Mobilitet- och parkeringsutredning för Ebbe Lieberathsgatan

HugoNils Arkitekter
Angelika Nano
2025-10-15

Konsult: HugoNils Arkitekter AB

Handläggare: Angelika Nano, Arkitekt MSA

Mail: angelika@hugonils.se

Telefon:+46 73 803 11 21

1. Sammanfattning

I Krokslätt, som är ett primärområde inom stadsområde Centrum i Göteborg planeras nybyggnation av 29 nya lägenheter samt 3 nya lokaler uppförs. Dessa kommer att uppföras i två separata huskroppar som förbinds via ett gemensamt garage. Ovanpå garaget anläggs en gemensam gård som knyter samman byggnaderna. Projektet är beläget längs Ebbe Lieberathsgatan i nordost samt Brynolfsgatan i sydväst. Den har direkt närhet till gång och cykelstråk samt direkt närhet till busshållplats ”Göteborg Varbersgatan” på Mölndalsvägen som trafikeras av spårvagnar 2 och 4 samt buss 4E med en god turtäthet.

Projektet är belägen inom zon A med ett startvärde för bilparkeringstal på 0,5 platser per lägenhet samt 5 platser/ 1000kvm BTA lokaler. Efter att analyssteg 1 – 4 har tillämpats blir det *15* bilparkeringar för boende + 1 bilparkering för lokaler.

För cykel är startvärde 2,5 platser per lägenhet och för lokaler 25% av antal anställda + 11% av antal besökare. Efter att analyssteg 1 – 4 har tillämpats blir det 87 cykelplatser för boende + 1 cykelplats för lokaler.

