# Mall för särskild utredning för mobilitet och parkering

**Version 1.3**

**Versionshantering**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Datum | Version | Beskrivning | Ändrat av |
|  | 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 |
| 2023-04-26 | 1.3 | Justering med anledning av ny nämndorganisation samt omstrukturering av dokumentet | Hanna Järpedal |

**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:

Denna mall är ett förslag på upplägg för en Särskild utredning. 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.

I de fall då utredningsobjektet är en del av ett projekt där övriga delar har startvärden, läggs denna utredning som bilaga till Mobilitets- och parkeringsutredning. Denna utredning behöver då inte innehålla kapitlen Inledning, Parkeringsplatser, Parkeringslösning och Reglering, kostnadstäckning och byggskede eftersom denna information ska framgå i Mobilitets- och parkeringsutredningen.

Om projektet endast innehåller utredningsobjekt som saknar startvärde så ersätter Särskild utredning Mobilitets- och parkeringsutredningen i sin helhet.

Innehållsförteckning

[Inledning 4](#_Toc126322500)

[Antal personer 5](#_Toc126322501)

[Frågeställningar 5](#_Toc126322502)

[Resultat antal personer 5](#_Toc126322503)

[Antal fordon 6](#_Toc126322504)

[Lägesbedömning av färdmedelsandelar inom stadsdelen 9](#_Toc126322505)

[Resultat färdmedelsandelar på grund av lägesjustering inom stadsdelen 9](#_Toc126322506)

[Projektanpassning av färdmedelsandelar på grund av särskilda förutsättningar 10](#_Toc126322507)

[Resultat färdmedelsandelar på grund av projektets särskilda förutsättningar 10](#_Toc126322508)

[Justering av färdmedelsandelar med hänsyn till mobilitetsåtgärder 11](#_Toc126322509)

[Resultat färdmedelsandelar med hänsyn till mobilitetsåtgärder 11](#_Toc126322510)

[Resultat antal fordon 11](#_Toc126322511)

[Parkeringsplatser 12](#_Toc126322512)

[Bilparkering 12](#_Toc126322513)

[Cykelparkering 13](#_Toc126322514)

[Parkeringslösning 14](#_Toc126322515)

[Bilplatser 14](#_Toc126322516)

[Cykelplatser 14](#_Toc126322517)

[Reglering, kostnadstäckning och byggskede 15](#_Toc126322518)

[Parkering på gatumark 15](#_Toc126322519)

[Förutsättningar för kostnadstäckning 15](#_Toc126322520)

[Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet 15](#_Toc126322521)

## Inledning

Beskriv kortfattat projektets bakgrund och syfte utifrån den planerade exploateringens mest sannolika användning alternativt bygglovsansökan. Information om var projektet ligger, 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”*.

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

Inom stadsdelarna kan det finnas stora avvikelser från medelvärdet, 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 framtida färdmedelsandelar för bil i Göteborgs före detta 21 stadsdelar*

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

*Tabell 2 - 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 |

### Lägesbedömning av färdmedelsandelar inom stadsdelen

De angivna färdmedelsandelarna ovan är medelvärden för respektive stadsdel. Då flera stadsdelar är heterogena, med variationer inom stadsdelen, behöver andelarna för bil och cykel justeras så att den blir lägesspecifik. Vissa delar av en stadsdel kan till exempel ha dålig kollektivtrafik medan andra har bättre.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Bil** | | **Cykel** | |
|  | **+** | **-** | **+** | **-** |
| *Hur ser utbudet av kollektivtrafiken ut till platsen?* God tillgänglighet med kollektivtrafik (turtäthet, gångavstånd m.m.) kan innebära ett lägre antal bilar. |  |  |  |  |
| *Hur långt gångavstånd är det till hållplatsen?* Det verkliga gångavståndet ska vara mindre än 500 meter för att anses som acceptabelt. Ju längre gångavstånd ju fler väljer bilen. |  |  |  |  |
| *Hur lång restid är det med kollektivtrafik?* Ligger verksamheten i ytterområden eller avsides blir det längre restider så att fler använder bil. |  |  |  |  |
| *Finns det bra gång- och cykelvägar?*  Bra infrastruktur för gång och cykel kan leda till högre andel resor med dessa färdsätt samt lägre bilandel. |  |  |  |  |
| *Finns många anställda och besökare inom några kilometer från verksamheten?* Finns många inom kortare avstånd väljer fler att cykla. |  |  |  |  |
| *Topografi?* Ett kuperat läge kan innebära att cykeln uppfattas som ett mindre attraktivt färdmedelsval. |  |  |  |  |
| *Andra faktorer?* |  |  |  |  |

### Resultat färdmedelsandelar på grund av lägesjustering inom stadsdelen

Vägledning för justeringen kan hämtas från hur lägesanpassning görs för kontor och handel i ”*Anvisningar till Riktlinjer för mobilitets och parkering”*.

