



Mobilitets- och parkeringsutredning

Sankt Jörgens Park, Backa 210:7

Revision 2022-06-17





Handläggare
Styrbjörn Bergdahl
Emma Johansson
E-post
styrbjorn.bergdahl@afry.com
emma.johansson@afry.com

Datum
2022-06-17

Kund
Skanska AB

INNEHÅLL

Inledning.....	3
P-tal	4
Startvärde (analyssteg 1)	4
Fastställ zon.....	4
Startvärde för bilparkering, bostäder	4
Startvärde för cykelparkering, bostäder	4
Resultat, startvärde	5
Lägesbedömning (analyssteg 2).....	6
Stort stadsdelscentrum	6
Sammanvägd tillgänglighet	6
Bilparkering, bostäder	7
Cykelparkering, bostäder	7
Resultat, lägesbedömning	7
Projektanpassning (analyssteg 3)	8
Lägenhetssammansättning	8
Bilparkering, bostäder	8
Cykelparkering, bostäder	8
Resultat analyssteg 3	8
Mobilitetslösningar (analyssteg 4).....	9
Resultat analyssteg 4	10
Resultat P-tal	11
P-tal bil.....	11
P-tal cykel.....	11
Parkeringsplatser.....	12
Bilparkering.....	12
Antal platser från p-tal	12
Parkeringslösning	12
Cykelparkering.....	14
Parkering för ny bebyggelse.....	14
Lokalisering och utformning av parkeringen	14
Samnyttjande.....	14
Reglering, kostnadstäckning och byggskede.....	15
Parkering på kvarters- och gatumark	15
Förutsättningar för kostnadstäckning.....	15
Parkering inom projektområdet under byggskedet.....	15



Inledning

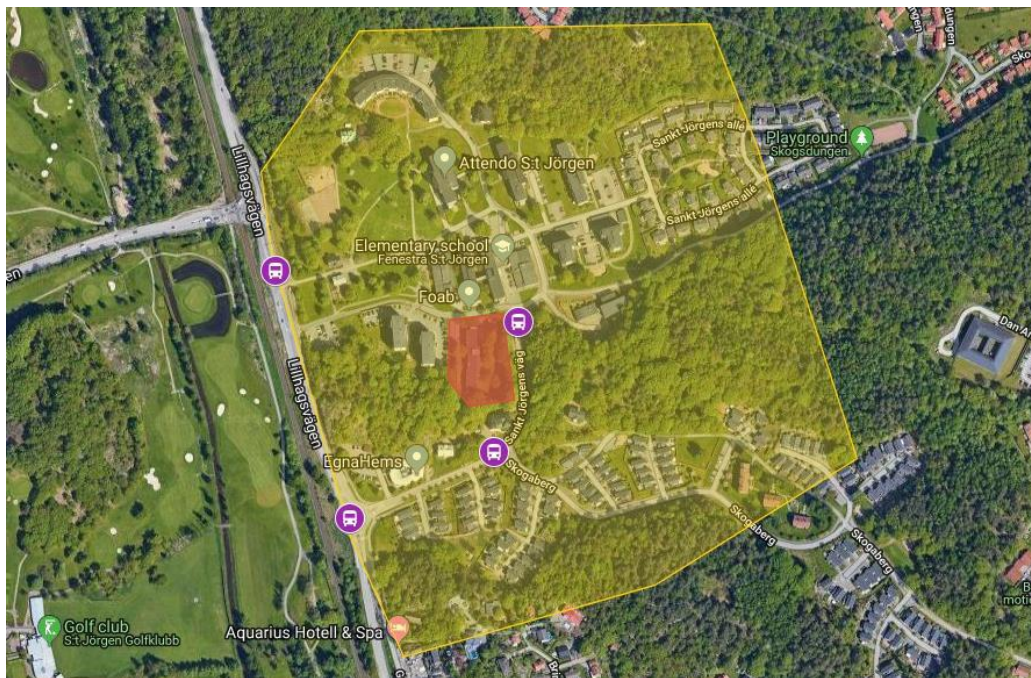
Syftet med den här utredningen är att analysera behovet av bil- och cykelparkeringsplatser för fastigheten Backa 210:7 vid Sankt Jörgens väg.