Innehåll

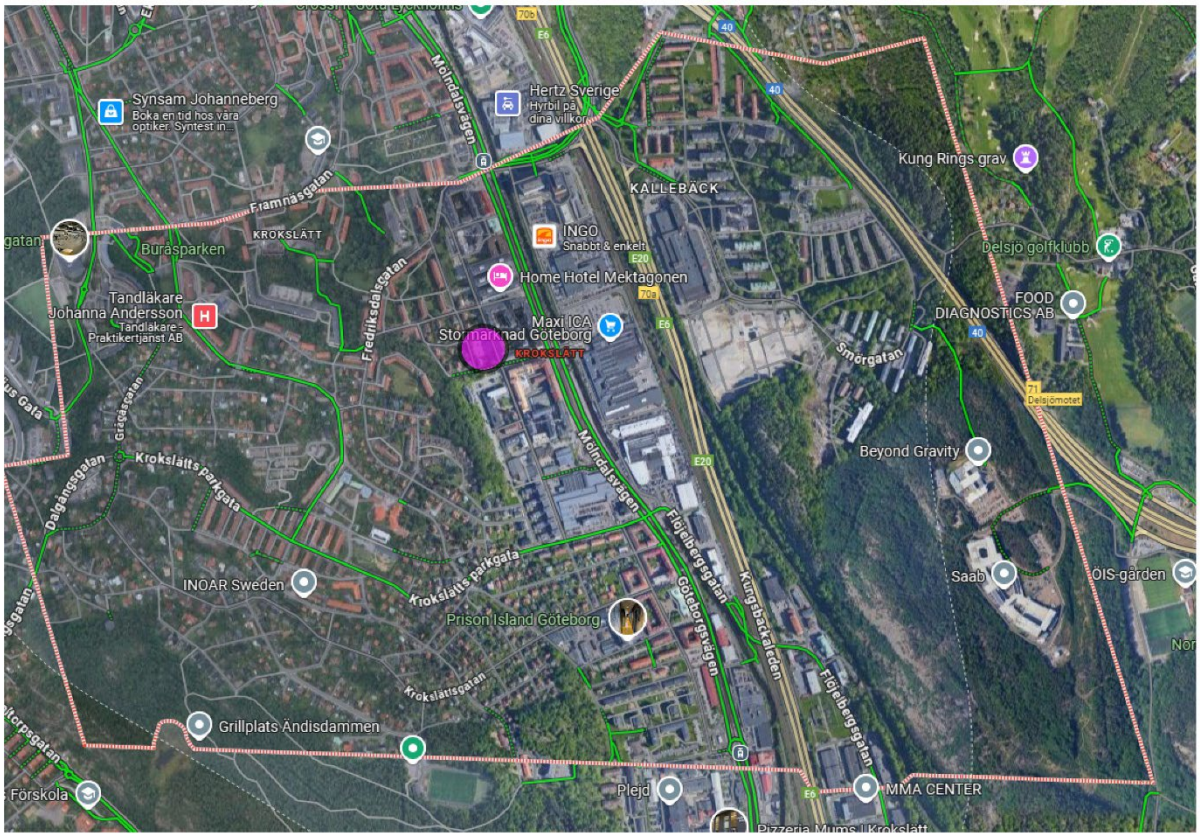
Innehåll

1. Sammanfattning 2
2. Inledning 4
3. Förutsättningar 5
4. Beräkning av parkeringstal och antal parkeringsplatser 6
4.1 Analyssteg 1-Startvärde 7
Bilparkering 7
Cykelparkering 8
4.2 Analyssteg 2-Lägesbedömning 9
Bilparkering 9
Cykelparkering 9
4.3 Analyssteg 3 - Projektanpassning 10
Bilparkering 10
Cykelparkering 11
4.4 Analyssteg 4-Mobilitetsåtgärder 12
5. Utformning av parkering 12
6. Parkering och angöring på gatumark 14
7. Förutsättningar för kostnadstäckning 15
8. Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet 15

2. Inledning

I Krokslätt i stadsområde Centrum i Göteborg ska Vestlundbolagen bygga 2 nya huskroppar med totalt 29 lägenheter och 3 lokaler, se figur 1 och 2. Fastigheten nås med bil via Ebbe Lieberathsgatan där även gångbana och cykelbana tillhörande det övergripande nätet finns. Närmsta hållplats är ”Göteborg Varbersgatan” på Mölndalsvägen med ca 2 min gångavstånd.

För att beräkna behovet av bil- och cykelparkering för den nya bebyggelsen har denna mobilitets- och parkeringsutredning tagits fram enligt *”Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, version 1.2”* (2021).



Figur 1. Karta vy över Krokslätt med aktuellt område markerad med magenta ellips

3. Förutsättningar

I projektet ska två nya huskroppar byggas med sammanlagt 29 lägenheter och 3 lokaler. De planerade bostäderna är fördelade i lägenheter om 2RoK, 3RoK och 4RoK, med varierande bostadsyta från minst 50kvm till max 121kvm. Projektet har därmed en normal lägenhetsfördelning.

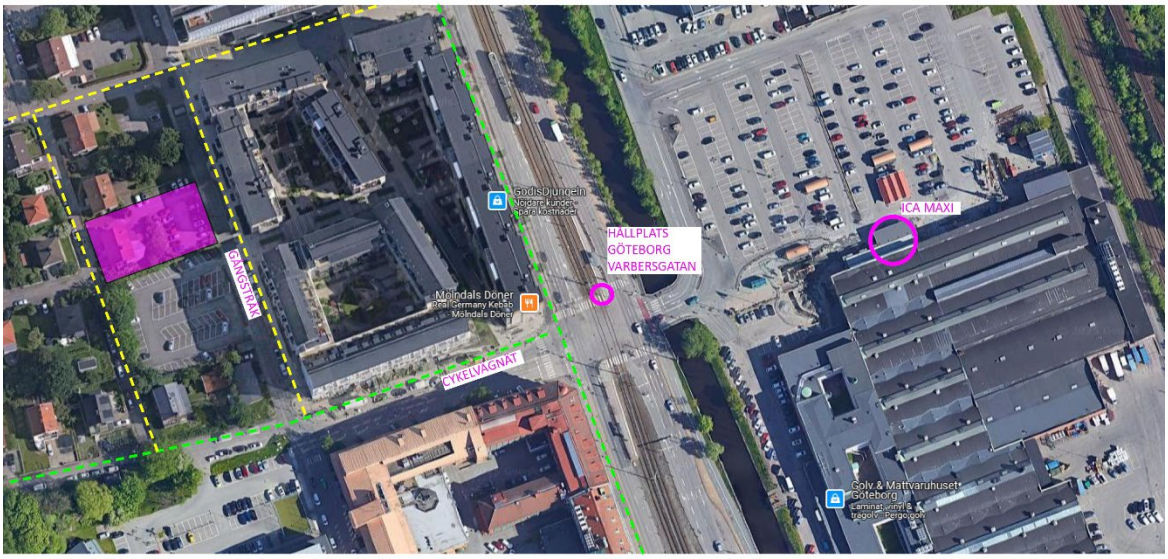
3 Lokaler befinner sig på gatuplan utmed Ebbe Lieberathsgatan. Dessa är i första hand avsedda till mindre kontorsverksamhet såsom enmansföretag.

