planerade exploateringens mest sannolika användning. Information om var exploateringen sker, hur projektområdet ser ut, antal lägenheter eller BTA för bostäder och 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?

Finns det verksamheter inom projektet som omfattas av särskild utredning av mobilitet och parkering ska detta anges.

Presentera projektområdet i en kartbild.

# P-tal

## Startvärde

I detta avsnitt redovisas startvärden för bil och cykel.

Normalspann  
Illustrera med kartbild och fastställ inom vilken zon för bostäder/verksamheter som projektet ligger inom. Om byggnationen innefattar för- och grundskola anges om projektet ligger i City + Innerstaden, Centrala Göteborg eller Övriga Göteborg.

Om projektet överlappar två eller fler områden motivera val av zon enligt kapitel *”Analyssteg 1 – Normalspann och startvärden”* i *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”*.

### Startvärde för bilparkering

Ange utifrån fastställd zon, startvärde enligt *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”*. Redovisa startvärden för bostäder samt för respektive verksamhet.

För de verksamheter som saknar ett startvärde i *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”* ska en särskild utredning för mobilitet och parkering göras. 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. Utredningen ersätter då avsnitten Startvärde, Lägesbedömning, Projektanpassning och Mobilitetslösningar i denna utredning. Resultatet från ersättningsutredningen förs in i avsnitt *Parkeringsplatser* i denna mall.

Om projektet endast innehåller verksamheter som saknar startvärde så ersätter den särskilda utredningen Mobilitets- och parkeringsutredningen i sin helhet. I Göteborgs Teknisk handbok på webben finns en mall för särskild utredning för mobilitet och parkering under avsnitt [*2IF Mobilitets- och parkeringsutredning*](https://tekniskhandbok.goteborg.se/2-forutsattningar/2i-utredningar/2if-mobilitets-och-parkeringsutredning/).

### Startvärde för cykelparkering

Fastställ startvärdena för bostäder samt för respektive typ av verksamhet enligt *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”*. Redovisa startvärden för bostäder samt för respektive verksamhet.

För de verksamheter som saknar ett startvärde i *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”* ska en särskild utredning för mobilitet och parkering göras. Se information i avsnittet ”*Startvärde för bilparkering”*.

### Resultat startvärde

Redovisa startvärde för bil och cykel uppdelat på bostäder respektive verksamheter (och eventuellt per byggaktör eller etapp) likt tabell nedan. Denna tabell fylls i successivt efter varje analyssteg.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Startvärde | Stort Stadsdelscentrum | Lägesbedömning | Projektanpassning | Mobilitetslösningar |
| **Bil** |  |  |  |  |  |
| Bostäder | X1 |  |  |  |  |
| Verksamhet 1 |  |  |  |  |  |
| Och så vidare… |  |  |  |  |  |
| **Cykel** | | | | | |
| Bostäder | Y1 |  |  |  |  |
| Verksamhet 1  Anställda |  |  |  |  |  |
| Verksamhet 1  Besökande |  |  |  |  |  |
| Och så vidare... |  |  |  |  |  |

## Lägesbedömning

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

### Bilparkering bostäder

I detta avsnitt anpassas parkeringstalet för bil vid flerbostadshus utifrån platsens läge och dess förutsättningar. Justering görs inte för en- och tvåbostadshus, studentbostäder eller bostäder med särskild service. Lägesbedömning vid vård- och omsorgsboende görs på samma sätt som för kontor och handel.

*Stort stadsdelscentrum*

Enbart relevant för bostäder i zon C och D. Se *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”*. Ange om projektet ligger inom direkt närhet från ett stort stadsdelscentrum och vilket detta är.

*Sammanvägd tillgänglighet*

Ange hur projektet möter kriterierna för nedanstående kategorier från *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”*.

Kollektivtrafik

Redovisa om projektet enligt definitionen har direkt närhet till god kollektivtrafik eller inte.

Cykel

Redovisa om projektet enligt definitionen har direkt närhet till god cykelinfrastruktur eller inte.

Service och andra urbana verksamheter

Redovisa, med hjälp av en kartbild, vilken service och vilka urbana verksamheter som projektet enligt definitionerna har direkt närhet till.

Sammanfattning

Redovisa om samtliga kriterier är uppfyllda och om justering därav får göras.

### Bilparkering verksamheter

I detta avsnitt anpassas parkeringstalet för bil utifrån platsen läge och dess förutsättningar. Justering görs för kontor och handel samt för- och grundskolor.