Underlaget utreder de specifika förutsättningarna för projektet och området och med utgångspunkt i det uppskattar projektets kommande parkeringsbehov. Utredningen föreslår också mobilitetsåtgärder för att minska efterfrågan på bilparkeringsplatser och styra mot hållbara färdssätt.

Utredningen utgår från "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad"¹ samt anvisningar till riktlinjerna.² Utredningen utgör underlag för detaljplanen för Backa 210:7.

Projektets börjar med att riva befintligt kontorshus från 1960-talet på tomten. På den östra delen av planområdet byggs ett hus innehållande 81 lägenheter och på den västra delen av fastigheten ett hus innehållande 47 lägenheter. Totalt planeras därmed för 128 lägenheter.

Målet är att skapa en boendestruktur med tillhörande trädgård, odling, gångstigar, cykel- och bilparkering, grillplatser, platser för lek och vila samt spontana möten.



Figur 1. Karta där utredningsområdet är markerat med gult, planområdet med rött och närliggande busshållplatser med lila.

¹ "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad – Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov", Stadsbyggnadskontoret 2018, URL: <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/71cb268c-0391-4964-bb7b-e0f2a56fe073/Riktlinjer+mobilitet+och+parkering+SLUTVERSION.pdf?MOD=AJPERES>, (uppslagsdatum 2019-01-30)

² "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad – Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov", version 1.1, Stadsbyggnadskontoret 2019, URL: <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/fbf6ef6f-fc85-4b65-a6a2-832e72232afb/Anvisningar+til+riktlinjer+f%C3%B6r+mobilitet+och+parkering+v1.1.pdf?MOD=AJPERES>, (uppslagsdatum 2020-02-24)



