

# **Mobilitets- och parkeringsutredning**

**Detaljplan Långedrag, nya bostäder vid Älvsborg  
855:125**

Titel: Mobilitet och parkeringsutredning - Detaljplan Långedrag, nya bostäder vid Älvsborg 855:125.

Beställare: Wingårdhs

Kontaktperson Beställare: Gunilla Murnieks, Wingårdhs

Författare COWI: Nicole Rosendahl, Pernilla Sott, Björn Carlsson

Kontaktperson, COWI: Björn Carlsson

Version av anvisningar: Utredningen utgår ifrån "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad" (2018) samt "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering" (version 1.2, 2021).

#### Dokumenthistorik:

1.0 Granskningshandling	2022-08-26
1.1 Revidering efter granskning	2022-09-13
1.2 Revidering efter plansamråd och uppdaterat exploateringsförslag	2024-03-28
1.3 Revidering efter granskning	2024-08-20

## Sammanfattning

Inom detaljplanen Älvsborg 855:125 planeras exploatering av nya bostäder. Som underlag till detaljplan genomförs en mobilitets- och parkeringsutredning för de framtida bostäderna. Mobilitets- och parkeringsutredningen följer Göteborgs Stads "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad" (2018) samt "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering" (version 1.2, 2021).

Tabell A nedan redovisar parkeringstal och parkeringsbehov för bil efter respektive steg samt slutgiltigt bilparkeringsbehov.

Utredningen betraktar all tillkommande bostadsexploatering som en-och tvåbostadshus. Därav förväntas parkering av cyklar ske på den enskilda tomten. Det finns därför inga gemensamma anläggningar för cykelparkering inom området.

De parkeringsplatser som planeras anläggas för bil kommer placeras på kvartersmark i nära anslutning till bostäderna. Detta gäller parkering för såväl boende som för besökare. Gatuutfomningen i området är anpassat så att angöring kan ske till samtliga fastigheter/bostäder. Parkering för rörelsehindrade sker på egen fastighet eller på utsedda platser på lokalgatorna inom 25 meter från respektive entré.

Den befintliga verksamheten på tomten kommer avvecklas och befintliga parkeringsplatser kopplat till denna verksamhet tas bort. Genom servitut upplåts idag 6 parkeringsplatser inom planområdet till angränsande fastighet. Dessa kommer efter överenskommelse och ny behovsberäkning ersättas med 4 parkeringsplatser.

Tabell A. Parkeringstal i de olika stegen samt slutgiltigt behov av antal parkeringsplatser för bil för ny bebyggelse.

Bil	Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Slutsats antal parkeringsplatser
	En- och tvåbostadshus	För en- och tvåbostadshus ska utrymme säkerställas för parkering, angöring, lastning och lossning. Detta medför att utrymme ska tillgodoseas för minst en (1) bilplats inom eller i närheten av fastigheten. Dvs. parkeringstalet för dessa bostäder blir 1,0 per bostad.			Boende; 27 bilparkeringsplatser  Besökare; 3 bilparkeringsplatser
		För en- och tvåbostadshus eftersträvas samlokalisering och samnyttjande av besöksparkering, där så bedöms möjligt. Utrymme för 0,1 besöksplatser per bostad ska anordnas. Om det saknas möjlighet till besöksparkering i närområdet ska utrymme för minst en (1) besöksparkeringsplats finnas på tomten (dvs. totalt två bilplatser per bostad). Detta medför att besöksparkering = 0,1 platser per bostad.			

