



# Studentbostäder i Sverige AB Enkel parkeringsutredning

2020-09-14

Rev 2020-11-06



STUDENTBOSTÄDER  
I SVERIGE AB

**Huvudkontor**  
Nybrogatan 3  
114 34 Stockholm

Författare: Camilla Thunmarker

## Innehåll

Parkeringsutredning för Kuratorn 2 .....	2
Bakgrund .....	2
Syfte.....	2
Avgränsning.....	2
Förutsättningar.....	3
Kuratorn 2.....	3
Trafik.....	3
Planer för exploatering.....	4
Parkeringsutredning .....	5
Parkeringsnorm, bilparkering.....	5
Parkeringsnorm, cykelparkering.....	6
Nuvarande bilparkering.....	6
Bilparkering vid exploatering .....	7
Reduktionsfaktorer.....	9
Befintlig cykelparkering.....	9
Mobilitetslösningar .....	11
Jämfört andra städer .....	12
Slutsats .....	13
Referenser .....	15
Bilaga .....	15

# Parkeringsutredning för Kuratorn 2

## Bakgrund

Samhällsbyggnadsförvaltningen i Trollhättans kommun har efterfrågat en parkeringsutredning som underlag till arbetet med kommande detaljplanarbete.

Uppdragets syfte är att tydliggöra hur parkeringssituationen på fastigheten Kuratorn 2, kan utformas när byggrätten ökas.

Kommunfullmäktige beslutade om planbesked den 23 oktober 2019. Som underlag till pågående och kommande detaljplanarbete, har en utredning kring parkeringssituationen i området upprättas.



Figur 1. Översiktskarta som visar fastigheten Kuratorn 2, Karta från Eniro®

## Syfte

Syftet med parkeringsutredningen är att utifrån föreslagen exploatering på Kuratorn 2 utreda framtida parkeringsbehov på fastigheten för bil- respektive cykeltrafik.

Utifrån aspekter som parkeringsnorm, läge, kapacitet, kostnad, angöring och mobilitetslösningar, ska ett lämpligt förslag tas fram för parkeringen på fastigheten.

## Avgränsning

Utredningen utgår från fullt utbyggt scenario enligt förslaget till ny detaljplan på Kuratorn 2.

Utredningen redovisa parkeringsbehovet vid studentbostäder och bostäder.

# Förutsättningar

## Kuratorn 2

Kuratorn 2 ligger cirka en kilometer från Trollhättans centrum. Området avgränsas i norr av en äldre banvall, bostäder och matbutik i nordväst, gymnasieskola i öster, drivmedelsstation i söder och en förskola i väster. På Kuratorn 2 finns idag cirka 144 bostäder vilka är i dåligt skick och kommer att behöva rivas och ersättas med nya bostäder.



Figur 2–3. Befintlig bebyggelse. Karta från Hitta.se®

## Trafik

Gång- och cykelförbindelser finns till och från området. Längs med Karlstorpsvägen och från aktuellt planområdet finns ett huvudstråk för gång och cykeltrafik som leder in till centrala Trollhättan och bland annat Högskolan Väst. Angöring till Kuratorn 2 sker via en befintlig entrégata från Karlstorpsvägen.

Goda bussförbindelser finns i området och busshållplatsen närmast planområdet är nämnd "Magnus Åbergsgymnasium". Den ligger i direkt anslutning till området och till resecentrum tar det cirka 7 minuter med buss. Bussens som går förbi planområdet passerar både Högskolan Väst, centrum och resecentrum längs sin rutt.



Figur 4. Linjekarta från Västtrafik

## Planer för exploatering

Det aktuella planområdet, Kuratorn 2, ligger i området Hjortmossen i Trollhättan.

På fastigheten finns redan befintlig bebyggelse. Den planerade nya bebyggelsen består av sju flerbostadshus på mellan fyra och åtta våningar. Antal bostäder planeras till cirka 370 stycken.

I förslaget ryms flerbostadshusen med lägenhetstyper om cirka 18, 28 och 35 kvm.

Totala bruttoarean (BTA) för den föreslagna bebyggelsen uppgår till cirka 12 961 kvm.

