

2020-04-14

# Mobilitets- och parkeringsutredning

Framtagen av Göteborgs stads stadsbyggnadskontor under arbetet med detaljplan för bostäder med särskild service vid Varnhemsgatan inom stadsdelen Kviberg, dnr: 0305/17



## Sammanfattning

Utredningen tar fram parkeringstal för bil och cykel för en pågående detaljplan för bostäder med särskild service (BmSS) vid Varnhemsgatan i Kviberg (diarienummer 0305/17).

Kategoriboenden, som BmSS tillhör, kan ibland ges lägre parkeringstal än normalspannet. Efter att steg 1–3 av mobilitets- och parkeringsutredningen genomförts har parkeringstalet för bil i samråd med lokalsekretariatet satts till 0,4 bilplatser/lägenhet, vilket för 8 lägenheter innebär 3 parkeringsplatser. En av dessa ska vara en parkeringsplats anpassad för rörelsehindrade. Platserna är främst till för personal och besökare, då de boende på ett BmSS inte har bil. Inga mobilitetsåtgärder genomförs, eftersom parkeringstalet redan är lågt satt.

Parkeringstalet för cykel sätts till 1 cykelplats/lägenhet, vilket för 8 lägenheter innebär 8 cykelplatser. Efter att steg 1–3 av mobilitets- och parkeringsutredningen genomförts för cykel är cykelparkeringstalet satt i samråd med lokalsekretariatet, eftersom lägre cykelparkeringstal kan övervägas vid kategoribostäder.

Eftersom detaljplanens genomförande innebär att ett antal befintliga parkeringsplatser tas i anspråk har även parkeringstalet enligt gällande riktlinjer räknats ut för den bostadsrättsförening som arrenderar dessa platser. Se bilaga 1, *Parkeringstal för närliggande bostadsrättsförening*. Detta visar att det inte finns ledig kapacitet i bostadsrättsföreningens parkeringsbestånd. Däremot bedöms bostadsrättsföreningen till stor del kunna ersätta de cirka 19–22 parkeringsplatser som försvinner för deras del genom att anlägga nya på sina tomträtter. Se bilaga 2, *Eventuella parkeringsplatser på Kviberg 12:1, 13:1 och 14:1*.

## Versionshantering

Datum	Version	Beskrivning	Ändrat av
190118	1.0	Utredning framtagen av SBK, för TK att granska.	Ulrika Lindahl
190322	1.1	Ändrad efter kommentarer från TK och LS.	Ulrika Lindahl
200414	1.2	Uppdaterat antal p-platser som tas i anspråk för utbyggnad enligt detaljplanen.	Ulrika Lindahl

## Inledning

### *Bakgrund och syfte*

Detaljplanens syfte är att möjliggöra cirka 8 bostäder med särskild service (BmSS) i en byggnad i två plan. Föreslagen plats för bebyggelsen är vid Varnhemsgatan-Lars Kaggsgatan i Kviberg. Marken ägs av Göteborgs stad, men arrenderas idag för parkeringsändamål av en närliggande bostadsrättsförening. Förslaget tar en del av parkeringsytan i anspråk.

Parkeringsytan som påverkas har idag 57 platser, som alla arrenderas av bostadsrättsföreningen.

Denna utredning har utgått från *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*, daterad 24 april 2018, samt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*, daterad 17 maj 2018. Syftet med mobilitets- och parkeringsutredningen är att utreda behov av parkering för bil och cykel för det kommande BmSS:et. Syftet är även att resonera kring påverkan på parkeringsbeståndet för en närliggande bostadsrättsförening, som arrenderar parkeringsytan där en del platser försvinner i samband med detaljplanens genomförande. Som en hjälp i detta har parkeringstal enligt gällande riktlinjer räknats ut för bostadsrättsföreningen i bilaga 1, *Parkeringstal för närliggande bostadsrättsförening*. Förslag på eventuella platser där den parkering som försvinner kan ersättas redovisas i bilaga 2, *Eventuella parkeringsplatser på Kviberg 12:1, 13:1 och 14:1*. Fastigheterna där bostadsrättsföreningen ligger ingår inte i planområdet.

## Mobilitets- och parkeringsutredning

### *Normalspannet (analyssteg 1)*

Val av normalspann.

Planområdet ligger enligt *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad* inom zon B, prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden i mellanstaden. Här anges ett normalspann för flerbostadshus på 0,3–0,6 bilplatser per lägenhet i projekt med ett genomsnitt av lägenhetsstorlekar.

### Resultat analyssteg 1

Inom zon B bil är utgångsvärdet 0,6 bilplatser per lägenhet.