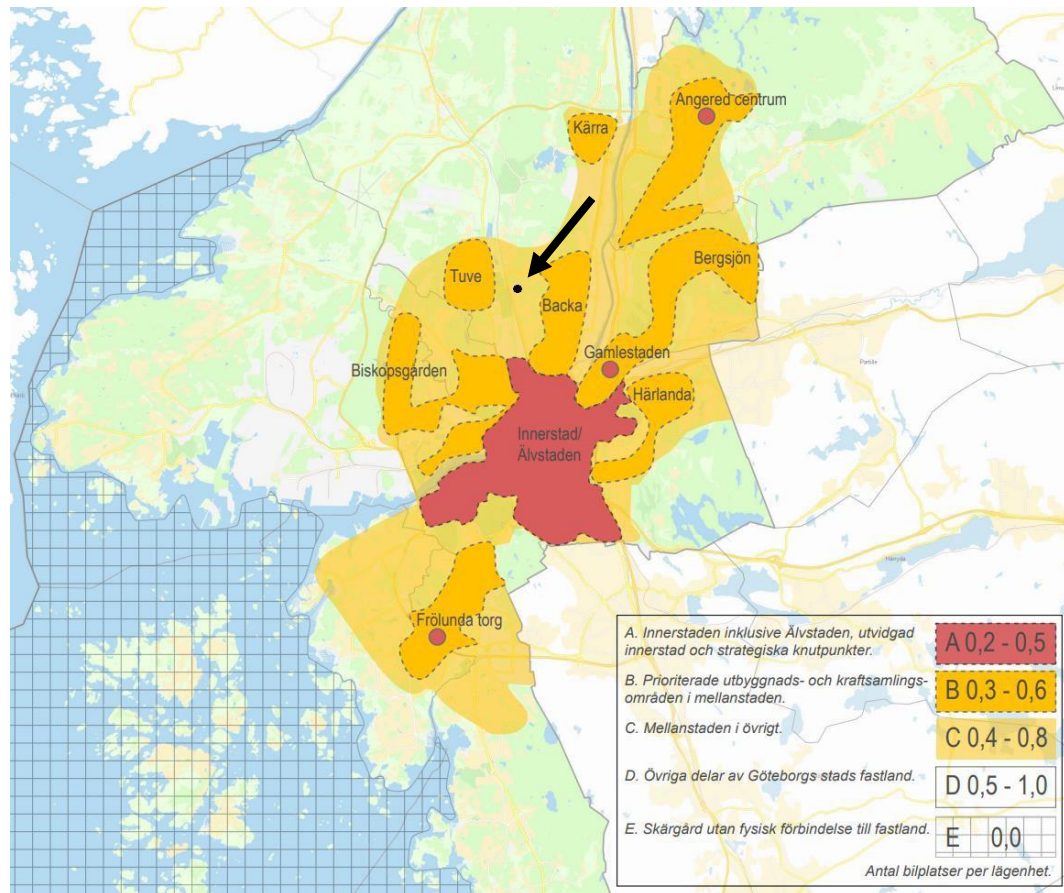
P-tal

Startvärde (analyssteg 1)

I detta avsnitt bestäms startvärden för bil och cykel.

Fastställ zon

Planområdets placering är markerad i Figur 2 nedan.



Figur 2. Karta som visar zonindelning och normalspann för bostäder i de olika zonerna enligt riktlinjerna (antal bilplatser per lägenhet). Planområdets läge är markerad i kartan och visar att projektet ligger i zon C, "mellanstaden i övrigt".³

Detaljplanen ligger i zonen som heter "mellanstaden i övrigt" i riktlinjerna.

Startvärde för bilparkering, bostäder

Planområdet har ett normalspann för bostäder på 0,4–0,8 bilparkeringsplatser per lägenhet. Startvärdet är det övre värdet i presenterat spann, 0,8 bilparkeringsplatser per lägenhet.

Startvärde för cykelparkering, bostäder

När det gäller cykelparkering så uppger riktlinjerna att "för flerbostadshus med genomsnittlig lägenhetsfördelning krävs minst två cykelplatser i cykelrum eller förråd per lägenhet samt ytterligare minst 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av

³ "Riktlinjer för mobilitet och parkering Göteborgs Stad – Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov", op. cit., sid 15



boende. Cykelplatserna för besökare eller tillfällig användning av boende ska placeras i nära anslutning till husets entréer.”⁴ Cykelparkeringstalet justeras upp eller ner beroende på fördelningen av planerade lägenhetsstorlekar.

Resultat, startvärde

Tabell 1. Resultat efter analyssteg 1.

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder Platser per lägenhet	0,8				
Cykel					
Bostäder Platser per lägenhet	2,5				

⁴ "Riktlinjer för mobilitet och parkering Göteborgs Stad – Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov", *op. cit.*, sid 15



Lägesbedömning (analyssteg 2)

I detta avsnitt bedöms läget mer i detalj. Lägesbedömningen kan ge avdrag på parkeringstalet för bil samt både påslag och avdrag på parkeringstalet för cykel.

Stort stadsdelscentrum

Det finns inget stort stadsdelscentrum i direkt närhet av planområdet

Sammanvägd tillgänglighet

Kollektivtrafik

Det finns fyra busshållplatser inom utredningsområdet, se Figur 1. Närmast är Sankt Jörgens Allé på mindre än 50 meters avstånd. Hållplatsen trafikeras av linje 47 som åker mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Hinnebäcksgatan i Tuve. Linjen åker i halvtimmetstrafik vardagar mellan cirka 06:00 och 20:00, och resan tar cirka 10 minuter till Tuve och cirka 25 minuter till Hjalmar Brantingsplatsen. Samma busslinje trafikerar också hållplats Skogabergsgatan cirka 50 m söder om planområdet.

Längs med Lillhagsvägen finns det ytterligare två hållplatser, på cirka 200 meters avstånd från planområdet: Lillhagens Station och Sankt Jörgens Park. Utöver linje 47 trafikeras båda hållplatserna också av stombusslinje 52 som åker mellan Skogome och Linnéplatsen. Linjen åker i tiominuterstrafik under en majoritet av dygnet på vardagar, men erbjuder också nattrafik och relativt täta avgångar under dagen på helgerna. Resan tar cirka 8 minuter till Skogome, 13 minuter till Hjalmar Brantingsplatsen och 19 minuter till Brunnsparken.