Lägenhetstyperna är i detta detaljplanskede inte fastställda. Det är en preliminär bedömning om vad som är möjligt att inrymma bostadshusen med. Antal bostäder är därmed en preliminär bedömning. Fastställande av antal lägenheter och lägenhetstyper kommer att ske inför en ansökan om bygglov.



Figur 5-6. Planerad bebyggelse samt antal våningar per huskropp (IV-VIII)

## Parkeringsutredning

Följande avsnitt ämnar redovisa lämpliga förslag på hur bil- och cykelparkering ska hanteras inom området vid full utbyggnad samt förslag på möjliga mobilitetslösningar.

### Parkeringsnorm, bilparkering

Enligt Trollhättans äldre parkeringsprogram ska det, för bilar, finnas 7 parkeringsplatser per 1000 kvm bruttoarea (BTA) för bostäder i flerbostadshus. Denna riktlinje beslutades i kommunfullmäktige den 19 december 1983.

I "Trollhättans parkeringsprogram 2016" anges den nya, uppdaterade, riktlinjen utgå ifrån omfattning, placering och om bilanvändandet kan ersättas med andra trovärdiga och långsiktiga lösningar.

P-talet utgår från ett grundtal som är baserad på statistik om antalet bilar inom ett område. Detta grundtal kan sedan justeras utifrån två parametrar. Förutsättningar efter platsens läge och efter eventuella mobilitetslösningar som byggherren genomför.

Information i nedanstående tabell är hämtad från Trollhättans parkeringsprogram 2016.

Fastigheten i aktuellt planförslag ingår i området "Hjortmossen".

I Tabellen framgår möjliga justeringstal utifrån de olika parametrarna.

Områdesnamn	Grundtal	Justering för läge	Justering för mobilitetslösningar
002 Hjortmossen	0,6	-5-10%	-5-10%

Tabell 1. Uppgifter om grundtal för Hjortmossen och justeringsmöjligheter.

#### Justering för läge

För att kunna sänka grundtalet med läget ska platsens förutsättningar avseende avstånd till resecentrum beaktas. Avstående i tid ska beräknas med buss samt gång- och cykeltrafik.

Reduceringsnivån avgörs beroende på nedanstående kriterier, uppgifter hämtade från "Trollhättans parkeringsprogram 2016"

- 1000m gång/cykelavstånd till Resecentrum, -10%
- Eller max 10 min bussresa till Resecentrum, -5%

#### Justering för mobilitetslösningar

Byggherren/Fastighetsägaren kan med hjälp av frivilliga mobilitetslösningar justera grundtalet ytterligare. Dessa lösningar ska vara långsiktiga och tillförlitliga. I "Trollhättans parkeringsprogram 2016" nämns förslag på flera kriterier för att justera grundtalet med olika mobilitetslösningar.

Ambitions-nivå	Kriterier	Justering
Hög	<ul style="list-style-type: none"><li>-Alla cykelplatserna utomhus har väderskydd, ramlåsning och belysning.</li><li>-Minst 25 % av cykelplatserna inomhus har möjlighet till laddning av elcykel och tillhörande förvaringsskåp för cykelhjälm, kläder etc.</li><li>-Minst 10 % av cykelplatserna är anpassade för större lastcyklar/cykelvagnar.</li><li>-Bil-pool inom egna fastigheten eller i dess omedelbara närhet och med fem års betalt medlemskap.</li></ul>	-15 %

Medel	-Minst 80 % av cykelplatserna utomhus har väderskydd. Samtliga har ramlåsning och belysning. -Minst 10 % av cykelplatserna inomhus har möjlighet till laddning av elcykel och tillhörande förvaringsskåp för cykelhjälm, kläder etc. -Minst 10 % av cykelplatserna är anpassade för större lastcyklar/cykelvagnar. -Bil-pool inom 400 m från fastigheten.	-10%
Låg	-Minst 60 % av cykelplatserna utomhus har väderskydd, samtliga har ramlåsning och belysning. -Minst 10 % av cykelplatserna är anpassade för större lastcyklar/cykelvagnar.	-5%

Tabell 2: Uppgifter om mobilitetslösningar hämtade från "Trollhättans parkeringsprogram 2016"

P-talet i parkeringsprogrammet uttrycks i antal platser per bostad. Detta innebär att normen är generaliserad utifrån en genomsnittlig lägenhetstyp som uppskattas vara cirka 80 kvm. Vid projekt som avviker från detta normalfall behöver studeras särskild och en separat utredning bör utföras för det avvikande projektet.