Hållplatsen ”Göteborg Varbergsgatan” ligger cirka 180 meters gångavstånd från byggnadens huvudentré.

Det övergripande cykelvägnätet löper utmed Varbersgatan förbi projektområdet, ca 50 m från projektområdet.

Närmsta storhandel är Maxi ICA Stormarknad Göteborg som ligger ca 250 m gångavstånd.

Ersättningsbehov ska inte utredas, inga parkeringar går bort och behöver inte ersättas.



Figur 2. Skiss över projektområdet (färglagda magenta yta), gångstråk (gul streck) och cykelvägnät(grön streck) tillhörande det övergripande nätet, närmaste hållplats och stor handel (magenta elipse).

4. Beräkning av parkeringstal och antal parkeringsplatser

En beräkning av erforderligt antal parkeringsplatser för de nya bostäderna och lokaler presenteras i denna utredning. Beräkningen utgår från *”Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, version 1.2”* (2021).

Beräkningen för bilparkering genomförs i 4 steg med utgångspunkt i projektets läge i staden.

I beräkningssteg 1 erhålls ett normalspann för parkeringstalet, se tabell nedan för bilparkering (lokal jämställs med kontor i detta fall)

Analyssteg 1

Zon	Startvärde
A	0,5
B	0,6
C	0,8
D	1,0
E	0,0

Möjliga startvärden att välja i analyssteg 1 – normalspann för flerbostadshus.

Zon	Bilplatser/1000 BTA	
	Kontor	Handel
A	5	13
B och C	10	25
D	15	35

Startvärde för kontor och handel utifrån projektområdets läge i staden.

Parkeringstalet justeras därefter enligt steg 2–4 utefter lägesbedömning (steg 2), Projektanpassning (Steg 3) samt eventuella mobilitetsåtgärder (steg 4).

Beräkning för cykelparkering genomförs i 3 steg med ett startvärde på 2,5 platser (boende och besökare) per lägenhet. Lokal jämställs med kontor och beräkningen görs enligt tabell nedan

Stadsdel	Anställda [%]	Besökare [%]
Askim	21	9
Backa	38	16
Bergsjön	6	2
Biskopgården	19	8
Centrum	25	11
Frölunda	35	15
Gunnared	22	9
Härlanda	50	22
Högsbo	41	18
Kortedala	19	8
Kärra/Rödbo	11	5
Linnéstaden	24	10
Lundby	36	15
Lärjedalen	15	6
Majorna	46	20
Södra skärgården	74	32
Torslanda	18	8
Tuve/Säve	18	8
Tynnered	17	7
Älvsborg	36	16
Örgryte	37	16

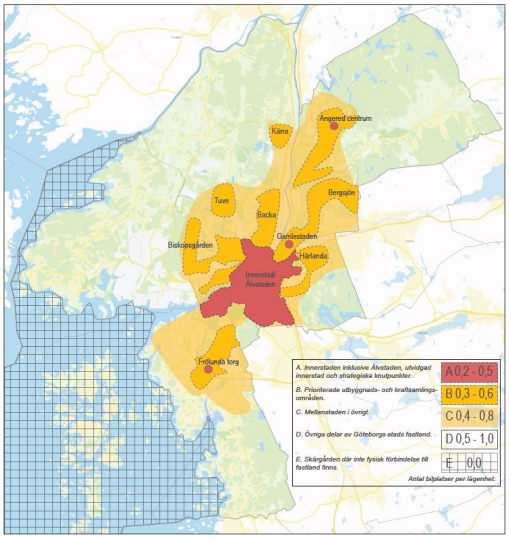
Antalet sedan kan justeras i motsvarande steg 2 och 3 som för bilparkering.