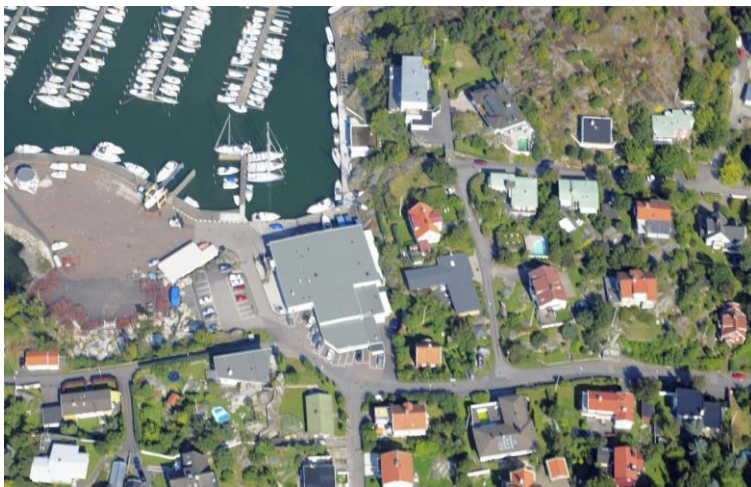
## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	3
Inledning.....	1
Syfte .....	2
Metod.....	2
Parkeringstal.....	3
Analyssteg 1 - Startvärde.....	3
Analyssteg 2 - Lägesbedömning.....	4
Analyssteg 3 - Projektanpassning .....	7
Analyssteg 4 - Mobilitetslösningar.....	8
Resultat – antal parkeringsplatser .....	9
Parkeringstal och parkeringsbehov för bil.....	9
Parkeringslösning.....	10
Reglering, kostnadstäckning och byggskede.....	11
Parkering på gatumark.....	11
Förutsättningar för kostnadstäckning.....	11
Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet.....	12

## Inledning

Fastigheten Älvsborg 855:125 ligger söder om GKSS småbåtshamn med tillfart från Pejlingsgatan, se Figur 1 och Figur 2. Planen och förslaget innefattar exploatering i form av 27 nya bostäder, bestående av radhus, parhus och friliggande hus, antingen bostadsrätt eller äganderätt. Ägandeform är ännu ej beslutad.

Det aktuella området ligger i Långedrag i västra Göteborg, strax norr om Pejlingsgatan. Området utgörs idag av en småbåtshamn med uppställningsytor för fritidsbåtar, en industrilokal, ett skjul/garage, ett lusthus och parkeringsytor. Området omges, i öst och väst, av fastigheter bestående av enbostadshus med tillhörande trädgårdar.



Figur 1. Översikt av fastigheten och projektområdet.



Figur 2. Fastighetsgräns för fastighet Älvsborg 855:125 (eniro.se).

## Syfte

Göteborgs stad tog 2018 fram en trafikstrategi för staden som redovisar en önskvärd färdmedelsfördelning. Enligt strategin ska andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor öka medan andelen bilresor ska minska. Om fler individer reser med bil minskar behovet av parkeringsplatser. Parkeringsplatser är också en stor kostnad för exploateringsprojekt och tar stora ytor i anspråk. Genom att minska antalet parkeringsplatser kan kostnaden för projekten minska, vilket bland annat kan leda till lägre hyror för hyresgäster, samtidigt som ytor kan användas för andra ändamål.

Inom detaljplanen för exploatering vid fastigheten Älvsborg 855:125 i Göteborg är exploatering planerad för nya bostäder. Som underlag till detaljplanen genomförs denna mobilitets- och parkeringsutredning.

## Metod

Denna utredning följer *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* (2018) samt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, version 1.2* (2021). Metoden öppnar upp för möjlighet till flexibilitet för projektet med hänsyn till parkeringstal. Lokaliseringen av projektet och dess specifika förutsättningar samt byggherrens ambition kopplad till mobilitetsåtgärder kan därmed få en inverkan på parkeringstalet. Spårbarhet i avsteg från parkeringsnormen erhålls också via denna metod.

Metoden följer följande analyssteg:

- Analyssteg 1 – Normalspann – startvärde för parkering erhålls baserat på projektets läge
- Analyssteg 2 – Lägesbedömning – projektets specifika plats och förutsättningar tas i hänsyn
- Analyssteg 3 – Projektanpassning – projektspecifika detaljer och förutsättningar tas i hänsyn
- Analyssteg 4 – Mobilitetslösningar – olika lösningar kan föreslås för att uppnå god mobilitet

## Parkeringsstal

I denna mobilitets- och parkeringsutredning betraktas all bostadsexploatering som en- och tvåbostadshus. Aktuell planlayout innehåller 27 bostäder.

### Analyssteg 1 - Startvärde

I detta avsnitt redovisas startvärden för bil och cykel. Startvärden för parkering för en- och tvåbostadshus fastställs utifrån *Riktlinjer för mobilitet och parkering Göteborgs Stad* (2018).

#### Startvärde för bilparkering

För en- och tvåbostadshus ska enligt riktlinjerna utrymme säkerställas för parkering, angöring, lastning och lossning. Detta medför att utrymme ska tillgodoses för minst en (1) bilplats inom eller i närheten av fastigheten.