### Parkeringsnorm, cykelparkering

Parkeringsstal för cykel till flerbostadshus beräknas enligt Trollhättans parkeringsprogram 2016 per 1000 kvm boarea (BTA). Detta inkluderat besöksparkering.

Det ska finnas parkeringsplatser både inomhus och utomhus enligt tabell 3.

Trollhättans huvudort	Övriga tätorter
21 inomhus för boende	21 inomhus för boende
6 utomhus för boende och besökare	6 utomhus för boende och besökare

Tabell 3. Uppgifter om antal parkeringsplatser för cyklar hämtade från "Trollhättans parkeringsprogram 2016"

### Nuvarande bilparkering

Inom området finns det idag cirka 37 parkeringsplatser varav samtliga utgörs av markparkering.

Befintliga parkeringsplatser hyrs ut via Securitas och tillstånd krävs för att parkera på fastigheten.

10 parkeringsplatser hyrs idag ut till externa parter och inte av boende på området.

Det är i dagsläget inte någon större efterfrågan på parkeringsplatser från hyresgästerna på aktuellt planområdet. Därmed står flera platser tomma och uthyrning till extern part är därmed möjlig.

Efterfrågan på parkeringsplatser är inte stor bland nuvarande hyresgäster.

## Bilparkering vid exploatering

### Beräkning p-tal för bil enligt riktlinjer från Trollhättans parkeringsprogram

Beräkning av framtida parkeringsbehov enligt modeller som framgår i "Trollhättans parkeringsprogram 2016". Denna metod utgår från antal platser per bostad.

Det medför att det utifrån icke justerat grundtal och projektets totala lägenheter skulle behöva utökas till totalt cirka 222 parkeringsplatser på aktuell fastighet.

$$\text{Antal p-platser} = 0,6 \times 370 \text{ lägenheter} = 222 \text{ st}$$

Områdesnamn: 002 Hjortmossen

Grundtal: 0,6

Justering för läge:

Aktuell plats ligger inom cirka 10 min bussfärd från resecentrum.

Via färdplaneraren i appen "Västtrafik" framgår att det från busshållplatsen närmast fastigheten och till resecentrum är cirka 7–11 minuter beroende på dag och tid på dygnet.

Justering för mobilitetslösningar:

För att justera grundtalet genom att utföra mobilitetslösningar kräver att en dialog förs med Samhällsbyggnadsförvaltningen och staden. Det är de som beslutar huruvida byggherren har möjlighet att bli berättigad justering eller förslag till parkeringstal för dennes projekt.

Om full justering erhålls enligt läge och ambitionsnivå behöver det skapas ca 155 parkeringsplatser på aktuell fastighet. Detta är om full justering erhålls från staden.

$$0,6 - (0,6 \times 0,10) - 0,6 \times 0,15 = 0,6 - 0,09 - 0,09 = 0,42$$

$$0,42 \times 370 = \text{cirka } 155 \text{ platser.}$$

### Beräkning p-tal efter äldre riktlinjer

Beräkning utförd enligt äldre beräkningsmetod om 7 parkeringsplatser per 1000 BTA.

Total BTA	Behov per 1000 BTA	Antal platser
12 961 kvm	7 platser	Cirka 91 stycken

### Beräkning p-tal enligt byggherrens förslag

Under följande avsnitt framgår sammanställning av föreslagen parkeringslösning vid exploatering av nya bostäder på fastigheten Kuratorn 2.

Beräkning av antalet parkeringsplatser har utgått från ett parkeringstal som är anpassat till de olika lägenhetstyperna som i genomsnitt är små i detta förslag. Efterfrågan av hyresgäster som bor i mindre lägenhetstyper har även beaktas. Detta med erfarenhet och riktlinjer för parkeringstal från andra orter i Sverige där parkeringstal finns för mindre lägenhetstyper och även för studentbostäder.