4.1 Analyssteg 1-Startvärde

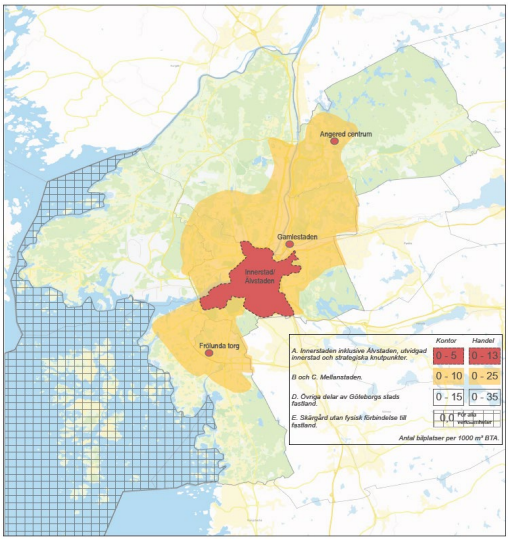
Projektet är beläget i Krokslätt i stadsområde Centrum i Göteborg inom zon A enligt figur nedan.

Bilparkering

Normalspannet för bilparkeringstalen är 0,2-0,5 parkeringsplats per lägenhet och 0–5 parkeringsplats per 1000 kvm BTA lokal. Som startvärde används det övre värdet för att sedan eventuellt justeras i steg 2-4.



Figur 3. Normalspann för parkeringstal vid flerbostadshus.



Figur 4. Normalspann för parkeringstal vid verksamheter.

Tabell 1a. Parkeringstal efter analyssteg 1

	P-tal bostäder/lgh	**P-tal lokaler/1000BTA**	**Justering**	**Antal parkeringsplatser**
Analyssteg 1 – Startvärde	0,5	5		**14,5 + 0,9 = 15,4**
Analyssteg 2 - Lägesbedömning				
Analyssteg 3 - Projektanpassning				
Analyssteg 4 - Mobilitetsåtgärder				

Cykelparkering

Parkeringstalet för cykel är **2,5** platser per lägenhet för en genomsnittlig lägenhetsfördelning vilket innebär **72,5** cykelplatser.
Parkeringstalet för cykel är **25%** anställda (uppskattas till 3st) + **11%**besökare (uppskattas till 1st) för veckomaxtimme vilket innebär **0,86** cykelplatser.

Tabell 1b. Cykeltal efter analyssteg 1

	Antal Cykelplatser bostäder (inomhus + i anslutning till entré)	**Antal Cykelplatser lokaler (anställda+besök)**	**Justering**	**Antal cykelplatser**
Analyssteg 1 – Startvärde	72,5 (58 + 14,5)	0,86 (0,75+0,11)		**72,5 + 0,86 = 73,4**
Analyssteg 2 - Lägesbedömning				
Analyssteg 3 - Projektanpassning				
Analyssteg 4 - Mobilitetsåtgärder				

Av dessa ska 14,5 platser placeras entrénära för besökare och tillfällig användning av boende och 58,8 platser ska placeras i cykelrum eller förråd. I analyssteg 2 och 3 kan detta komma att justeras.

4.2 Analyssteg 2-Lägesbedömning

I analyssteg 2 kan lägesbedömningen i zon A ge avdrag vid en god sammanvägd tillgänglighet.

Med god sammanvägd tillgänglighet avses direkt närhet till god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur.

Direkt närhet till kollektivtrafik innebär ett maxavstånd på 500 m räknat på faktiska gångvägen mellan projektområde och hållplats med ett tillägg på 10 m för varje meters höjdskillnad. UPPFYLLS

För närhet till god cykelinfrastruktur gäller samma riktlinjer som för kollektivtrafik om färdvägen är via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata. UPPFYLLS

Grundskola (Kunskapsskolan) finns belägen inom cirka 150 meters gångavstånd från byggnadens huvudentré. Dagligvaruhandel, inklusive apotek (Maxi ICA Stormarknad Göteborg), nås inom ungefär 250 meters promenadavstånd. UPPFYLLS

Bilparkering

Parkeringstalet för bostäder i flerbostadshus minskas med 0,05.

