



Mobilitets- och parkeringsutredning

DP GUNNILSE TÄDGÅRDSSTAD

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning Gunnilse centrum

Författare: Louise Granér, louise.graner@stadsbyggnad.goteborg.se

Kontaktperson: Sirpa Antti-Hilli, sirpa.antti-hilli@stadsbyggnad.goteborg.se

Göteborgs stads "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg stad" daterad 2021-12-17 har använts som förutsättning för utredningen.

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Upprättad av
1.0	2022-12-15	Stadsbyggnadsförvaltningen (Louise Granér)
2.0	2025-09-01	Stadsbyggnadsförvaltningen (Louise Granér)
3.0	2025-12-16	Stadsbyggnadsförvaltningen (Louise Granér)



Sammanfattning

Planområdet ligger inom zon D, och parkeringstalens startvärde är satt utifrån de tal som beslutats för denna zon. Ett avdrag jämt emot startvärdena sker för verksamheterna (inklusive skolverksamheterna), i enlighet med parkeringsanvisningarna, eftersom området bedömts ha god sammanvägd tillgänglighet. Ett avdrag kan också ske för bostäderna ifall apotek, alternativt öppen hälso-/sjukvård eller tandvård, uppförs.

Del av bilparkeringarna för bostäderna och skolan planeras ske på området väster om livsmedelsbutiken, genom att de bostadsaktörerna köper in denna mark.

Ingen projektanpassning har varit relevant för vare sig bilparkeringstalen eller cykelparkeringstalen. Parkeringstalen har heller inte anpassats för mobilitetsåtgärder eftersom detta inte varit aktuellt för någon aktör under planprocessen. Om mobilitetsåtgärder sker i samband med bygglovets kan möjlighet till lägre parkeringstal prövas i detta skede.



Innehåll

Sammanfattning.....	2
INLEDNING.....	1
PARKERINGSTAL	2
Startvärde (analyssteg 1).....	2
Fastställ zon	2
Startvärde för bilparkering	2
Startvärde för cykelparkering.....	3
Bilparkering bostäder	4
Bilparkering verksamheter	5
Cykelparkering bostäder, skola och verksamheter	5
Projektanpassning (analyssteg 3).....	5
Bilparkering bostäder	5
Bilparkering verksamheter	5
Cykelparkering bostäder och verksamheter	6
Mobilitetsåtgärder	6
Resultat P-tal	6
Parkeringsplatser inom detaljplanen	7
Antal platser för ny bebyggelse.....	7
Cykelparkering.....	10
Parkering för ny bebyggelse	10
Lokalisering och utformning av parkeringen.....	11
REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSCHEDE	12
Förutsättningar för kostnadstäckning.....	12
Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet	12

INLEDNING

Planområdet ligger i Gunnilse, cirka 12 kilometer från centrala Göteborg.

Planområdet rymmer i huvudsak bostäder och intentionen är att bygga både flerbostadshus, parhus och radhus inom området. Förutom bostäder planläggs även för en grundskola, en förskola, ett BmSS (boende med särskilt stöd) centrumverksamhet (en befintlig livsmedelsbutik som ges möjlighet att byggas ut) samt en fastighet för verksamheter. Utöver detta ingår vissa befintliga byggnader och en kyrka.

Förskolan planeras för upp till 8 avdelningar och grundskolan för cirka 540 elever. Antalet bostäder är, i aktuell skiss, knappt 350 bostäder. 250 bostäder planeras som vanliga lägenheter, 6 stycken som BmSS (boenden med särskild service) och 75 bostäder som radhus/parhus. Detaljplanen reglerar dock inte exakt boendetyper på alla ytor, varför fördelningen och antalet kan justeras. I norra delen av planområdet finns en livsmedelsbutik där utbyggnad med apotek möjliggörs.

Detta dokument redogör för aktuella parkeringstal utan mobilitetsåtgärder. Men om de aktörer som ska utveckla området genomför mobilitetsåtgärder så kan antalet parkeringar ses över och minskas.