Samtliga presenterade hållplatser ligger på mindre än 500 meters verklig gångavstånd från planområdet vilket är kravet för att det ska kunna klassas som direkt närhet. Kollektivtrafiken i området erbjuder 10-minuters trafik under större delen av dagen tillsammans med annan kompletterande kollektivtrafik, vilka är kriterierna för att kunna klassas som god kollektivtrafik.⁵

Sammantaget innebär detta att planområdet har ”direkt närhet till god kollektivtrafik.”

Cykel

Cykelvägnätet i området är relativt väl utbyggt. Det finns en GC-bana längs med Sankt Jörgens väg som tillhör det lokala cykelvägnätet. Det ansluter till cykelbanan längs med Lillhagsvägen som tillhör stadens övergripande cykelvägnät, som enligt stadens cykelprogram ska utgöra grunden i cykelvägnätet och skapa en finmaskig struktur av sammanhängande och väl utformade cykelvägar. Samtliga cykelvägar i området bedöms hålla en god standard.

Cykelresan tar cirka 15 minuter till Hjalmar Brantingsplatsen och cirka 25 minuter till Brunnsparken, vilket innebär att cykel kan anses vara ett konkurrenskraftigt färdmedel med marginellt längre restider än kollektivtrafiken till viktiga målpunkter i staden.

⁵ Ibid. Sid 55–60



Kriterierna för att kunna säga att området har direkt närhet till bra cykelinfrastruktur är följande:⁶

- Ett avstånd från projektområdets gräns till det övergripande cykelvägnätet som inte överskrider 500 meter verkligt cykelavstånd via cykelbana klassas som direkt närhet.
- Med bra cykelinfrastruktur avses pendelcykelnätet och det övergripande cykelvägnätet.

Planområdet uppfyller båda kriterier och har därmed ”direkt närhet till bra cykelinfrastruktur.”

Service och andra urbana verksamheter

Handelsutbudet inom utredningsområdet är obefintligt. Det finns en skola cirka 50 meter norr om planområdet.

Övrigt

Det finns ingen bil-, cykel- eller lastcykelpool i området.

Bilparkering, bostäder

Lägesbedömningen kan ge avdrag i två delar: vid god sammanvägd tillgänglighet och om det ligger i direkt närhet till ett stort stadsdelscentrum (gäller zon C och D).

Planområdet har direkt närhet till både god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur enligt kommunens kriterier men saknar direkt närhet till service och kan därför inte enligt riktlinjen anses ha ”god sammanvägd tillgänglighet”. Det innebär att inget avdrag kan göras för bostäderna inom planområdet.

Planområdet har inte direkt närhet till ett stort stadsdelscentrum så inget avdrag kan göras för detta. Tuve centrum, Selma Lagerlöfs torg och Backaplan ligger alla tre inom 2 km radie, detta är dock utanför det i riktlinjerna preciserade utredningsområdet som ska beaktas.

Cykelparkering, bostäder

Enligt underlaget kan parkeringstalet för cykel höjas om utrymmet för bilparkering begränsas eller minskas på grund av att projektområdets läge ger goda förutsättningar för cykel. Därför föreslås en höjning av cykelparkeringstalet med 0,1 platser per lägenhet.

Resultat, lägesbedömning

Tabell 2. Resultat efter analyssteg 2.

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	0,8	0,8	0,8		
Cykel					
Bostäder	2,5		2,5 + 0,1 = 2,6		

⁶ Ibid.



Projektanpassning (analyssteg 3)

I detta avsnitt redovisas projektets karaktär och utifrån de egenskaper som är kopplade till dessa kan avdrag och påslag göras på P-talen.

Lägenhetssammansättning

Totalt planeras för 128 lägenheter varav 64 tvåor, 40 treor och 24 fyror.

Bilparkering, bostäder

Bilparkeringstalet minskas om lägenhetsfördelningen har en övervägande andel små lägenheter (definierad som över 75 procent med 1-2 rum och kök i anvisningarna), alternativt höjs om en övervägande andel är stora lägenheter (definierad som över 25 procent med minst 4 rum och kök i anvisningarna).⁷

Bostäderna inom planområdet uppfyller inte någon av kriterierna vilket innebär att ingen justering av resultatet från analyssteg 2 görs i detta steg.