Avdrag kan göras med 15% till lokaler

Tabell 2. Parkeringstal efter analyssteg 2

	P-tal bostäder/lgh	**P-tal lokaler/1000BTA**	**Justering**	**Antal parkeringsplatser**
Analyssteg 1 – Startvärde	0,5	5		**14,5 + 0,9 = 15,4**
Analyssteg 2 - Lägesbedömning	*-0,05*	- 15%	0–15%	***14,45* + 0,75 = *15,2***
Analyssteg 3 - Projektanpassning				
Analyssteg 4 - Mobilitetsåtgärder				

Cykelparkering

I analyssteg 2 kan parkeringstalet för cykel höjas om möjligheterna till bilparkering är begränsad eller om projektets läge ger goda förutsättningar för cykel. Parkeringstalet kan sänkas om förutsättningarna att ta sig med cykel till platsen är dåliga och inte bedöms kunna förbättras.

Inga särskilda förutsättningar som påverkar parkeringstalet för cykel enligt steg 2 bedöms föreligga i projektet och parkeringstalet ligger därför kvar på totalt 73,4 platser efter analyssteg 2.

4.3 Analyssteg 3 - Projektanpassning

Bilparkering

I analyssteg 3 kan parkeringstalet justeras på grund av projektspecifika förutsättningar. Parkeringstalet sänks vid en övervägande del små bostäder och/eller vid särskilt goda möjligheter till samnyttjan av parkeringsplatser och höjs vid en övervägande del stora lägenheter och/eller särskilt dåliga möjligheter till samnyttjan.

Projektet har mer än 25% stora lägenheter (minst 4RoK). Det föreligger inte några särskilt goda möjligheter till samnyttjan. Efter analyssteg 3 höjs därför parkeringstalet för bostäder med 0,05/lägenhet.

BTA lokaler 180kvm

Lokalerna är avsedda för småskalig kontorsverksamhet, såsom enmansföretag, där inget kundmottagande förekommer.
Personaltäthet i lokaler är mindre än värden i tabellen och bilplatser för personal sänks till motsvarande värde. (36/1000kvm> 3/180kvm)

Verksamhet	Anställda per 1000 m²	Besökare per 1 000m²
Kontor	36	4
Handel	10	45

Tabell 3a. Parkeringstal efter analyssteg 3

	P-tal bostäder/lgh	**P-tal lokaler/1000BTA**	**Justering**	**Antal parkeringsplatser**
Analyssteg 1 – Startvärde	0,5	5		**14,5 + 0,9 = 15,4**
Analyssteg 2 - Lägesbedömning	*-0,05*	- 15%	0 - 15%	***14,45* + 0,75 = *15,2***
Analyssteg 3 - Projektanpassning	+0,05	- 50%	0,55-50%	***14,5* + 0,37 = *14,87***
Analyssteg 4 - Mobilitetsåtgärder				

Cykelparkering

I analyssteg 3 kan parkeringstalet justeras upp eller ner med 0,5 platser per lägenhet om projektet har en övervägande andel stora eller små lägenheter. Projektet har mer än 25% stora lägenheter (minst 4RoK). Parkeringstalet höjs med 0,5 platser per lägenhet i analyssteg 3. Parkeringstalet för cykel blir därmed 3,0 platser per lägenhet för projektet vilket motsvarar **87** platser.

BTA lokaler 180kvm

Personaltäthet i lokaler är mindre än värden i tabellen och cykeltal för personal sänks till motsvarande värde. (36/1000kvm> 3/180kvm)