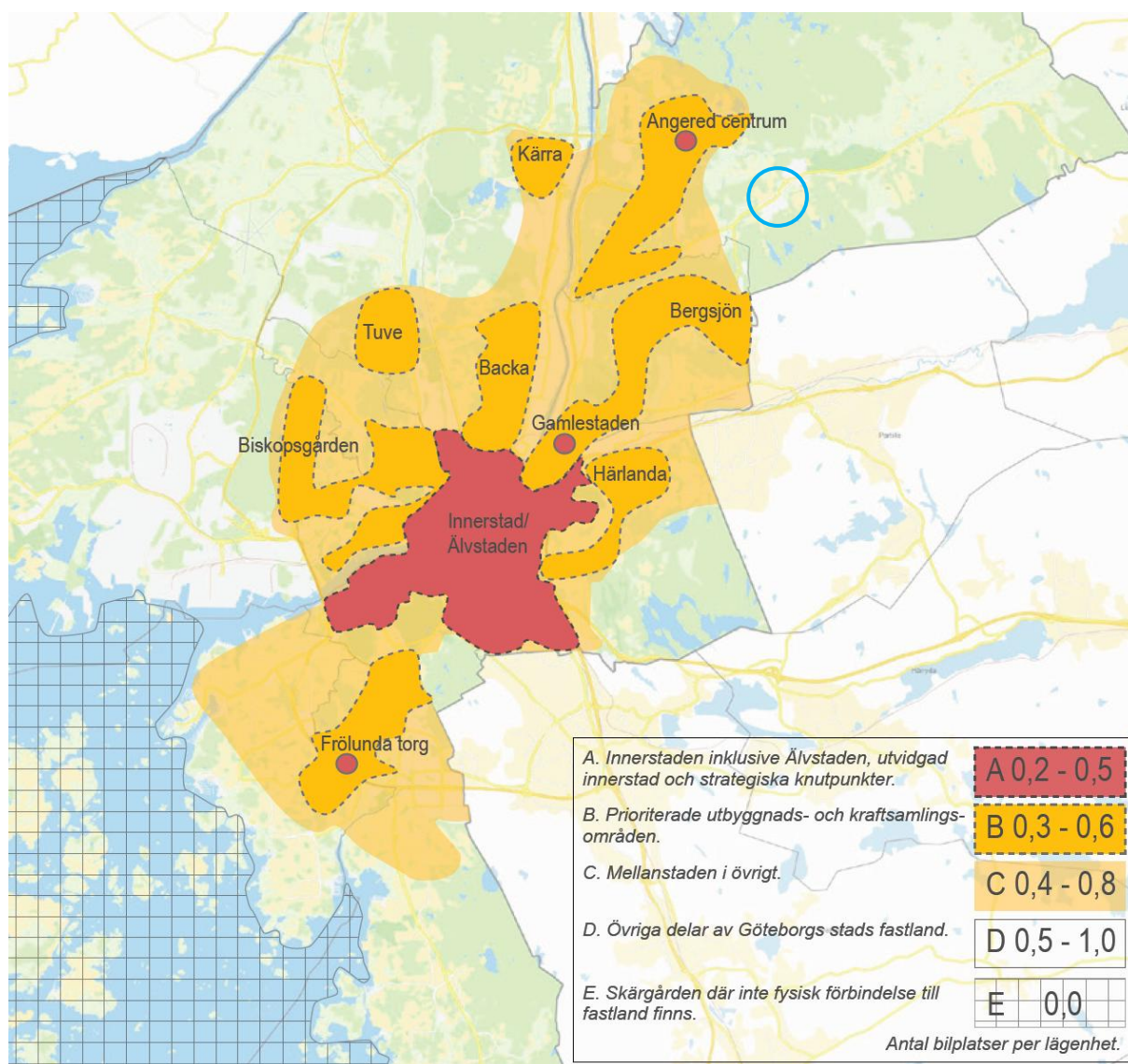
Planområdets avgränsning och förhållande till övriga Gunnilse

PARKERINGSTAL

Startvärde (analyssteg 1)

Fastställ zon

Planområdet ligger inom den zon som benämns *D – Övriga delar av Göteborgs stads fastland*.



Figur 1 Utsnitt från "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad".