*Bas*

Redovisa ifall projektet enligt definitionen har direkt närhet till god kollektivtrafik eller inte.

*Bytespunkt*

Ange om projektet uppfyller villkoren för avdrag.

*Extra*

Ange om projektet uppfyller villkoren för avdrag.

*Cykel*

Redovisa om projektet enligt definitionen har direkt närhet till bra cykelinfrastruktur eller inte.

Sammanfattning

Redovisa om kriterier är uppfyllda för närhet till god kollektivtrafik (Bas, Bytespunkt eller Extra) och direkt närhet till bra cykelinfrastruktur. Konstatera sedan om justering därför får göras på startvärdet och i det fallet med vilken procentsats.

### Cykelparkering bostäder

I detta avsnitt justeras eventuellt parkeringstalet för cykelparkering för bostäder, se *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”*. Ingen justering görs på en- och tvåbostadshus eller studentbostäder.

### Cykelparkering verksamheter

I detta avsnitt justeras eventuellt parkeringstalet för cykelparkering för verksamheter, se *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”*.

### Resultat lägesbedömning

Fortsätt på tabellen från avsnittet *”Resultat startvärde”* och fyll i eventuella justeringar av P-talen som analyssteget medgav. I tabellen ska både genomfört avdrag och resulterande p-tal framgå för varje steg. Observera att för verksamheter beräknas avdrag som procent av startvärdet.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Startvärde | Stort Stadsdelscentrum | Lägesbedömning | Projektanpassning | Mobilitetslösningar |
| **Bil** |  |  |  |  |  |
| Bostäder | X1 | X2 =  X1 – ev. justering | X3 =  X2 – ev. justering |  |  |
| Verksamhet 1 | Z1 |  | Z2 =  Z1– Z1\*ev. justering |  |  |
| Och så vidare… |  |  |  |  |  |
| **Cykel** | | | | | |
| Bostäder | Y1 |  | Y2 =  Y1 – ev. justering |  |  |
| Verksamhet 1  Anställda |  |  |  |  |  |
| Verksamhet 1  Besökande |  |  |  |  |  |
| Och så vidare... |  |  |  |  |  |

## Projektanpassning

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

### Bilparkering bostäder

För flerbostadshus redovisas projektets sannolika lägenhetsfördelning och parkeringstaletjusteras därefter om projektet inte har en genomsnittlig fördelning av lägenhetsstorlekar enligt definitionen i *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”*. Är fördelningen inte bestämd görs ingen justering.

Ingen justering görs på en- och tvåbostadshus.

Studentbostäder, bostäder med särskild service samt vård- och omsorgsboenden justeras om de avviker från förutsättningarna angivna i *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”*.

### Bilparkering verksamheter

Kontor och handel samt för- och grundskolor justeras om de avviker från förutsättningarna angivna i *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”*. Justering för handel kan även göras utifrån typ av handel enligt definitioner i anvisningarna.

### Cykelparkering bostäder

För flerbostadshus redovisas projektets sannolika lägenhetsfördelning och parkeringstalet justeras därefter. Är fördelningen inte bestämd görs ingen justering.

För en- och tvåbostadshus görs ingen justering.

Studentbostäder, bostäder med särskild service samt vård- och omsorgsboenden justeras om de avviker från förutsättningarna angivna i *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”*.

### Cykelparkering verksamheter

Kontor och handel samt för- och grundskolor justeras om de avviker från förutsättningarna angivna i *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”*.

### Resultat projektanpassning

Fortsätt på tabellen från avsnittet *”Resultat lägesbedömning”* och fyll i eventuella justeringar av P-talen som analyssteget medgav. I tabellen ska både genomfört avdrag och resulterande p-tal framgå för varje steg. Observera att för verksamheter beräknas avdrag som procent av startvärdet.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Startvärde | Stort Stadsdelscentrum | Lägesbedömning | Projektanpassning | Mobilitetslösningar |
| **Bil** |  |  |  |  |  |
| Bostäder | X1 | X2 | X3 | X4 =  X3 – ev. justering |  |
| Verksamhet 1 | Z1 |  | Z2 | Z3 =  Z2– Z1\*ev. justering |  |
| Och så vidare… |  |  |  |  |  |
| **Cykel** | | | | | |
| Bostäder | Y1 |  | Y2 | Y3 =  Y2 – ev. justering |  |
| Verksamhet 1  Anställda |  |  |  |  |  |
| Verksamhet 1  Besökande |  |  |  |  |  |
| Och så vidare... |  |  |  |  |  |