Verksamhet	Anställda per 1000 m²	Besökare per 1 000m²
Kontor	36	4
Handel	10	45

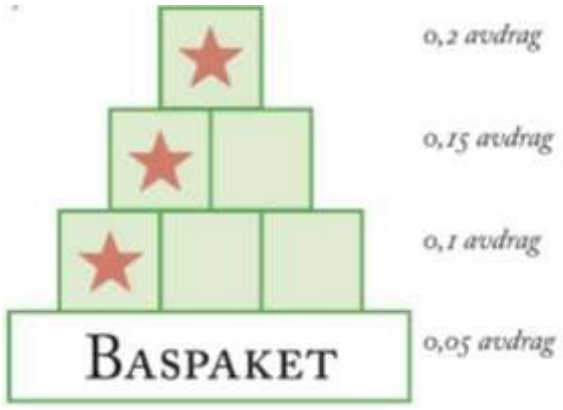
Tabell 3b. Cykeltal efter analyssteg 3

	Antal Cykelplatser bostäder (inomhus + i anslutning till entré)	**Antal Cykelplatser lokaler (anställda+besök)**	**Justering**	**Antal cykelplatser**
Analyssteg 1 – Startvärde	72,5 (58 + 14,5)	0,86 (0,75+0,11)		**72,5 + 0,86 = 73,4**
Analyssteg 2 - Lägesbedömning				
Analyssteg 3 - Projektanpassning	87 (72,5 + 14,5)	0,48 (0,37+0,11)		**87 + 0,48 =8 7,48**
Analyssteg 4 - Mobilitetsåtgärder				

4.4 Analyssteg 4-Mobilitetsåtgärder

I analyssteg 4 beror eventuell sänkning av parkeringstalen på vilka mobilitetsåtgärder som genomförs i projektet. Avdrag kan ske i 4 steg om 0,05 vardera enligt figur 4 nedan. Ett första steg är ett så kallat baspaket där alla åtgärder inom baspaketet ska vara utförda för avdrag. Därefter kan ytterligare avdrag göras om fler mobilitetsåtgärder genomförs i ytterligare 3 steg. Baspaketet och de övriga mobilitetsåtgärderna presenteras i bilaga 1.

Ett mobilitetsavtal tecknas mellan kommunen och byggherren om det är aktuellt med mobilitetsåtgärder som sänker parkeringstalen.



Figur 5. Steg för avdrag på parkeringstalen på grund av mobilitetsåtgärder. De gröna klossarna ovan baspaketet motsvarar det antal mobilitetsåtgärder som behöver genomföras för att uppnå avdrag på parkeringstalet.

I projektet avses inga mobilitetsåtgärder genomföras varför parkeringstalet ligger kvar på samma värde som efter analyssteg 3, dvs 0,55 platser per lägenhet.

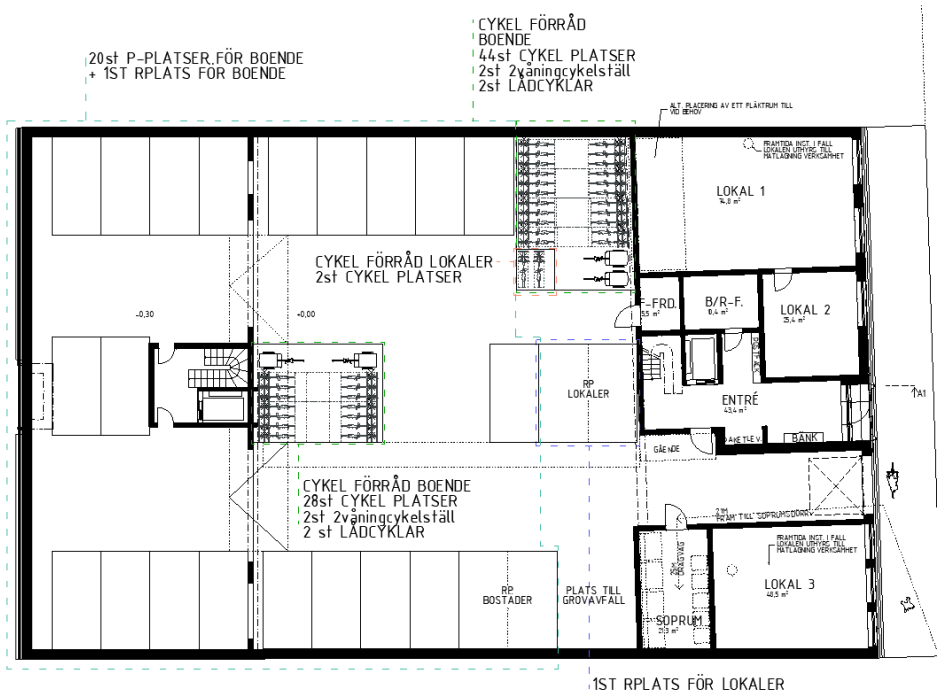
5. Utformning av parkering

Beräkningen visar att det behövs *15* parkeringsplatser för bostäder och 1st parkeringsplats för lokaler. Samtliga parkeringar löses i det gemensamma garaget. Där skapas det även en parkering för rörelsehindrade för bostäder samt parkeringsplats till lokaler blir en rullstolsplats. Dessa kan även användas som fyra vanliga parkeringsplatser så länge behov efter rullstolsplats inte finns.