För en- och tvåbostadshus eftersträvas samlokalisering och samnyttjande av besöksparkering, där så bedöms möjligt. Utrymme för 0,1 besöksplatser per bostad ska anordnas. Om det saknas möjlighet till besöksparkering i närområdet ska utrymme för minst en (1) besöksparkeringsplats finnas på tomten (dvs. totalt två bilplatser per bostad).

#### Cykelparkering

För en- och tvåbostadshus anges inga parkeringstal för cykel, då det inte anses nödvändigt att reglera frågan. Cykelparkering förväntas ske på den egna tomten. De enskilda tomterna kommer designas så att denna möjlighet finns. Det planeras därför inga gemensamma anläggningar för cykelparkering inom området.

#### Resultat startvärde

Nedan i Tabell 1 redovisas behovet av parkeringsplatser för bil utifrån startvärde för bostäder.

Tabell 1. Parkeringsstal - startvärden för bil.

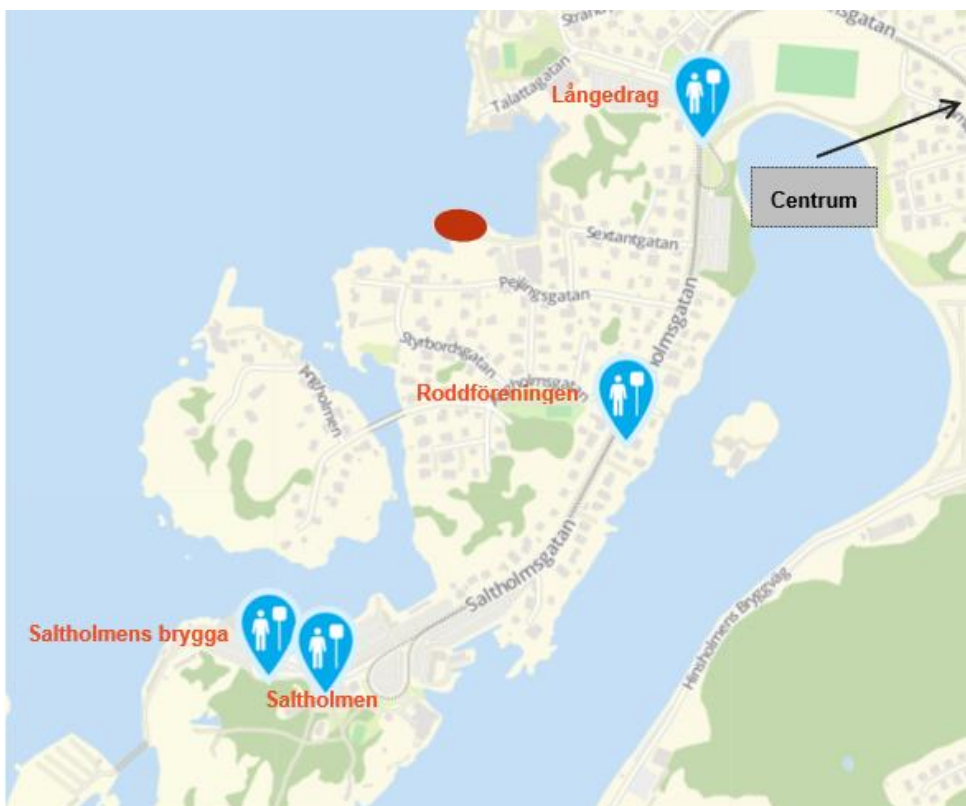
Bil	Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
	En- och tvåbostadshus	<p>För en- och tvåbostadshus ska utrymme säkerställas för parkering, angöring, lastning och lossning. Detta medför att utrymme ska tillgodoses för minst en (1) bilplats inom eller i närheten av fastigheten. Dvs. parkeringstalet för dessa bostäder blir 1,0 per bostad.</p> <p>För en- och tvåbostadshus eftersträvas samlokalisering och samnyttjande av besöksparkering, där så bedöms möjligt. Utrymme för 0,1 besöksplatser per bostad ska anordnas. Om det saknas möjlighet till besöksparkering i närområdet ska utrymme för minst en (1) besöksparkeringsplats finnas på tomten (dvs. totalt två bilplatser per bostad). Detta medför att parkeringstalet för besöksparkering blir 0,1 platser per bostad.</p>			

## Analyssteg 2 - Lägesbedömning

I detta avsnitt analyseras projektområdet läge och tillgänglighet till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur samt service och andra urbana verksamheter.