Storlek (Kvm)	Antal lgh (st)	Föreslagen parkeringstal	Antal p-platser (st)
18	186	0,2	37
28	62	0,2	12
35	122	0,3	37
<b>Summa</b>	<b>370</b>		<b>86</b>

Tabell 4. Föreslagen beräkningsmetod.

Beräkningen av framtida parkeringsbehov i området har utgått från att samtliga hus är uppförda. Det utgår från det preliminära antalet lägenheter som ryms inom förslaget.



I Tabell 4 redovisas det tillkommande parkeringsbehovet vid beräkning av ett anpassat parkeringstal till de olika lägenhetsstorlekarna. Förslaget parkeringstal är beslutat i samråd med detaljplanhandläggare i Trollhättans kommun.

Med förslagen placering av parkeringsplatser undviks backrörelser i större utsträckning. Parkering kan utföras i körriktningen. Det går att få in fler platser dock anser vi som byggherre att efterfrågan inte finns hos den målgrupp vi riktar våra bostäder till samt att vi med detta förslag kan behålla en trevlig kvarter med tydlig gräns mellan gata och angöring, trottoar och gångstråk framför bostadshus.

I uppdaterat förslag till ny detaljplan har yta för 81 parkeringsplatser redovisats, se figur 7, genom kantparkering på bostadsgård samt på entrétorget framför hus 6 och 7.

I förslaget föreslås samnyttjande av parkeringsplats på Laboratorn 2 för besöksparkering till boende på Kuratorn 2. En dialog är inledd med fastighetsägaren och nuvarande hyresgäst som ställer sig positiva till möjligheten att samnyttja parkeringsplatserna. Idag används parkeringsplatserna mellan klockan 07.00 och 17.00 där tillstånd krävs. De finns totalt 32 parkeringar på denna fastighet.



Figur 7. Antal och placering av bilparkering enligt förslag från byggherren.

Det finns ett förslag framme för om studentbostäderna omvandlas till "vanliga" bostäder. I figur 8 finns möjligheten redovisad för att i senare skede kunna tillskapa ytterligare p-platser och kunna uppnå denna riktlinje som lämpar sig för bostadsområde med många mindre lägenhetstyper.

Vid beräkning av den nya riktlinjen som bygger på, antalet platser per bostad, behöver dock ytterligare platser tillskapas. Se mer under tidigare avsnitt "Beräkning p-tal efter nya riktlinjer".

Om maximal reduktion erhålls genom att följa de mobilitetslösningar som krävs för "hög ambitionsnivå" måste cirka 155 platser tillskapas inom fastigheten.

För att kunna få in detta bör lämpligen ett p-däck byggas inom fastigheten och detta kan enklast skapas inom fastigheten bakom hus 4 och 5 genom att ordna en intern väg mellan hus 3 och hus 4.



Figur 8. Vid behov av utökad p-platser om användningen av lägenheterna ändras till bostadsändamål utan inriktning till studenter. Plats för cirka 155 parkeringsplatser inom fastigheten med ett parkeringsdäck.

## Reduktionsfaktorer

Det beräknade parkeringsbehovet kan minskas om olika typer av åtgärder genomförs i området. Hur mycket reduktion av grundtalet en åtgärd ger, beror på vilken ambitionsnivå som byggherren avser utföra med sin mobilitetslösning. De olika nivåerna ger olika mycket reducering, mellan 5–15 procents justering är möjligt att erhålla. Hur fördelningen ser ut redovisas i Tabell 2.

I Trollhättans parkeringsprogram från 2016 nämns begreppet ”Flexibel parkeringsnorm”.

Det innebär att kommunen kan acceptera ett reducerat antal parkeringsplatser i utbyte mot att fastighetsägare tillhandahåller positiva mobilitetstjänster. Dessa positiva mobilitetstjänster ska ge möjlighet för boende att ändra sitt levnadssätt och välja alternativ färdmedel som minskar utsläpp.

Det nämns även att samnyttjande av parkeringsplatser är bra och där detta är en möjlig åtgärd bör kunna främjas. Det gäller exempelvis parkeringsytor som dagtid nyttjas som arbetsplatsparkering och på kvällar och helger oftast står lediga. Det skulle innebära mer effektivt nyttjande av ytor som i vissa tider är tomma.