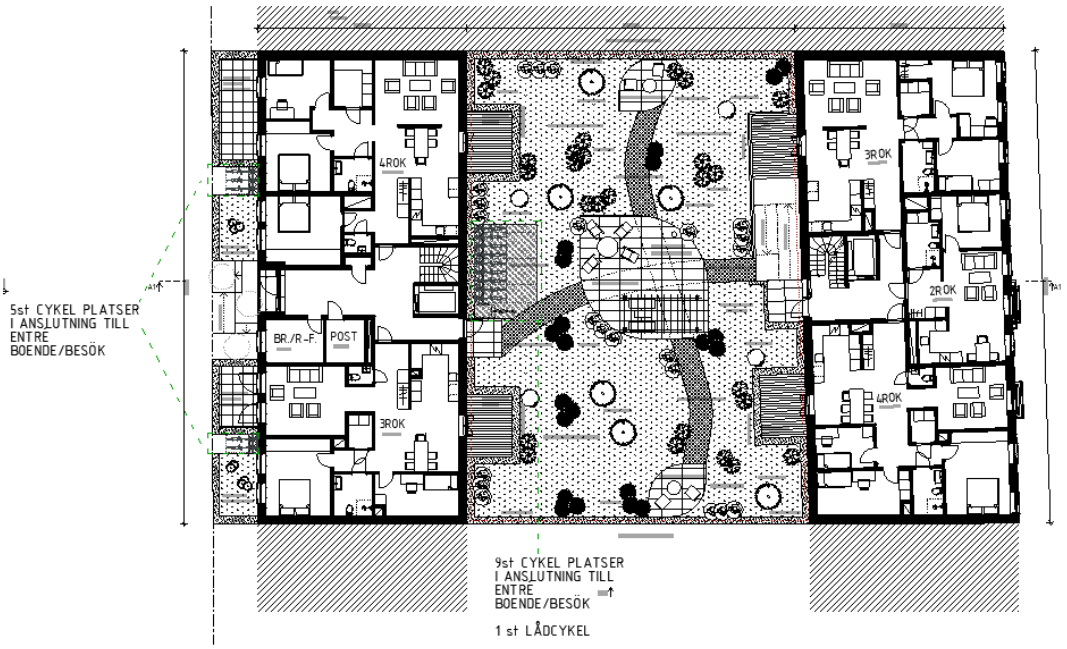
Två parkeringsplatser, motsvarande 10 % av totalen, avsätts för besökande. Garageentrén utformas på ett sätt som säkerställer att besökare enkelt kan nå dessa platser.

För cykelparkering visar utredningen att det behövs 15 entrénära platser samt 73 i förråd. Inomhus cykelplatser löses genom cykelförråd i det gemensamma garaget. Entrénära cykelplatser utformas delvis i anslutning till entré mot Brynolfsgatan samt på den gemensamma gården. 5% cykelplatser utformas så de rymmer platskrävande cyklar.

Fem cykelplatser är placerade i anslutning till entrén mot Brynolfsgatan och ligger inom kvartersmark. Se Figur 7, där den streckade linjen markerar fastighetsgräns.



Figur 6. Översikt utformning av bilparkering i garage och cykelparkering i cykelförråd.



Figur 7. Översikt utformning av cykelparkering i anslutning till entré.