Startvärde för bilparkering

Enligt "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad" är startvärden för bilparkering inom aktuellt område följande:

Flerbostadshus

1 plats per lägenhet

En- och tvåbostadshus:

1 plats per bostad, samt 0,1 besöksparkering per bostad

Handelsverksamheter:

35 platser per 1000 BTA

Förskola:

1,4 platser per avdelning för anställda + 1,4 platser per avdelning för besöksparkering (korttidsparkering)

Grundskola (7-9):

1,4 platser per klass för anställda + 0,8 platser per klass för besöksparkering (korttidsparkering)

Bostäder med särskild service:

0,4 platser per bostad

Startvärde för cykelparkering

Enligt "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad" är startvärden för cykelparkering inom aktuellt område följande:

Flerbostadshus

2,5 platser per lägenhet (varav 0,5 för besökare/tillfällig användning boende)

En- och tvåbostadshus:

Ej relevant att reglera

Verksamheter:

Parkering ska anordnas så att efterfrågan för anställda och besökare vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning. Antalet anställda och besökare ska beräknas för veckomaxtimmen. Då uppgifter saknas för veckomaxtimme har beräkningar i detta dokument gjorts kring schabloner för antal anställda och mängd besökare samt färdmedelsfördelning. Då dessa tal bygger på färdmedelsfördelning idag bör de ses som minimala. Göteborg stad verkar för att andelen som cyklar ska öka, varför utrymme till fler cykelparkeringar också måste finnas.

Färdmedelsfördelningen för Lärjedalen, som är den stadsdel som planområdet ligger inom, är 15% för anställda och 6% för besökare.

Grundskola (7-9):

15 platser per klass samt 15 procent av antalet anställda.

Förskola:

2 platser per avdelning samt 15 procent av antalet anställda.

Bostäder med särskild service

15 procent av antal anställda. Ytterligare någon parkeringsplats bedöms dock rimligt att ordna för besökare.

Lägesbedömning (analyssteg 2)

Bilparkering bostäder

I detta avsnitt anpassas parkeringstalet för bil utifrån platsens läge och dess förutsättningar. Om projektet ligger nära stort stadsdelscentrum och/eller har god sammanvägd tillgänglighet kan parkeringstalen sänkas.

Stort stadsdelscentrum

Angered centrum ligger cirka 3,5 kilometer från planområdet, vilket är positivt eftersom det ger ett större serviceutbud inom cykelavstånd. Dock är avståndet för långt för att ge ett lägre parkeringstal. Planområdet ligger således inte inom direkt närhet till ett stort stadsdelscentrum.

Sammanvägd tillgänglighet

För att området ska bedömas ha god sammanvägd tillgänglighet så behöver följande kriterier uppfyllas:

- Området ska ha direkt närhet till god kollektivtrafik. Med detta menas att det inom 500 meters verkligt gångavstånd från projektområdet gräns finns en hållplats med 10 minuters-trafik under högrafik (vardagar 06–08.30 samt 15–18).
- Området ska ha direkt närhet till bra cykelinfrastruktur, vilket avser att avståndet från projektområdets gräns till det övergripande cykelvägnätet eller pendelcykelnätet inte ska överskrida 500 meter verkligt cykelavstånd via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata alternativt 100 meter verkligt cykelavstånd via andra gator.
- Med direkt närhet till service och andra urbana verksamheter avses ett verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns. Detta avstånd gäller för servicefunktioner som bidrar till lägesbedömningen av mobilitetsförutsättningar för en plats. För att kriterier ska vara uppfyllt ska följande typer av funktioner finnas tillgängligt: dagligvaruhandel och förskola eller grundskola, samt öppen hälso-/sjukvård, tandvård eller apotek.

Projektet har kollektivtrafik med god turtäthet (en buss ungefär var 10:e minut under angivet tidsintervall under morgon och eftermiddag, samt inom 500 meter), och bedöms uppnå kraven gällande kollektivtrafik.

Cykelbanor finns och kommer att byggas ut i samband med att detaljplanen genomförs. Efter detaljplanens genomförande bedöms planområdet därmed ha direkt närhet till god cykelinfrastruktur.