## Befintlig cykelparkering

Idag är cykelparkeringar i området inte organiserad. Det finns endast ett fåtal väderskyddade cykelparkeringar med möjlighet för säker ramlåsning. Många av cykelparkeringarna består av enkla cykelställ. På vissa platser saknas det cykelställ där cyklar behöver ställas på annat utrymme, ofta ruderatmark. Fler cykelparkeringar skulle kunna öka incitament att färdas till och från området med cykel och på så vis minska behovet av biltrafik ytterligare.

## Cykelparkering vid exploatering

### Beräkning p-tal cykel enligt riktlinjer

För Trollhättans huvudort anges att det krävs 21 platser per 1000 kvm BTA som förvaras inomhus. Samt 6 platser per 1000 kvm BTA som förvaras utomhus.

Antal platser som krävs inomhus blir därmed,  $21 \times (12961/1000) = 273$  stycken

Utomhus krävs det 6 platser  $\times (12961/1000) = 78$  stycken

Trollhättans huvudort	Antal	Total BTA/1000 BTA	Antal platser som krävs
Inomhus för boende	21	13	273
Utomhus för boende och besökare	6	13	78
<b>Summa</b>			<b>351</b>

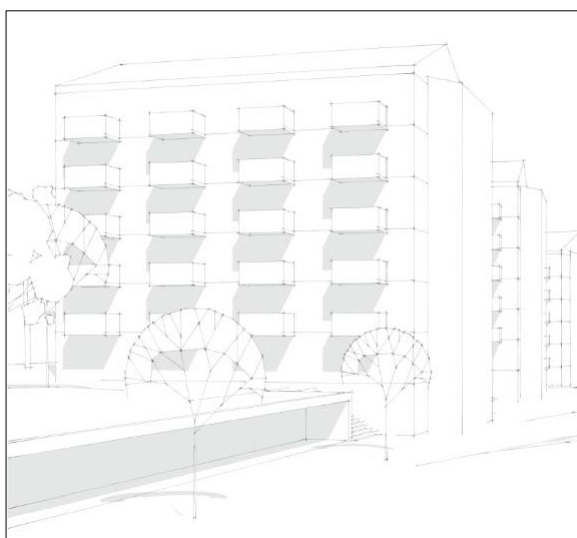
Samtliga cykelställ utomhus på fastigheten kommer att kunna vara väderskyddade.

Detta är möjligt att ordna med både cykelställ med tak samt genom att nyttja markens olika nivåer och skapa cykelparkering i en souterränglösning. Se figur 9.

I aktuellt planförslag räknar byggherren på ett högre parkeringstal än rekommenderat i parkeringsprogrammet I förslaget redovisas möjlighet till ca 400 cykelplatser på olika områden.

För boende i loftgångshuset kommer möjlighet ges att förvara cykeln vid sin entré på en cykelkrok. Det kommer även finnas goda möjligheter för gästparkering på gårdarna i skyddade cykelställ. I husen finns souterräng/källarutrymmen som även går att placera cykelrum för långtidsförvaring. Det finns goda möjligheter att få till tydliga och bra parkeringsmöjligheter för cyklar. Det kommer finnas plats för att ha el-cyklar, lastcyklar/cykelvagnar och eventuell cykelpool i området.

Samtliga cykelparkeringar ligger i nära anslutning till de olika husen vilket ger god tillgänglighet för samtliga boende i området.



Figur 9. Förslag på cykelparkering i souterräng placerad mellan höghusen.

## Mobilitetslösningar

För aktuellt planområde föreslås av byggherren tillika fastighetsägare en del mobilitetslösningar för att underlätta hyresgästens val att ta ett alternativt färd sätt till större knutpunkter som högskola, centrum och stationsområden. Som fastighetsägare och förvaltare till framtida boende är ambitionen att kontinuerligt informera och uppmuntra hyresgäster att välja ett miljövänligare resealternativ.

### Projektering

Under projekteringen beaktas följande punkter som i senare förvaltningsskede underlättar för boende att välja ett grönare färdmedel.