## Mobilitetslösningar

Mobilitetsåtgärder är frivilligt för fastighetsägaren. I detta avsnitt redovisas om och i sådana fall vilka mobilitetsåtgärder fastighetsägaren åtar sig att genomföra och hur de är tänkta att genomföras. Observera att sänkning av parkeringstalet i detta steg inte kan tillgodoräknas innan påskrivet mobilitetsavtal finns på plats. Det ska finnas ett utkast till mobilitetsavtal inför granskningen av detaljplanen och det ska vara signerat inför antagandet. Vid bygglov ska mobilitetsavtalet vara signerat inför beslut om godkänt bygglov.

Åtgärderna för bostäder och verksamheter beskrivs i *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad”.*

### Bostäder

Mobilitetsåtgärder kan ge avdrag vid flerbostadshus och studentbostäder. För studentbostäder kan parkeringstalet sänkas enligt särskilda villkor, se *”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering”*.

För en- och tvåbostadshus tillämpas inte sänkning av parkeringstalet genom mobilitetsåtgärder.

För bostäder med särskild service samt vård- och omsorgsboende finns ingen modell för sänkning av parkeringstalet genom mobilitetsåtgärder. Fastighetsägaren kan dock föreslå lämpliga mobilitetsåtgärder i Mobilitets- och parkeringsutredningen. Mobilitetsåtgärderna och eventuell sänkning av bilparkeringstalet bedöms i varje enskilt fall.

*Mobilitetåtgärder Baspaket*

Beskriv kort hur respektive åtgärd avses lösas under detta avsnitt.

*Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket*

Beskriv kort hur respektive åtgärd avses lösas under detta avsnitt.

### Verksamheter

Mobilitetsåtgärder kan ge avdrag vid kontor och handel. För förskolor och grundskolor finns ingen modell för sänkning av parkeringstalet genom mobilitetsåtgärder.Fastighetsägaren kan dock föreslå lämpliga mobilitetsåtgärder i Mobilitets- och parkeringsutredningen. Mobilitetsåtgärderna och eventuell sänkning av bilparkeringstalet bedöms i varje enskilt fall.

*Mobilitetåtgärder Baspaket*

Beskriv kort hur respektive åtgärd avses lösas under detta avsnitt.

*Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket*

Beskriv kort hur respektive åtgärd avses lösas under detta avsnitt.

### Resultat mobilitetslösningar

Fortsätt på tabellen från avsnittet *”Resultat projektanpassning”* och fyll i eventuella justeringar av P-talen som analyssteget medgav. Mobilitetslösningar justerar endast p-tal för bil och inte för cykel. I tabellen ska både genomfört avdrag och resulterande p-tal framgå för varje steg. Observera att för verksamheter beräknas avdrag som procent av startvärdet.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Startvärde | Stort Stadsdelscentrum | Lägesbedömning | Projektanpassning | Mobilitetslösningar |
| **Bil** |  |  |  |  |  |
| Bostäder | X1 | X2 | X3 | X4 | X5 =  X4 – ev. justering |
| Verksamheter 1 | Z1 |  | Z2 | Z3 | Z4 =  Z3– Z1\*ev. justering |
| Och så vidare… |  |  |  |  |  |
| **Cykel** | | | | | |
| Bostäder | Y1 |  | Y2 | Y3 |  |
| Verksamhet 1  Anställda |  |  |  |  |  |
| Verksamhet 1  Besökande |  |  |  |  |  |
| Och så vidare... |  |  |  |  |  |

## Resultat P-tal

### P-tal bil

Presentera en tabell uppdelat på bostäder respektive verksamheter över de slutgiltiga parkeringstalen för bil som erhållits efter analysstegen.

### P-tal cykel

Presentera en tabell uppdelat på bostäder respektive verksamheter över de slutgiltiga parkeringstalen för cykel som erhållits efter analysstegen.

# Parkeringsplatser

## Bilparkering

### Antal platser för ny bebyggelse

Beräkna antalet platser för exploateringen utifrån framräknade parkeringstal och exploateringens antal lägenheter/BTA, uppdelat på bostäder samt för respektive verksamhet och eventuellt per byggaktör eller etapp. Vid bygglov ska det tydligt framgå vilka parkeringsplatser som ingår i respektive bygglovsansökan.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Bil** | Beräknat parkeringstal | Antal/Yta | Antal parkeringsplatser |
| Bostäder | X | Z | =X\*Z |
| Verksamhet 1 |  |  |  |
| Och så vidare… |  |  |  |
|  |  | **Summa**: |  |

### Antal platser enligt särskild utredning för mobilitet och parkering

Om en särskild utredning för mobilitet och parkering gjorts för verksamheter som saknar parkeringstal, ska den utredningen bifogas som en bilaga till mobilitets- och parkeringsutredningen och dess resultat redovisas här.