Gällande service och andra urbana verksamheter så finns eller planeras dagligvaruhandel, förskola och grundskola inom planområdet. Apotek eller vårdcentral eller dylikt finns inte, men möjliggörs inom centrumändamålet vid livsmedelsbutiken. Då övriga kriterier uppfylls är områdets parkeringstal beroende av om ett apotek (eller dylikt) etableras inom planområdet eller inte. Då det idag inte finns någon sådan funktion planerad inom området behöver detaljplanen ta höjd för att det inte etableras något apotek eller dylikt och att god sammanvägd tillgänglighet inte uppnås.

Om sammanvägd tillgänglighet skulle uppnås, ifall ett apotek etableras eller om tillgången till service och andra urbana verksamheter ändå kan bedömas som god ges ett avdrag om 0,1 platser per lägenhet för flerbostadshus. För en- och tvåbostadshus görs inga avdrag.

Bilparkering verksamheter

I detta avsnitt anpassas parkeringstalet för bil utifrån platsen läge och dess förutsättningar. Om projektet har god sammanvägd tillgänglighet så kan parkeringstalen sänkas.

Sammanvägd tillgänglighet

För att uppnå kriterierna för god sammanvägd tillgänglighet för verksamheter så krävs närhet till god kollektivtrafik och direkt närhet till cykelinfrastruktur enligt följande kriterier:

- Området ska ha direkt närhet till god kollektivtrafik. Med detta menas att det inom 500 meters verkligt gångavstånd från projektområdet gräns finns en hållplats med 10 minuterstrafik under högtrafik (vardagar 06–08.30 samt 15–18).
- Området ska ha direkt närhet till bra cykelinfrastruktur, vilket avser att avståndet från projektområdets gräns till det övergripande cykelvägnätet eller pendelcykelnätet inte överskrider 500 meter verkligt cykelavstånd via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata alternativt 100 meter verkligt cykelavstånd via andra gator.

Det finns en hållplats med 10 minuters-trafik under högtrafik, vilket innebär att närhet till god kollektivtrafik finns. Planområdet har också direkt närhet till god cykelinfrastruktur.

Då planområdet har god tillgänglighet till god kollektivtrafik och cykelinfrastruktur så kan ett avdrag på startvärdet om 15 procent göras. Detta innebär 30 platser/1000 BTA för handelsverksamhet. Även parkering för skola och förskola kan reduceras med 15%.

Cykelparkering bostäder, skola och verksamheter

Antalet cykelparkeringar kan höjas om utrymmet för bilparkering begränsas eller minskas på grund av att projektområdets läge ger goda förutsättningar för cykel. Parkeringstalet för cykel kan även sänkas om förutsättningarna för att ta sig till platsen med cykel är dåliga och inte bedöms kunna förbättras.

Det bedöms inte finnas motiv till att höja eller sänka cykelparkeringstalen utifrån planområdets geografiska läge.

Projektanpassning (analyssteg 3)

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

Bilparkering bostäder

Lägenhetsfördelning är inte känd, och ingen justering av talen görs därför. Området förväntas få en variation av lägenhetsstorlekar.

Bilparkering verksamheter

Inom planområdet finns dels en livsmedelsbutik där möjlighet ges till utbyggnad eller etablering av ytterligare mindre centrumverksamhet. Dels finns en mindre verksamhetsyta som ingår i Äspereds industriområde.

För livsmedelsbutiken har verksamheten gjort en egen parkeringsanalys där det konstateras att butiken har ett stort geografiskt upptagningsområde där de flesta kunder bor mer än en kilometer från butiken

och många betydligt längre än så också. Detta bedöms ge dåliga förutsättningar för hållbart resande till butiken och andel bilkunder bedöms bli cirka 90 % (nuläge 95%). Beräkningar har även gjorts kring antal kunder efter utbyggnad och snitttid i butik och utifrån detta har parkeringsbehovet beräknats till totalt 70 platser.

70 platser är fler platser än vad parkeringstalen anger, men utifrån att behoven för olika verksamheter och geografiska placeringar skiljer sig bedöms parkeringstalen inte vara tillämpbara för alla verksamheter.