Cykelparkering, bostäder

Vid övervägande del stora lägenheter höjs parkeringstal för cykel med 0,5 till 3,0 cykelparkeringar per lägenhet och vid övervägande del små lägenheter sänks parkeringstalet med 0,5 till 2,0 cykelparkeringar per lägenhet.

Bostäderna inom planområdet uppfyller inte någon av kriterierna vilket innebär att ingen justering av resultatet från analyssteg 2 görs i detta steg.

Resultat analyssteg 3

Tabell 3. Resultat efter analyssteg 3.

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	0,8	0,8	0,8	0,8	
Cykel					
Bostäder	2,5		$2,5 + 0,1 = 2,6$	2,6	

⁷ Ibid. Sid 31



Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

Mobilitetsåtgärder är frivilligt för byggaktören. I detta avsnitt redovisas vilka mobilitetsåtgärder byggaktören kan åta sig att genomföra för att kunna sänka parkeringstalen. Observera att sänkning av parkeringstalet i detta steg inte kan tillgodoräknas innan påskrivet mobilitetsavtal finns på plats.

Mobilitetslösningar kan genomföras i fyra steg som ger avdrag på bostädernas parkeringstal: ett baspaket som ger ett avdrag på 0,05 platser per lägenhet, och ytterligare tre nivåer av stjärnpaket med ytterligare 0,05 platser per lägenhet i avdrag för varje uppnådd nivå.

Exploatören planerar att genomföra mobilitetsåtgärderna i baspaketet. Baspaketet ska innehålla samtliga följande åtgärder:

- *Startpaket till nyinflyttade:* ett mobilitetspaket ska ordnas till alla boende vid inflyttning under hela avtalstiden. Paketet kan t.ex. innehålla information om lokala målpunkter, om hållbart resande, m.m. Paketet ska också innehålla någon fysisk present som underlättar resor utan bil. Syftet är att uppmuntra boende att göra sina resor utan egen bil.
- *Löpande information om mobilitet:* boende ska hållas löpande informerade om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på parkeringar inte ökar över tid.
- *Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 30 dagar för nyinflyttade:* kostnadsfritt månadskort på kollektivtrafiken i Göteborg erbjuds nya boende. Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Syftet är att uppmuntra till nya resvanor och prova på att resa kollektivt.
- *Erbjuda god cykelparkering:* kvalitetshöjande åtgärder utöver grundkrav för cykelparkering: Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och ytorna ska hållas rena och snygga. En årlig sanering av gamla cyklar ska ske. Syftet är att så många som möjligt ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.
- *Lastcykelparkeringar:* plats för minst fyra lastcyklar per 100 lägenheter. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses. Syftet är att boende ska kunna förvara även sina mer skrymmande cyklar.
- *Begränsning av fasta parkeringsplatser:* max 50 % av platserna får vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska nyttjas effektivare.
- *Parkeringshyran särredovisas:* parkering får inte ingå i lägenhetskontraktet. Kostnad för bilparkering ska särredovisas på avtal och avier. Syftet är att tydliggöra verklig kostnad för bilinnehav, samt att ta ett steg mot bättre kostnadstäckning.
- *Bilpoolsplatser:* en utpekad plats för poolbil ska redovisas per 100 lägenheter. Bilpoolsplatserna ska vara utöver parkeringstalet för bostäder. Årlig uppföljningska ska ske och ökad efterfrågan ska tillgodoses. Sådan utökning får ske på befintliga parkeringar. Syftet är att ge utrymme för att kunna etablera en bilpool i området.



Resultat analyssteg 4

Åtgärder i baspaketet planeras genomföras, vilket medger ett avdrag på 0,05 för P-talet för bostäder.

Tabell 4. Resultat efter analyssteg 3.