### Kollektivtrafik

Det finns två vältrafikerade kollektivtrafikshållplatser i nära anslutning till fastigheten; Långedrag och Roddföreningen. Båda hållplatserna trafikeras av linje 11 som går mellan Bergsjön och Saltholmen med hög turtäthet. Hållplats Långedrag ligger på cirka 500 meters gångavstånd och Roddföreningen ligger på cirka 350 meters gångavstånd från fastigheten. Hållplats Långedrag är utrustad med belysning och väderskydd i båda riktningar. Hållplats Roddföreningen har en lägre standard med endast ett väderskydd och perronger placerade i trottoar/gång- och cykelbana, se Figur 4.



Figur 3. Kollektivtrafikshållplatser i fastighetens närområde.

Närmaste tågstation är Centralstationen med pendel-, region- och snabbtåg. Restiden mellan hållplats Roddföreningen och Centralstationen är cirka 35 minuter. Gällande tågtrafik planeras det i samband med projektet Västlänken även för en tågstation i Haga vilket gör att restiden till närmaste tågstation kommer kortas i framtiden.

Bedömningen är att projektet har direkt närhet till god kollektivtrafik.



## Gång- och cykel

Närmaste gång- och cykelbana går längs Saltholmsgatan, cirka 200 – 300 meter från fastigheten. Mellan fastigheten och gång- och cykelbanan gäller cykling i blandtrafik längs lågt trafikerade gator.

Mellan Långedrag och centrum finns cykelbana på majoriteten av sträckan. Sträckan är utpekad som en del i pendelcykelnätet i Göteborgs stad. På vissa sträckor sker dock cykling i blandtrafik.

Bedömningen är att projektet ha direkt närhet till bra cykelinfrastruktur.

Det finns ingen Styr- och ställstation i närheten av fastigheten.

## Motorfordonstrafik

Tillgängligheten med bil till fastigheten är relativt god genom kort avstånd till närmaste större gata, Saltholmsgatan, cirka 200 – 300 meter öster om fastigheten. Pejlingsgatan som förbinder fastigheten med Saltholmsgatan är dock smal, cirka sex meter bred. Pejlingsgatan ansluter till Saltholmsgatan i en korsning reglerad med väjningsplikt. Till Pejlingsgatan ansluts också ett flertal fastigheter med parkeringen i direkt anslutning till gatan, vilket bland annat innebär utbackande fordon. Parallellt med Pejlingsgatan, strax norrut finns Sextantsgatan som förbinds med Pejlingsgatan via Västerhavsvägen. Pejlingsgatan och Sextantsgatan möjliggör för rundkörning, vilket kan innebära att bilister tar en väg in och en annan väg ut. Sextantsgatan är också den smal, cirka 5 meter.

På Saltholmsgatan 29 har KINTO en bilpoolsbil och i närområdet har bilpoolsföretaget M ett flertal bilar.

## Service och andra urbana verksamheter

Området kring exploateringen består till största del av äldre villabebyggelse. De kriterier som ska vara uppfyllt för att området ska anses ha direkt närhet till service och andra urbana verksamheter är att följande typer av funktioner finnas tillgängligt inom max 500 m verkligt gångavstånd; dagligvaruhandel och förskola eller grundskola, samt öppen hälso-/sjukvård, tandvård eller apotek.

Av dessa funktioner finns endast en mindre förskola inom 500 m verkligt gångavstånd från områdets plangräns.

Området anses ej ha direkt närhet till service och andra urbana verksamheter

## Sammanfattning

Ingen justering görs på parkeringstalen för en- och tvåbostadshus enligt anvisningarna.

## Resultat analyssteg 2 – lägesbedömning

Nedan i Tabell 2 redovisas behovet av parkeringsplatser för bil, efter lägesbedömning, för bostäder.

Tabell 2. Parkeringstal efter lägesbedömning för bil.

Bil	Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
	En- och tvåbostads- hus		För en- och tvåbostadshus ska utrymme säkerställas för parkering, angöring, lastning och lossning. Detta medför att utrymme ska tillgodoses för minst en (1) bilplats inom eller i närheten av fastigheten. Dvs. parkeringstalet för dessa bostäder blir 1,0 per bostad.  För en- och tvåbostadshus eftersträvas samlokalisering och samnyttjande av besöksparkering, där så bedöms möjligt. Utrymme för 0,1 besöksplatser per bostad ska anordnas. Om det saknas möjlighet till besöksparkering i närområdet ska utrymme för minst en (1) besöksparkeringsplats finnas på tomten (dvs. totalt två bilplatser per bostad). Detta medför att besöksparkering = 0,1 platser per bostad.		