För den industriverksamhet som finns i västra delen av planområdet har inga parkeringstal beräknats eftersom typ av verksamhet eller verksamhetsstorlek inte är känd. Verksamheten ska dock tillgodose sitt eget parkeringsbehov inom kvartersmarken.

Cykelparkering bostäder och verksamheter

Cykelparkeringstalen kan höjas eller sänkas om utrymmet för bilparkering begränsas eller minskas på grund av att projektområdets läge ger goda förutsättningar för cykel. Parkeringstalet för cykel kan också sänkas om förutsättningarna för att ta sig till platsen med cykel är dåliga och inte bedöms kunna förbättras. Utifrån dagens förutsättningar bedöms det inte finnas motiv att höja eller sänka parkeringstalen för cykel.

Mobilitetsåtgärder

Möjlighet finns att uppföra bilpool eller andra mobilitetsåtgärder inom planområdet, som ger en lägre efterfrågan på parkering. Under planskedet har dock inga mobilitetsåtgärder varit aktuella varför detaljplanen och mobilitetsutredningen tar höjd för att detaljplanen ska genomföras utan mobilitetsåtgärder. Om det ändå kommer att genomföras mobilitetsåtgärder så ska dessa avdrag hanteras i samband med bygglov.

Resultat P-tal

I detta avsnitt presenteras resultatet av kapitlet.

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Sammanvägd tillgänglighet	Projektanpassning	Mobilitetslösningar	Resultat
Bil						
Bostäder - flerbostadshus	1	-	Ev. -0,1* om apotek eller dylikt uppförs	-	-	Ingen ändring (Ev. 0.9)
Bostäder – radhus	1,1		-	-	-	Ingen ändring
Verksamheter	Särskild utredning krävs när typ av verksamhet är bestämt.		(-15 %* ges för handel och kontor)	-	-	Särskild utredning krävs när typ av verksamhet är bestämt.
Grundskola (7-9)	1,4 platser anställda + 0,8 platser besöksparkering per klass		-15% för anställda -15% för hämta/lämna	-	-	1,19 platser anställda + 0,68 platser korttidsparkering (per avdelning)