- Hissar dimensioneras så att cyklar får plats utan problematik.
- Loftgångshus har plats för cykelkrok vid entré.
- Skärmar i samtliga trapphus/lobby med information om kollektivtrafik, samarbeten och rabatter.
- Yta utomhus för parkering av låd/lastcyklar

### Produktion

Även under produktionen av nya bostäder ska befintlig kommunikation i området och intill kunna fungera väl. Det är viktigt att i god tid planera för arbetsområdets disposition. Framkomlighet för gång och cykeltrafikanter vid arbetsplatsen samt säker angöring för byggtrafik ska säkerställas.

### Förvaltning

I sammanställd lista nedan framgår flera förslag på mobilitetstjänster som byggherren/fastighetsägaren har möjlighet att utföra i planerat byggprojekt.

- Tydlig information till hyresgäster som tecknar avtal i området. Information om förväntad beläggning och efterfrågan av parkering i området.
- Informationspaket vid inflyttning och i BO-pärmar ha med information om gång- och cykelkartor, tidtabeller, tips och råd om hur hyresgästerna bäst tar hand om sin cykel m.m.
- Kontinuerliga uppmuntrande och nudging för att få boende att välja mer miljövänligt transportmedel.
- Årliga enkäter som ger information om hur bra studenterna är på att källsortera och åka kollektivt.
- Se över möjligt samarbete med lokal cykelpool med el-cykel, elsparkcykel, låd/lastcyklar att hyra
- Kampanjer och samarbeten med interna och externa parter inom närområdet.
- Grovsopscontainer en vecka på gården vid vår och höst för grovstädning och vid större inflyttningsperioder.
- Reparationsställ, tryckluftspump, möjlighet för avspolning av cyklar
- Större leveransskåp för post och större leveranser.
- Intelligent leveransskåp, utrymme för större hemleverans i fastigheten.
- Informationstavlor i lobby/trapphus med information om kollektivtrafikavgångar
- Möjlighet till samordnade parkeringsanläggningar med gymnasieskolans parkeringsytor som nyttjas dagtid och måndag till fredag.

## Jämfört andra städer

I planförslag och byggprojekt som inrymmer många mindre lägenheter bör p-talet viktas mot ett mer anpassat p-tal.

Alternativen för viktning av p-tal är mot total boarea (BTA) eller för antal platser per bostad.

Antal platser per bostad ger ett missvisat p-tal om den genomsnittliga lägenheter avviker stort från lägenheterna som byggprojektet avser innehålla. Denna metod skulle dock kunna användas om grundtalet anpassas efter olika genomsnittslägenheter. Boende i mindre lägenheter äger oftast inte bil i lika stort utsträckning som i de större lägenhetstyperna. Om grundtalet skulle anpassas skulle det ge ett mer representativt resultat.

Alternativt är också att grundtal för olika lägenhetstyper delas in efter indelat per 1ROK, 2ROK, 3ROK etc.

Exempel på p-tal i andra kommuner där detta har anpassats för mindre lägenhetstyper alternativt mot studentbostäder.

### **Karlskrona**

Cirka 3 platser per 1000 BTA samt möjlighet till reduktion

### **Karlstad**

Karlstads parkeringstal för studentbostäder är 3 platser per 1000 BTA

### **Norrköping**

0 platser i inre zon är möjligt med goda mobilitetslösningar

### **Lund**

2 platser per 1000 BTA. Högt krav på cykelparkering.

### **Gävle**

P-tal ligger kring 0-0,5 för studenter och ungdomslägenheter inom inre stadsområde.

Om dessa typer av riktlinjer skulle anpassas i Trollhättans kommun skulle det innebära att antalet platser som redovisats i förslaget är i tillräcklig omfattning för dess lägenhetstyp och troliga målgrupp.

## Slutsats

Parkeringsstalet i Trollhättans parkeringsprogram utgår från en genomsnittlig lägenhetstyp på cirka 80 kvm. Detta innebär att lägenhetstyperna i aktuellt planförslag avviker stort från normalfallet enligt Trollhättans parkeringsmodell. Lägenhetstyperna i planförslaget är cirka 18, 28 och 35 kvm. Det medför även att det ryms många fler lägenheter i planförslaget än om lägenheterna hade ett genomsnitt på cirka 80 kvm. Totalt cirka 370 lägenheter går att inrymmas i de typhus som finns i förslaget. Beräkningen för p-tal enligt riktlinjerna blir därmed svårapplicerad på projekt som inrymmer många mindre lägenheter. Därför behöver riktlinjerna för dessa typer av byggprojekt anpassas och behoven studeras separat.