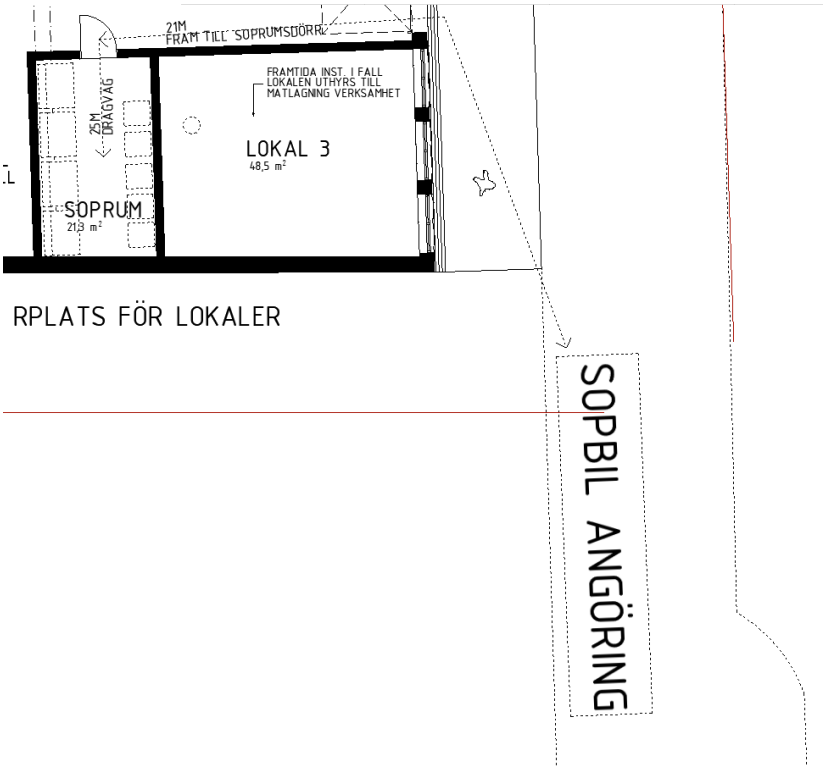
6. Parkering och angöring på gatumark

Gratis gatuparkering finns längs både Ebbe Lieberathsgatan och Brynolfsgatan.

Längs Ebbe Lieberathsgatan är parkeringstiden begränsad till 30 minuter, vilket gör den lämplig för kortare besök. Gatuparkering på Brynolfsgatan samt på vissa närliggande lokalgator väster om det aktuella området nyttjas främst av boende i befintliga bostäder och är sällan tillgänglig för övriga. Detta tyder på att den omgivande gatuparkeringen har låg attraktivitet, vilket innebär en låg risk för att de parkeringsplatser som planeras inom kvartersmark skulle stå oanvända.

Projektet planerar inte att hyra parkeringsplatser i andra anläggningar i området, utan tillgodoser hela parkeringsbehovet enligt redovisade beräkningar inom det egna garaget.

Angöring för sopbil, tillfälliga stopp för rörelsehindrade samt av- och pålastning kan ske från Ebbe Lieberathsgatan.
Det är inte möjligt att tillgodose dessa funktioner på kvartersmark, vilket motiveras av flera faktorer. Enligt Göteborgs stads vision, politiska beslut samt i dialog med aktuella exploatörer, ska kvarteren utformas i en klassisk arkitektonisk stil och med hög exploateringsgrad. Den klassiska stilen innefattar bland annat sockelvåningar avsedda för verksamheter, vilket bidrar till en mer levande och attraktiv stadsmiljö. Dessutom ställs krav på att området ska uppnå hög grönytefaktor, som en del av målet om en hållbar stadsdel.
Att anlägga angöringsytor för exempelvis sopbil samt av – och pålastning inom kvartersmark skulle kräva stora hårdgjorda ytor för vändning, backning och infartslösningar. Detta skulle stå i direkt konflikt med stadens vision, ambitionen om klassisk kvartersstruktur samt det övergripande målet om en grön och hållbar stadsmiljö.



Figur 8. Redovisning – sopbilangöring

7. Förutsättningar för kostnadstäckning

Uppskattad investeringskostnad beräknas till 600 tkr/p-plats vilket ger en månadsavgift på ca 2500 kr/månad. Marknadspriset för p-plats inomhus i området samt användarnas betalningsvilja uppskattas till ca 1750 – 2250 kr/månad. Detta sammantaget medför att sannolikhet för att en del av kostnaden för parkeringsanläggningen kommer behöva subventioneras beräknas som medel till stor sannolikhet.

8. Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Ingen etappindelning planeras för inflyttningen, och samtliga parkeringsplatser förväntas vara färdigställda i samband med denna. Därmed bedöms inga temporära parkeringslösningar utanför området vara nödvändiga.