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	0,8	0,8	0,8	0,8	$0,8 - 0,05 = 0,75$
Cykel					
Bostäder	2,5		$2,5 + 0,1 = 2,6$	2,6	



Resultat P-tal

P-tal bil

Tabell 5. Resultat, p-tal bil

	P-tal bil [platser/lägenhet]
Bostäder	0,75

P-tal cykel

Tabell 6. Resultat, p-tal cykel

	P-tal cykel
Bostäder [platser/lägenhet]	2,6



Parkeringsplatser

Bilparkering

Antal platser från p-tal

Platser för ny bebyggelse

Tabell 7. Beräkning av antal bilparkeringsplatser som krävs inom planområdet.

	P-tal [platser/lägenhet]	Antal lägenheter	Antal parkeringsplatser
Bostäder	0,75	128	96

Ersättningsplatser

Projektet planerar inte att ta befintliga parkeringsanläggningar i anspråk.

Parkeringslösning

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Ej aktuellt.

Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Ej aktuellt.

Samnyttjande

Göteborgs parkeringspolicy uppger att ”boende ska kunna få tillgång till en dygnetruntplats, för att man inte ska tvingas flytta bilen eller ta den till jobbet då man inte har någonstans att parkera på dagtid.”⁸ Eftersom planen endast innefattar bostäder är det inte möjligt att samnyttja parkeringsplatserna inom planområdet.

⁸ ”Parkeringspolicy för Göteborgs stad”, antagen av kommunfullmäktige 2009-10-08, sid 17, URL: https://goteborg.se/wps/wcm/connect/4d6c6191-662e-4087-ad91-7d9a8bbc805d/Parkeringspolicy_091008.pdf?MOD=AJPERES.
(uppslagsdatum 2019-06-03)



Lokalisering och utformning av parkering

Parkering planeras som en blandning av markparkering och parkering i garage enligt följande figur. Ett av husen har garage i två våningar, det andra har garage i en våning. I figuren redovisas också cykelrum som är lättåtkomliga nära entréer. Rummen har i skisserna kapacitet för 442st cyklar (Figur 3).



Figur 3. Lokalisering av mark- och garageparkering i planområdet.



Cykelparkering

Parkering för ny bebyggelse

Tabell 8. Beräkning av antal cykelparkeringsplatser som krävs inom planområdet.

	P-tal cykel	Antal	Antal parkeringsplatser
Bostäder [platser/lägenhet]	2,6	128 [antal lägenheter]	333

Lokalisering och utformning av parkeringen

Huvudinriktning avseende cykelparkering är i cykelrum enligt Figur 3.

Samnyttjande

Ej aktuellt.



Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkering på kvarters- och gatumark

Gatumark i planens närhet är reglerad med parkeringsförbud.

I området finns det två avgiftsbelagda parkeringar längs med Sankt Jörgens Allé. Den ena är besöksparkering till skolan och den andra till för besökare till boende i området. Antalet tillgängliga platser är begränsade och kostnaden för parkering är 8 kronor per timme, vardagar 6–19 samt 5 kronor per timme övrig tid.

Förutsättningar för kostnadstäckning

På närliggande kvartersmark finns det avgiftsbelagd parkering men priset för att parkera är relativt lågt och det finns ingen begränsning på hur länge det går att parkera på platserna. Om parkeringsplatserna vid exploateringen blir för dyra finns det viss risk för parkeringsflykt. Detta skulle kunna förebyggas genom att ändra på regleringen av parkeringsplatserna genom att sätta gräns för hur länge det är tillåtet att parkera där.

Inom planen planeras det dock ändå för att ta ut ett pris för parkering som är marknadsmässigt men relativt högt, i storleksordningen 800–900 kronor per plats och månad, för att det ska vara förknippat med en kostnad att hyra en parkeringsplats. Det bedöms att bekvämligheten i att hyra en plats nära sin bostad ändå kommer att göra detta till det självklara alternativet för boende. Denna prisnivå innebär dock ändå en delfinansiering av parkeringsplatserna inte minst för garageplatserna då dessa har en hög anläggningskostnad. Då det är bostadsrätter finns det i ett senare skede en möjlighet för de boende att själva påverka graden av delfinansiering utifrån vad som bedöms acceptabelt i den aktuella grupperingen.

Parkering inom projektområdet under byggskedet

Planen kommer inte att påverka mobilitet och parkering för de befintliga boende eller verksamheter inom utredningsområdet.