För kategoriboenden (t.ex. BmSS) i zon A, innerstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter, anger *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad* att parkeringstalet bör sättas nära noll. Behovet av parkering för personal ska bedömas utifrån platsens förutsättningar och verksamhetens behov. Vidare anges att vissa kategoriboenden även utanför zon A kan ha parkeringstal som är lägre än normalspannet. Detta tolkas här som att kategoriboenden kan antas ha ett mindre behov av parkeringsplatser än vanliga flerbostadshus, som enligt riktlinjen har ett normalspann på 0,2–0,5 parkeringsplatser/lägenhet i zon A. Detta resonemang stämmer överens med information från lokalsekretariatet kring att BmSS av aktuell typ i liknande lägen med 8 bostäder brukar ha cirka 3 parkeringsplatser, varav en parkeringsplats anpassad för rörelsehindrade. De boende har inte bil, utan parkeringsplatserna behövs för personal och besökare. Under analyssteg 3, projektanpassning, kommer detta att vägas in. Fram till dess utgår utredningen från normalspannets utgångsvärde på 0,6 för att bedöma om läget eller utformningen av BmSS:et föranleder något annat resonemang.



Parkeringsstal för cykel är 2,5 cykelparkeringar per lägenhet vid genomsnittliga lägenhetsstorlekar. I analyssteg 3, projekthanpassning, kan detta utgångsvärde komma att justeras med hänsyn till projektets lägenhetsstorlekar och att det är ett kategoriboende.

### *Lägesbedömning (analyssteg 2)*

Utredningsområde

Planområdet ligger parallellt med Varnhemsgatan i Kviberg, med angöring från Lars Kaggsgatan.



*Bild 1: Ungefärligt planområde, markerad med röd streckad linje.*

Utredningsområdet för mobilitets- och parkeringsutredning utgörs generellt av området inom en radie av 400 meter från projektområdets gräns. Projektområdet är i detta fall planområdet. Utredningsområdet kan utökas om en plats med större utbud av service eller funktioner ligger nära detta område, dock max upp till ca 600 meter från projektområdet. Utredningsområdet utökas här till att innehålla det område vid hållplats SKF som ligger upp till 600 m från projektområdets gräns, eftersom det här finns ett stort utbud av service.



Bild 2: Utredningsområdets ungefärliga avgränsning runt projektområdet.

## Sammanvägd tillgänglighet

### Kollektivtrafik

Hållplats Bellevue ligger ca 450 meter från projektområdet. För att räknas som direkt närhet till god kollektivtrafik krävs enligt riktlinjerna att det är max 400 m fågelvägen till hållplats, vilket betyder att flertalet av hållplatslägena vid Bellevue ligger lite för långt bort. Dock överstiger hållplats Bellevue kriterierna för att anses ha god kollektivtrafik, med en turtäthet på ca en tur varannan minut i högtrafik. Enligt riktlinjen är kriteriet för god kollektivtrafik 10-minuters trafik i högtrafik. Spårvagnslinjerna 6, 7 och 11, samt busslinjerna 58, 519 och 167 kör via Bellevue. Eftersom avståndet till hållplats överstiger 400 m uppnås dock inte kriteriet direkt närhet till god kollektivtrafik.

### *Cykel*

Riktlinjen för mobilitet och parkering definierar direkt närhet till bra cykelinfrastruktur som att det ska finnas separat cykelbana max 100 m fågelvägen från projektområdets gräns, alternativt att ett annat tryggt gaturum för cyklister erbjuds, exempelvis lågt trafikerad lokalgata eller bostadsgata. Precis utanför projektområdet går Lars Kaggsgatan. Lars Kaggsgatan är avstängd för biltrafik söder om projektområdet och har en rekommenderad hastighet på max 30 km/h. Denna del av Lars Kaggsgatan bedöms som en lågt trafikerad lokalgata. Cyklar man 340 m österut längs Lars Kaggsgatan kommer man till en separat cykelbana. Området är plant och väl förbundet via cykelbanor med både centrala Göteborg och omkringliggande stadsdelar. Kriteriet direkt närhet till god cykelinfrastruktur uppfylls för projektområdet.

### *Service och andra urbana verksamheter*

I utredningsområdet finns inom en radie på 400 meter: matvarubutik, servicebutik, bageri, café, restaurang, pizzeria, frisör, förskola och grundskola. Inom den utvidgning av utredningsområdet som gjorts i riktning mot SKF finns inom 500 m en större matvarubutik, apotek och postombud och inom 600 m vårdcentral, tandvård, gym, systembolag och ett flertal restauranger och butiker. Kriteriet direkt närhet till god service och vissa urbana verksamheter uppfylls inom utredningsområdet.