En viss justering av grundtalen kan utföras. Dock ger det en marginell inverka på aktuellt planförslag som inrymmer många lägenheter. Denna typ av beräkningsmetod är inte anpassat för detta planförslag. Även vid maximal justering av grundtalet medför det ändock behov av många platser.

Med erfarenheten från andra kommuner i Sverige med liknande områden och lägenhetstyper samt storlek har efterfrågan av parkering för bil varit liten. Det finns många vakanser och parkeringsplatser hyrs ofta ut till externa parter för att nyttjas fullt ut.

Bilnehavet bland studenter och yngre vuxna, som våra lägenhetstyper riktar sig till, är vanligen betydligt lägre än bland övriga invånare. Boendeformer som endast riktar sig till dessa bör därför beaktas särskilt. Parkeringsstalet ska täcka efterfrågan på parkering från besökare samt enstaka studenter som har bil.

Små lägenheter och studentlägenheter är oftast instegslägenheter för ungdomar och andra som är nya på bostadsmarknaden. I dessa grupper är bilnehavet inte särskilt stort. Andra faktorer som påverkar behovet av bil är närheten till kollektivtrafik och gång- och cykelstråk vilket finns i detta område.

I den yngre befolkning har synen börjat förändras och det är inte längre ett lika stort behov att äga en egen bil. De yngre är bli medvetna om sina val samt hur de påverkar samhället i sin närmiljö samt samhället i stort. Ur Trollhättans trafikstrategi från, 2015-10-19, nämns även att det är allt färre bland yngre som har körkort idag vilket också är något att ha i beaktning vid planering av områden med mindre lägenhetstyper.

Cykelnormen ska även den motsvara parkeringsefterfrågan från boende och besökare.

Boendeformer som riktar sig till studenter och yngre vuxna har normalt en hög boendetäthet och huserar många cyklande individer, vilket resulterar i en högre norm än för ordinarie flerbostadshus. För många studenter är cykeln det primära fordonet och därför är det av stor vikt att det finns god tillgång till cykelparkering av hög kvalitet. Möjlighet att låsa fast cykeln ska finnas samt förvara den nära sin bostad.

Att ta bilen till exempelvis Högskolan eller andra institutioner och centrum tar oftast längre tid än att ta cykeln till samma målpunkt inom stadskärnan. Det tar tid att hitta parkering och parkeringsplatser är ofta placerade en gångsträcka ifrån destinationen. Att cykla eller gå samma sträcka tar lite längre tid men är ofta snabbare i slutändan då plats för cykel ofta är placerade i nära anslutning till entréer. För längre resor finns möjlighet till goda kommunikationsmedel till och från Trollhättans resecentrum med tåg och pendeltrafik till bland annat Göteborg.

De institutioner som utgör de mest sannolika målpunkterna för de studenter som exploateringen i hög grad vänder sig till bedöms vara gynnsamt på aktuell fastighet. De har stora möjligheter att klara sig utan bil.

Sänkt p-tal för bilar inom områden med mindre lägenhetstyper ser vi som en drivkraft för attraktiv stadsbyggnad samt kunna erbjuda hållbar mobilitet för de boende. Den yngre generationen ser gärna att de får service så nära sin bostad som möjligt. Det ska vara snabbt och enkelt. Vilket går att uppfylla med andra metoder än bilplatser. Några av dessa är omnämnda under mobilitetslösningar.

Närheten till buss/ gång och cykeltrafik till befintliga bilpoolsföretag samt biluthyrning finns inom Trollhättans stad och inom cirka 10 minuters avstånd med kollektivtrafik.