Redogör för hur läget inom stadsdelen föreslås att justera färdmedelsandelarna för anställda respektive besökare.

### Projektanpassning av färdmedelsandelar på grund av särskilda förutsättningar

Det kan finnas speciella förutsättningar för verksamheten som påverkar färdmedelsfördelningen. Därför kan även en justering behöva göras för att anpassa till den specifika verksamheten.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Bil** | | **Cykel** | |
|  | **+** | **-** | **+** | **-** |
| *Hur stort upptagningsområde har verksamheten?* Om verksamheten drar till sig besökare från ett stort omland kan antalet fordon behöva ökas och tvärtom. |  |  |  |  |
| *Ordnas särskilda resmöjligheter till verksamheten, till exempel abonnerade bussar?* Vid stor andel besökare med till exempel abonnerade bussar kan en lägre bilandel antas. Utrymme kan behöva säkras för parkering av andra transportslag än bil och cykel. |  |  |  |  |
| *Kommer besökarna ensamma eller i grupp?* Om verksamheten vänder sig till exempel lagidrotter kan ett större antal samtidiga besökare antas. Besökare kan i många fall samåka, vilket leder till ett minskat parkeringsbehov. |  |  |  |  |
| *Har besökare körkort?* Vid målgrupper med lågt körkortsinnehav (till exempel ungdomar) kan det vara rimligt att anta ett lägre bilanvändande. |  |  |  |  |
| *Vilken typ av tjänster erbjuder verksamheten?*  Förutsätts behov av transporter? Vem ska använda verksamheten? Är det unga eller gamla? |  |  |  |  |
| *Förutsätts behov av transporter för till exempel skrymmande utrustning/varor?* Förutsättningar för andra färdmedel än bil kan begränsas om skrymmande utrustning (i form av till exempel sportutrustning) behöver medtagas till verksamheten. Likaså kan försäljning av skrymmande varor (till exempel vitvaror) leda till begränsade möjligheter för andra transportmedel än bil från verksamheten. I dessa fall bör man räkna med en högre bilandel. |  |  |  |  |
| *Hur kommer P-platserna att regleras? Tid och prissättning? Är de reserverade för vissa grupper?* Reglering och prissättning av parkeringen kan bidra till att bilen som färdmedel till den aktuella verksamheten blir mer eller mindre attraktiv jämfört med andra alternativ. |  |  |  |  |
| *Andra faktorer?* |  |  |  |  |

### Resultat färdmedelsandelar på grund av projektets särskilda förutsättningar

Redogör för hur projektets särskilda förutsättningar föreslås att justera färdmedelsandelarna för anställda respektive besökare.

### Justering av färdmedelsandelar med hänsyn till mobilitetsåtgärder

*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 färdmedelsandelar med hänsyn till mobilitetsåtgärder

Redogör för hur mobilitetsåtgärder föreslås att justera färdmedelsandelarna för anställda respektive besökare.

### Resultat antal fordon

Redovisa antal bilar och cyklar som de samtidiga besökarna och anställda förväntas ge upphov till. I normalfallet beräknas 1,2 personer per bil. 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

Redovisa antalet parkeringsplatser för ny bebyggelse och eventuella parkeringsplatser som ska ersättas från befintlig parkering. Platserna ska redovisas uppdelat på boende, besökareoch anställda (samt eventuellt per byggaktör eller etapp).

#### 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 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

#### Sammanställning

Redovisa antalet parkeringsplatser för ny bebyggelse och eventuella parkeringsplatser som ska ersättas från befintlig parkering. Platserna ska redovisas uppdelat på boende, besökareoch anställda (samt eventuellt delas upp per byggaktör eller etapp).

Eventuella tillkomna platser för lastcykelpool från mobilitetsåtgärder ska anges här.

#### 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 ordnas (i 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. Om ja, ange att den nytillkommande bebyggelsen inte kommer bli behörig till denna.

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 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?