## Analyssteg 3 - Projektanpassning

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

### Bilparkering

Ingen justering görs på en- och tvåbostadshus enligt anvisningarna.

### Cykelparkering

Ingen justering görs på en- och tvåbostadshus enligt anvisningarna.

### Resultat projektanpassning

I Tabell 3 presenteras parkeringstalet för cykel och bil efter att analyssteg 3 är genomfört.

Tabell 3 Parkeringstal efter projektanpassning för bil

Bil	Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
	En- och tvåbostadshus				
		För en- och tvåbostadshus ska utrymme säkerställas för parkering, angöring, lastning och lossning. Detta medför att utrymme ska tillgodoses för minst en (1) bilplats inom eller i närheten av fastigheten. Dvs. parkeringstalet för dessa bostäder blir 1,0 per bostad.			
		För en- och tvåbostadshus eftersträvas samlokalisering och samnyttjande av besöksparkering, där så bedöms möjligt. Utrymme för 0,1 besöksplatser per bostad ska anordnas. Om det saknas möjlighet till besöksparkering i närområdet ska utrymme för minst en (1) besöksparkeringsplats finnas på tomten (dvs. totalt två bilplatser per bostad). Detta medför att besöksparkering = 0,1 platser per bostad.			

## *Analyssteg 4 - Mobilitetslösningar*

Analyssteg 4 kan möjliggöra ytterligare sänkning för parkeringstalen för bil. Detta genom att fastighetsägaren åtar sig olika mobilitetslösningar. För att sänkningen ska vara möjlig ingår fastighetsägarna i ett mobilitetsavtal med Göteborgs Stad. Avtalstiden för ett sådant avtal är oftast 10 år och ska ingå i bygglovsansökan eller detaljplanen. Avtalet är en bilaga till avtal om markupplåtelse eller exploateringsavtal och följer fastigheten. Det ska finnas ett utkast till mobilitetsavtal inför granskning av detaljplanen och det ska vara signerat inför antagandet. Vid bygglov ska mobilitetsavtalet vara signerat inför beslut om godkänt bygglov.

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

## Resultat – antal parkeringsplatser

### Parkeringstal och parkeringsbehov för bil

Antal platser för ny bebyggelse

I Tabell 4 presenteras parkeringstal och parkeringsbehov för bil för nya bostäder.

Tabell 4 Parkeringstal för bil

Bil	Funktion	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Slutsats antal parkeringsplatser
	En- och tvåbostadshus	För en- och tvåbostadshus ska utrymme säkerställas för parkering, angöring, lastning och lossning. Detta medför att utrymme ska tillgodoses för minst en (1) bilplats inom eller i närheten av fastigheten. Dvs. parkeringstalet för dessa bostäder blir 1,0 per bostad.			Boende; 27 platser Besökare; 3 platser
		För en- och tvåbostadshus eftersträvas samlokalisering och samnyttjande av besöksparkering, där så bedöms möjligt. Utrymme för 0,1 besöksplatser per bostad ska anordnas. Om det saknas möjlighet till besöksparkering i närområdet ska utrymme för minst en (1) besöksparkeringsplats finnas på tomten (dvs. totalt två bilplatser per bostad). Detta medför att besöksparkering = 0,1 platser per bostad.			

### Antal platser för ersättning

Den befintliga verksamheten inom planområdet kommer avvecklas och befintliga parkeringsplatser kopplat till denna verksamhet tas bort.

Planområdet belastas idag av ett servitut där den angränsande fastigheten Älvsborg 855:812 har rätt till 6 bilparkeringsplatser inom området. Fastigheten utgörs av 385 m<sup>2</sup> BTA kontorsverksamhet och efter överenskommelse med aktuell fastighetsägare har bilplatsbehovet uppdaterats till 4 platser motsvarande 10 bilplatser/1 000 m<sup>2</sup> BTA kontor. Dessa 4 platser ska inrymmas inom planområdet utöver behovet för nybyggnationen.

## Parkeringslösning

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Det är en ansträngd parkeringssituation i närområdet och det anses ej finnas någon ledig kapacitet varken på kringliggande gator eller på kringliggande parkeringsanläggningar.