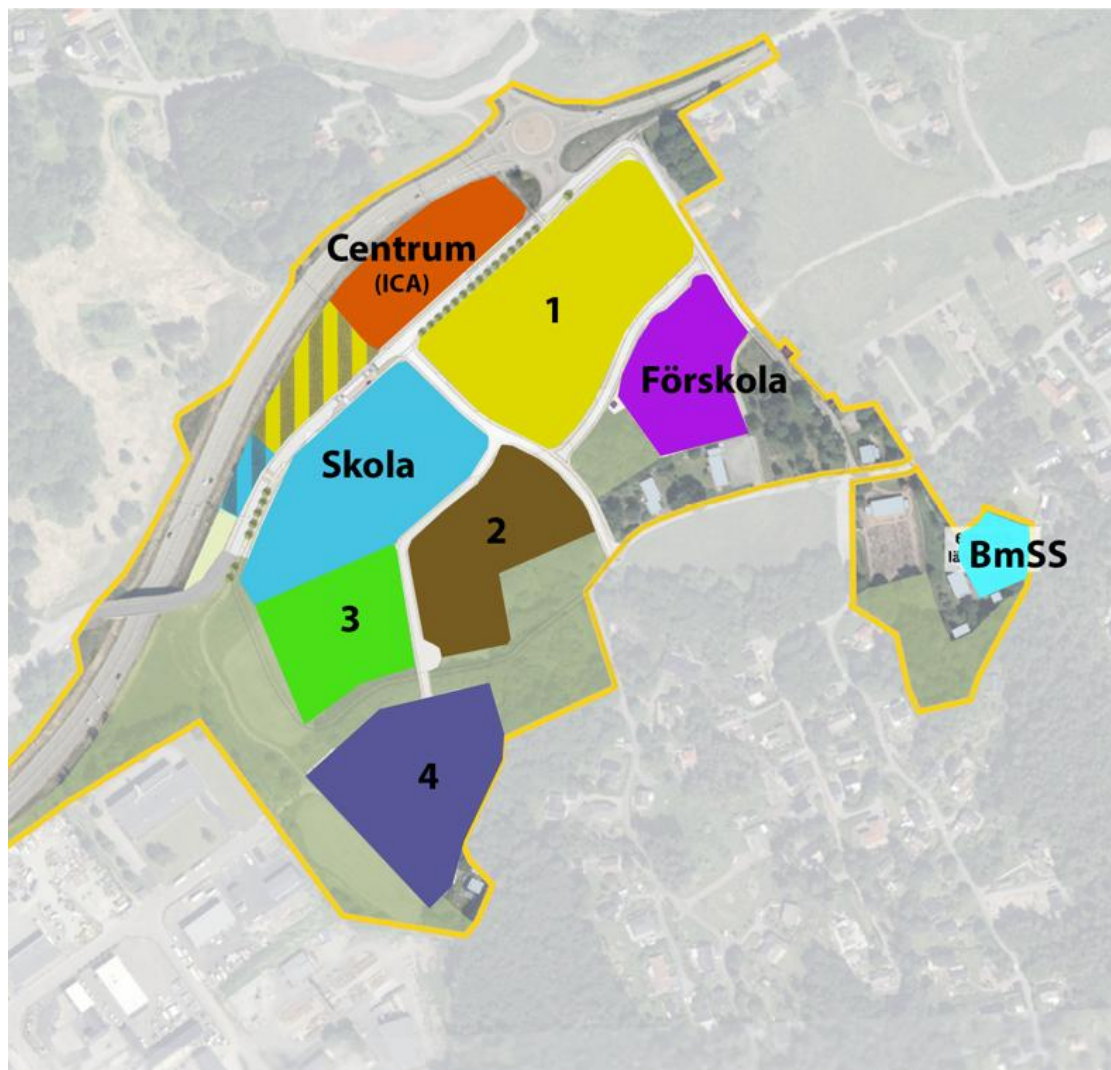
Förskola	1,4 platser anställda + 1,4 platser korttidsparkering, per avdelning		-15% för anställda -15% för hämta/lämna*	-	-	1,19 platser anställda + 1,19 platser korttidsparkering (per avdelning)
BmSS (Boende med särskild service)	0,4 platser per lägenhet		-	-	-	<i>Ingen ändring</i>
Cykel						
Bostäder - flerbostadshus	2,5		-	-	-	<i>Ingen ändring</i>
Verksamheter	15 procent av antalet anställda + 6 procent av antalet besökare		-	-	-	<i>Ingen ändring</i>
Grundskola (4-9)	15 platser per klass + 15 % av antalet anställda		-	-	-	<i>Ingen ändring</i>
Förskola	15 platser per klass + 15 % av antalet anställda		-	-	-	<i>Ingen ändring</i>
BmSS (Boende med särskild service)	15 % av antalet anställda		-	-	-	<i>Ingen ändring</i>

* Avdraget bygger på att apotek uppförs vid livsmedelsbutiken.

Parkeringsplatser inom detaljplanen

Antal platser för ny bebyggelse

Beräknat antalet platser för exploateringen utifrån framräknade parkeringstal och exploateringsens antal lägenheter/BTA, uppdelat på bostäder samt för respektive område redovisas nedan. Observera att antalet bostäder bygger på framtagna skisser och att antalet kan ändras till bygglovsskedet.



Bil	Beräknat parkeringstal	Antal/Yta	Antal parkeringsplatser
Område 1 Norr Bostäder – flerbostadshus Framtiden byggutveckling	1,0	200	200
Område 2 Centralt Bostäder – radhus (Egnahemsbolaget)	1,1	44	49
Område 3 Väst Bostäder – flerbostadshus (BoKlok)	1,0	38	38



Område 4	1,1	44	49
Söder Bostäder - radhus (Jålab)			
Boende med särskild service	0,4/lgh	6 lgh	2
Förskola	Korttid: 1,19 per avdelning Anställda: 1,19 platser per avdelning	8 avdelningar	20
Grundskola	Korttid: 0,68 per klass Anställda: 1,19 platser per klass	540 elever (18 klasser)	35
ICA	30/1000 BTA	1700 BTA (1500 BTA ICA + 200 BTA övrigt)	Beräkningar utifrån parkeringstalen anger 60 platser. Verksamhetens egen utredning kring parkeringsbehovet anger ett behov om 70 platser.
		Summa:	Cirka 460