Vi ser att det är viktigt att plats finns bra angöringsparkering vid in- och utflyttning, samt för paketleveranser. Trenden ökar med hemkörning av mat och produkter via webben. Detta kan underlättas genom att se till att det finns leveransboxar i fastighetens entré, vars syfte är att underlätta paketleveranser och minska behovet av resor till ett utlämningsställe. Den boende behöver därför inte hämta detta på annan plats. Det medför också att behovet av biltransport kan minska.

Vi vill prioritera låg hyra för våra hyresgäster och ge dem en god tillgång på cykelparkering och liknande färdmedel. För projektet avser vi att söka investeringsstöd hos länsstyrelsen. När stöd erhålls förbinder vi oss som byggherre att upplåta dessa bostäder för studenter i minst 15 år fram. Det innebär även att vi eftersträva en långsiktig lösning för de boende att kunna ha god tillgång till kollektivtrafik samt erbjuda dem de behov som finns avseende parkeringsplats för cykel och bil i området.

På fastigheten Laboratorn 2 finns personalparkering till Magnus Åbergsgymnasium. Denna parkering ligger i direkt närhet till Kuratorn 2. Eftersom denna parkering nyttjas i störst utsträckning på dagtid finns det möjlighet till att samnyttja parkeringsytan. Samnyttjande skulle medföra till en mer effektiv användning av marken. Det skulle därför med fördel kunna användas som besöksparkering till boende på Kuratorn 2 på kvällstid och helger. Det är under denna period som hyresgästerna har störst behov att kunna parkera sina bilar.

Vi som byggherre/fastighetsägare vill tillgodose efterfrågan av parkering för bil och cykel. Dock måste det anpassas till respektive projekt för att inte tillskapa ytor med användning som inte nyttjas. Vi lägger också stor vikt i att vi som hyresvärd har stora möjligheter till att uppmuntra hyresgäster till att nyttja kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik som finns i området. Genom att informera, uppmuntra, redovisa statistik och fakta. Via informationstavlor i trapphus/lobby kan daglig och snabb information kommuniceras.

Förslaget om cirka 81 parkeringsplatser är baserat utifrån liknande områden med samma lägenhetstyper. Vi anser att i detta område och med hänsyn till nuvarande efterfrågan och applicerade på kommande antal bostäder och lägenhetstyper ska vara i tillräcklig omfattning.

Vi anser som byggherre och fastighetsägare att vi har ansvar för att erbjuda våra hyresgäster den efterfrågan som de har idag och som vi ser bör komma i framtiden. Vår ambition är att digitalisera våra fastigheter och bli en modern fastighetsägare.

Vi ser även möjlighet att ordna en mindre livsmedelsaffär i området samt ett lokalkontor för förvaltning att kunna finnas i nära område. Detta medför att de boende i området kommer kunna köpa livsmedel för dagligt bruk snabbt och smidigt. Vi tror på att kunna erbjuda våra hyresgäster snabb service.

## Referenser

1. Trollhättans parkeringsprogram från 2016.
2. Trollhättans trafikstrategi från 2015-10-19.

## Bilaga

1. Presentation parkeringsplatser, 2020-10-28





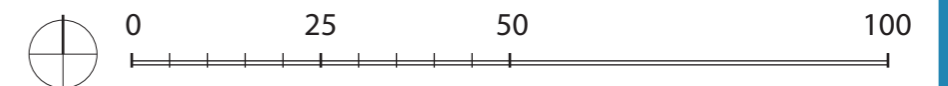
# STUDENTBOSTÄDER I SVERIGE AB



Redovisat:  
 Cykelparkering: 390 st  
 Bilparkering: 32 st + 81 st

Exploatering:  
 Punkthus: 308 enheter  
 Loftgångshus: 62 enheter  
 18 m<sup>2</sup> 153 st (41 %)  
 28 m<sup>2</sup> 62 st (17 %)  
 31 m<sup>2</sup> 42 st (42 %)

**totalt 370 enheter**





Redovisat:  
 Cykelparkering: 390 st  
 Bilparkering: 32 st + 155 st

Exploatering:  
 Punkthus: 308 enheter  
 Loftgångshus: 62 enheter  
 18 m<sup>2</sup> 153 st (41 %)  
 28 m<sup>2</sup> 62 st (17 %)  
 31 m<sup>2</sup> 42 st (42 %)

**totalt 370 enheter**

