



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

PM Mobilitet och parkering

Datum: 2018-03-23

Diarienummer: 1441/15

Stefan Rosén

Telefon: 031-368 18 04

E-post: stefan.rosen@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Bostäder vid Ärlegatan nedre inom stadsdelen Majorna i Göteborg

PM Mobilitet och parkering

Detta PM behandlar parkeringsbehov och parkeringslösningar i rubricerat ärende utifrån att nya riktlinjer för mobilitet och parkering har beslutats efter detaljplanens granskningsskede. Bedömningar i detta PM är preliminära och är ej styrande.

Handläggning av ärendet

Byggnadsnämnden beslöt den 29 april 2014 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget med diarienummer 0378/12. Samrådet genomfördes under tiden 21 maj till 1 juli 2014.

Byggnadsnämnden beslöt den 24 oktober 2017 att genomföra granskning av detaljplaneförslaget med diarienummer 1441/15. Granskningen genomfördes under tiden 8 november till 30 november 2017.

Detaljplanen planeras att antas i Byggnadsnämnden i april 2018.

Nya riktlinjer

Byggnadsnämnden beslöt den 6 februari 2018 att omedelbart implementera delar av förslaget till nya riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg. Beträffande bostäder implementerades de nya riktlinjerna omedelbart medan delarna som gäller verksamheter och studentbostäder kommer att bearbetas vidare inför senare beslut. De nya riktlinjerna innebär att ett normalspann införs som för centrala staden ger lägre parkeringstal än tidigare. Ett antal obligatoriska bedömningskriterier ska visa var det specifika parkeringstalet för respektive projekt ska ligga inom normalspannet. Mobilitetsåtgärder, som är frivilliga och som regleras i avtal mellan kommunen och exploatören, kan ge ytterligare sänkning av parkeringstalet inom normalspannet. Analysen av bedömningskriterier och eventuella mobilitetsåtgärder ska göras i en mobilitets- och parkeringsutredning som tas fram i detaljplaneskedet av kommunen eller av exploatören. De beräknade parkeringstalen gäller sedan i skarpt läge i bygglovskedet. Någon generell justering av parkeringstalen i bygglovskedet, vilket tidigare varit praxis, kommer inte längre att tillämpas.

Bedömning av det aktuella ärendet

Hur pågående ärenden som kommit långt i planprocessen ska hanteras bedöms från fall till fall utifrån hur stora konsekvenserna bedöms bli av de nya riktlinjerna. Parkeringsbehovet för bostäderna i planförslaget har hittills beräknats enligt de gamla riktlinjerna. Parkeringstalet för bil har då beräknats till cirka 0,7 parkeringsplats per bostad exklusive besöksparkering, totalt cirka 0,8 inklusive besöksparkering. Detta behov är tänkt att inrymmas i ett underjordiskt garage i två plan under den större av de två föreslagna byggnaderna. Plankartan möjliggör denna lösning och är flexibelt utformad beträffande hur många våningsplan och hur många utfarter som får finnas. Den flexibla utformningen innebär att varken plankartans utformning eller planprocessen påverkas av att antalet parkeringsplatser minskas. Det bedöms inte finnas några andra starka skäl för att inte tillämpa de nya riktlinjerna i detaljplanen i detta skede.

Inför detaljplanens antagande har detta PM sammanställts utifrån preliminära anvisningar om hur de nya riktlinjerna ska tillämpas, och de preliminära bedömningarna har beskrivits i planbeskrivningen. Någon mobilitets- och parkeringsutredning har inte tagits fram i detaljplaneskedet på grund av att detaljplanen planeras att antas av byggnadsnämnden en kort tid efter att de nya riktlinjerna infördes. De nya riktlinjerna bedöms få begränsade konsekvenser för detaljplanen. Exploatören behöver ta fram en mobilitets- och parkeringsutredning i bygglovskedet. Utredningen anpassas till projektets storlek och komplexitet.

Beräkning av parkeringstal enligt de nya riktlinjerna

Preliminär bedömning av parkeringsbehovet för bostäder enligt preliminära anvisningar till de nya riktlinjerna. Parkeringstalen avser antal parkeringsplatser per bostad inkl. besöksparkering.

Analyssteg 1. Planområdet tillhör område A där normalspannet är 0,2 – 0,5.

Analyssteg 2. Lägesbedömning för planområdet bedöms kunna ge avdrag med 0,05 utifrån närheten till service och kollektivtrafik.

Analyssteg 3. Projektanpassning bedöms i detta skede inte motivera någon förändring av parkeringstalet eftersom det inte är övervägande andel av någon viss lägenhetsstorlek, och utifrån att det inte bedöms finnas särskilt goda möjligheter till samnyttjande.

Parkeringstalet bedöms därför kunna bli 0,45 (0,5 minus 0,05).

Analyssteg 4. Mobilitetsåtgärder är frivilliga och hanteras inte i detta skede. Det är dock möjligt för exploatören att arbeta med detta efter planens antagande om intresse finns. Med mobilitetsåtgärder bedöms parkeringstalet kunna sänkas med ytterligare 0,1-0,2. Det kan alltså vara möjligt att halvera antalet parkeringsplatser jämfört med det som hittills beskrivits i planförslaget. Därmed skulle det kunna vara tillräckligt att anlägga garage i endast ett våningsplan med en in- och utfart, vilket i sin tur skulle kunna möjliggöra en något utökad bostadsyta i den planerade byggnationen. I planhandlingarna bibehålls dock möjligheten att ha garage i två våningsplan med två in- och utfarter.

Planförslaget innehåller också cirka 100 m² verksamheter. För verksamheter finns förslag på nya riktlinjer men dessa är ännu inte beslutade. Utifrån planens begränsade verksamhetsinnehåll bedöms konsekvenserna av ett ändrat parkeringstal för verksamheter vara försumbara.

Parkeringstalet för cykel i denna detaljplan sänks från 3,5 till 2,5 enligt de nya riktlinjerna. Planförslagets lösningar för cykelparkering är flexibla och de nya riktlinjerna bedöms därför inte påverka planens utformning.

Stefan Rosén, Planarkitekt