Lokalisering och utformning av parkering

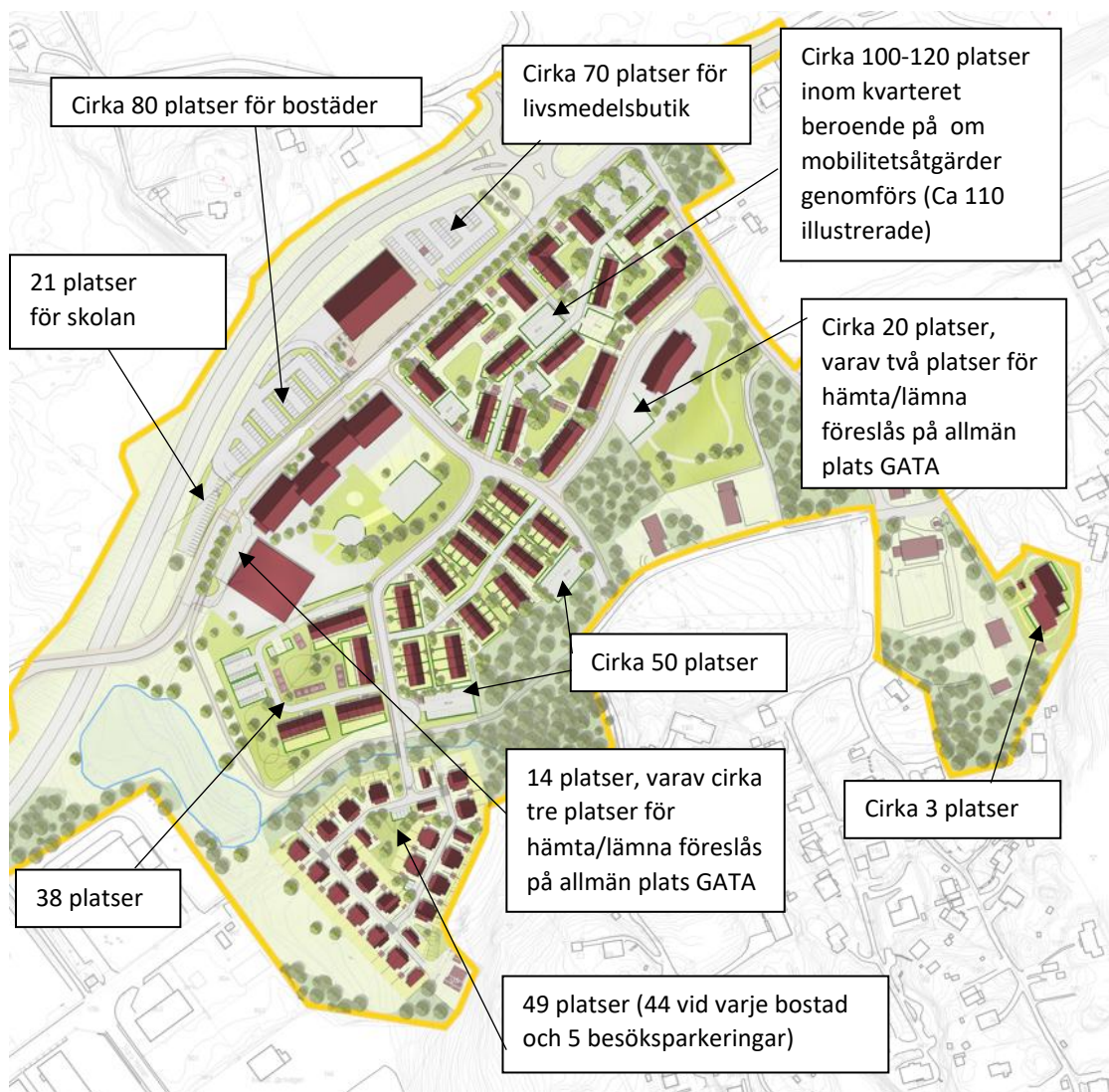
Parkeringen ska som huvudprincip parkeras inom den egna fastigheten.