### 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. Beräkningen görs på startvärdets antal platser och de är en del av parkeringstalet för bostäder och verksamheter. För större anläggningar och lokaler där stor andel av besökarna kan antas ha rörelsehinder, exempelvis vårdinrättningar och myndigheter, behöver behovet av parkering för rörelsehindrade utredas särskilt.

Redovisa hur många platser som behövs för bilpoolsplatser, angöring, servicefordon (egna arbetsfordon) och tjänstefordon (egna fordon för persontransporter). Dessa platser tillkommer utöver parkeringstalet för bostäder och verksamheter.

Sammanställning

Sammanställ antalet parkeringsplatser för ny bebyggelse med eventuella parkeringsplatser som ska ersättas för befintlig parkering och redovisa dessa uppdelat på boende, besökareoch anställda. Redogör även för de platser som konstaterats i avsnittet *”Antal platser för rörelsehindrade eller andra fordon”.*

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. 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 redovisa dessa uppdelat på boende, anställda och besökare (samt eventuellt per byggaktör eller etapp). Eventuella tillkomna platser för lastcykelpool från mobilitetsåtgärder ska anges här.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Cykel** | Beräknat parkeringstal | Antal/Yta | Antal parkeringsplatser |
| Bostäder | Y | Z | =Y\*Z |
| Verksamhet 1 Anställda |  |  |  |
| Verksamhet 1  Besökare |  |  |  |
| 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 användargrupper 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 (P-hus, garage, markparkering) liksom lokalisering och plats för angöring (lastning och lossning) och parkering för boende, besökare, rörelsehindrade, bilpoolsbilar etcetera. Se exempel i Figur 1 på sida 15.

***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, boende och anställda kan tänkas nyttja allmän plats för parkering istället 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 anställda i området kommer påverkas om parkeringen på gatan är mer attraktiv för exploateringen.
* Om kommunen har boendeparkering på gatumark. Om ja, ange att den nytillkommande bebyggelsen inte kommer bli behörig till detta.

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/).

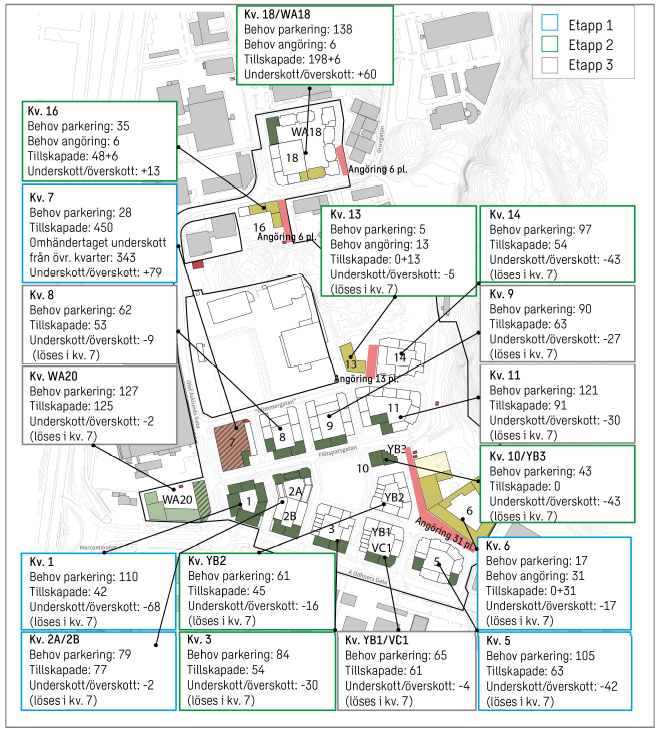
***Förutsättningar för kostnadstäckning***

Syftet är att klarlägga och synliggöra kostnaderna för parkering och uppskatta sannolikheten för att en del av den kommer att behöva delfinansieras av bostads-/lokalhyror och på så vis subventionera kostnaden för de somhar 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 bostads-/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?



*Figur 1 - Illustration över bilparkeringsbehov per kvarter samt var respektive kvarters parkering löses. (Figur producerad av Sweco)*