### Lokalisering, utrymme och utformning

De parkeringsplatser som planeras att anläggas och ersättas för bil kommer placeras på kvartersmark i nära anslutning till bostäderna, se Figur 4. Detta gäller parkering för såväl boende som för besökare. Gatuutformningen i området är anpassat så att angöring, lastning och lossning kan ske till samtliga fastigheter/bostäder. Parkering för rörelsehindrade sker på egen tomt eller på utsedda platser på lokalgatorna. Då antalet planerade besöksparkeringar är något större än vad parkeringstalet anger finns även möjlighet att anpassa och skylta om någon/några av dessa för parkering för rörelsehindrade vid behov. På så sätt finns möjlighet att anlägga och reglera parkering för rörelsehindrade inom 25 meter från respektive entré.

Då bostäderna utformas som radhus/småhus förväntas parkering av cyklar ske på den egna tomten. Det finns därför inga gemensamma anläggningar för cykelparkering inom området. Parkering av cykel för besökare förväntas även den ske på de enskilda tomterna.



Figur 4. Illustrationsbild över tänkta parkeringsplatser för bil. Underlag från Wingårdhs daterat 2024-03-18.

## Reglering, kostnadstäckning och byggskede

### Parkering på gatumark



Figur 5. Översiktspild över det befintliga parkeringsutbudet i närområdet till projektområdet.

I villaområdet utanför fastigheten gäller att parkering sker inom respektive fastighet. I närområdet har Göteborgs stads parkeringsbolag även ett flertal parkeringsytor, se Figur 5. På Saltholmsgatan (3) finns 163 platser, varav 56 är förhyrda och övriga kan nyttjas med tillstånd. De förhyrda platserna kostar 700 kr/månad, det finns inga lediga och vid denna utrednings färdigställande stod 334 personer i kö för att få en plats. Vid Saltholmsgatan-Vikebacken (2) finns 197 besöksplatser där även de med tillstånd kan stå och vid Talattagatan (1) finns 236 besöksplatser där även de med tillstånd kan stå. Parkeringstillståndet LÅNGEDRAG gäller för Hinsholmskilen, Saltholmsgatan – Saltholmsgatan, Saltholmsgatan Vikebacken samt för Talattagatan. Tillståndet gäller för avgiftsbelagda platser, alla dagar 00–24. Priset för ett tillstånd är 480 kr/månad och i dagsläget står 26 personer i kö för att skaffa ett sådant tillstånd.

Vid Pejlingsgatan (4) finns ett fåtal gratis gatuparkeringsplatser. Dessa har en tidsbegränsning på 2 timmar vardagar klockan 09.00 - 18.00 och vardag före sön- och helgdag klockan 09.00 - 18.00.

Trafik- och parkeringssituationen på Saltholmen och Långedrag har under många år upplevts problematisk för boende, verksamma och besökande i området samt i södra skärgården - särskilt under sommarmånaderna. Det är en stor efterfrågan på parkeringsplatser i området och att boende i det planerade området skulle förlita sig på kommunala parkeringar eller parkering på gatumark anses inte troligt med tanke på detta.

### Förutsättningar för kostnadstäckning

Parkeringsplatserna, både anläggandet och drift- och underhåll av dessa, kommer fullt ut finansieras av fastighetsägaren. Beroende på om fastigheterna kommer upplåtas som ägande eller bostadsrätter beslutas slutlig finansiering av platserna.

Då samtliga av de redan befintliga parkeringsplatserna i närområdet innebär höga dagskostnader samt har lång väntetid för att få ett tillstånd/hyra bedöms dessa inte vara mer attraktiva än de parkeringsplatser som byggaktören inom projektet kommer att erbjuda. Det bedöms således som låg risk att tillkommande boende nyttjar omkringliggande anläggningar i stället för projektets parkeringsplatser.

### *Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet*

Behovet av tillkommande parkering uppkommer först när fastigheterna är färdigställda.

Då den befintliga verksamheten kommer behöva avvecklas helt innan byggnation startar finns inget behov för parkering kopplat till fastigheten under byggtid.

Fyra platser som upplåts till den angränsande fastigheten Älvsborg 855:812 kommer vara tillgängliga under hela byggtiden men exakt placering kan komma att förändras över tid. Trolig placering är nära infarten från Pejlingsgatan i sydöstra delen av området.