Grundskolans parkering är uppdelad på en samlad yta vid skolbyggnad och en parkeringsyta väster om ICA. Parkeringsplatserna kommer finnas både vid skolbyggnaden och på ytan norr om Dunörtsvägen (cirka 20 stycken). Utöver dessa parkeringsplatser så planeras angöringsfickor på allmän plats gata vid skolan på Dunörtsvägen. Anledningen är att bibehålla så mycket av trafikrörelserna längs de större gatorna och inte skapa rundkörning inne i trädgårdsstadens gatunät. Även vid förskolan finns utrymme för en angöring och lastzon längs allmän plats gata för att prioritera naturvärden och friyta på förskolegården.

Även för bostadskvarteret i nordost (område 1) är området uppdelat med en samlad parkeringsyta norr om Dunörtsvägen som kompletterar parkeringen vid bostadshuset. På ytan norr om Dunörtsvägen beräknas cirka 75 parkeringar kunna rymmas, övrig parkering ska rymmas inom bostadskvarteret.

Parkering för rörelsehindrade ska ske i enlighet med gällande lagstiftning, maximalt 25 meter från entré. Framtagen illustration visar var parkering för rörelsehindrade ska ske. På vissa platser löses parkeringen genom egen infart från gata, på andra ställen ligger parkeringen i en samlad parkering, och ytterligare andra nås genom en mindre körbar gång- och cykelväg som endast ska användas av de ska nå PRH-parkeringen, och i särskilda fall för angöring.

Angöring sker genom utpekade parkeringsplatser och kvartersgator. Avfallsfordon föreslås stanna i gatan, endera på allmän gata eller på kvartersgator.



Figur 2 Illustration som visar var parkeringsplatserna föreslås placeras inom området

Cykelparkering

Parkering för ny bebyggelse

Cykel	Beräknat parkeringstal	Antal/Yta	Antal parkeringsplatser
Område 1 Norr Bostäder – flerbostadshus	2,5	200	500
Område 2 Centralt Bostäder – radhus	Ej relevant	-	-



Område 3 Väst Bostäder – flerbostadshus	2,5	38	95
Område 4 Centralt Bostäder – radhus	Ej relevant	-	-
Boende med särskild service	15 % av de anställda	6 lgh, 3 anställda	1 (något fler bör dock ordnas)
Förskola	2 platser/ avd. för hämta/ lämna + 2 platser/avd för barn + 15 % av 24 anställda	8 avdelningar	36
Grundskola	10 platser/klass + 15 % av 60 anställda	540 elever (18 klasser)	189
ICA	10 anställda per 1000 BTA, 15 % färdas med cykel. 45 besökare per 1000 BTA, varav 6 % färdas med cykel.	1700 BTA (1500 BTA ICA + 200 BTA Apotek)	7 (antalet utgör minimalt, något fler bör ordnas)
		Summa:	938

Lokalisering och utformning av parkeringen

Cykelparkeringar ska hanteras inom den egna fastigheten och bör placeras i anslutning till entrén.

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSCHEDE

Området är inte utformat för att rymma parkering på allmän plats. Den enda parkering som planeras på allmän plats är den intill skolan samt förskolan och den är anvisad till just skolan och förskolan. Ingen risk ses därför att parkeringsplatserna som byggs inte kommer nyttjas till följd av att det finns mer attraktiv gatuparkering.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Varje aktör/fastighetsägare kommer att ansvara för och bekosta sina egna parkeringar.

Utgångspunkten bör vara att kostnaderna för parkering i största möjliga mån ska bekostas av den som nyttjar parkeringsplatsen och inte delfinansieras av bostads- och lokalhyror. Vilka kostnader för drift och investering som parkeringen medför bör beräknas i nästa skede för att klargöra hur månadskostnaden blir och hur den ska finansieras.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Området kan komma att byggas ut etappvis. De flesta delområden ansvarar dock för sin egen parkering, vilket innebär att parkering och bostäder färdigställs samtidigt. Vid centrum ska dock bostäder anläggas för ett större behov (bostadsområde 1 samt förskola, skola), varför de parkeringsplatserna behöver anläggas innan eller samtidigt som område 1, skola och förskola, färdigställs.