### *Övrigt*

Sunfleet har en bilpoolsplats 50 m utanför utredningsområdet, vid Måns Bryntessonsgatan.

### Påverkas befintlig bebyggelse?

Detaljplanen föreslår att mark som idag används för parkering tas i anspråk för andra ändamål. Dessa parkeringsplatser ligger på kommunal mark, men hyrs ut till en närliggande bostadsrättsförening med lägenhetsarrende som förlängs med 6 månader i taget och har en uppsägningstid på 3 månader. Bostadsrättsföreningens byggnader har inga villkor om antal parkeringsplatser i sina bygglov. På den yta som påverkas av projektet finns 57 parkeringsplatser. Den södra delen av parkeringsytan kommer även fortsatt att kunna nyttjas för parkering. Det antal parkeringsplatser på ytan som bostadsrättsföreningen kan arrendera beräknas minska med cirka 19–22 platser på grund av den nya detaljplanen. I bilaga 2, *Eventuella parkeringsplatser på Kviberg 12:1, 13:1 och 14:1*, redovisas exempel på platser där bostadsrättsföreningen på sina tomträtter bedöms kunna ersätta de flesta av dessa platser.

### Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

På grund av det lilla parkeringsbehov som ett BmSS har, samt att detta behov på grund av de grundläggande kraven på tillgänglighet bör tillgodoses i direkt närhet till själva BmSS:et, undersöks inte ledig kapacitet i hela utredningsområdet i detta skede. Däremot utreds om det finns ledig kapacitet i förhållande till gällande riktlinje för den bostadsrättsförening som arrenderar parkeringsplatserna som kommer påverkas av projektet. Detta görs i bilaga 1: *Parkeringsstal för närliggande bostadsrättsförening*. Parkering som används av befintliga bostäder/verksamheter betraktas som ledig kapacitet för nya detaljplaner om de har tillgång till fler platser än riktlinjerna anger för ny bebyggelse, under förutsättning att platserna inte är

fastighetsrättsligt reglerade genom servitut el. dyl. Enligt beräkningar i bilaga 1 blir parkeringstalet för bil enligt riktlinjen för bostadsrättsföreningen 0,5 bilplatser/lägenhet, om dess byggnader hade planerats idag. Eftersom föreningen har 192 lägenheter innebär det 96 platser, inklusive besöksparkering. Då har analyssteg 4, mobilitetslösningar, ej genomförts. Bostadsrättsföreningen förfogar idag över 93 platser. Det finns således ingen ledig kapacitet på deras parkeringar. Under hösten 2018 hade bostadsrättsföreningen ett par outhyrda platser, resten var uthyrda. Cirka tio boende i föreningen är boendekunder hos trafikkontoret och kan därmed parkera på boendeparkeringsplatser längs gatorna i området.

#### Reglering och prissättning av parkering på gatumark

Boende i området är behöriga till boendeparkering. Längs den del av Lars Kaggsgatan som sträcker sig från Kortedalavägen i öster till Lars Kaggsgatans avstängning vid Varnhemsgatan finns boendeparkering och besöksparkering (både gratis och avgiftsbelagd) längs framförallt gatans södra sida. Mellan Lotta Svärdsgatan och Marbogatan finns en avgiftsbelagd parkering med 8 platser som tillhör Parkeringsbolaget.

Eftersom BmSS:et endast behöver ett mindre antal platser som behöver ligga i nära anslutning till själva bostadshuset, och eftersom bostadsrättsföreningen bedöms kunna ersätta de flesta platser som försvinner på grund av detaljplanen på sina egna tomträtter så undersöks inte beläggningen på boendeparkeringen i området i detta skede.

#### Byggskede

Det aktuella BmSS:et planeras på en parkeringsyta, så en del av platserna försvinner permanent från och med byggskedets början. Den del av ytan som fortfarande kommer kunna användas som parkering efter färdigställande av BmSS kommer antagligen helt eller delvis att vara otillgänglig för parkering under byggskedet, eftersom byggtrafik kommer angöra byggarbetsplatsen via parkeringsytan. Poseidon har ett parkeringshus vid Treriksgatan/Skaragatan cirka 450 m från bostadsrättsföreningen. Här finns vid utredningens genomförande ett antal lediga platser. Bostadsrättsföreningen skulle kunna kontakta Poseidon för att undersöka möjligheterna att hyra in sig här under byggskedet. Möjligheten för bostadsrättsföreningen att i tidigt skede söka bygglov och bygga fler parkeringsplatser på sina tomträtter finns också. Påverkan på befintliga parkeringsplatser under byggskedet behöver undersökas ytterligare.

#### Resultat analyssteg 2

På grund av den sammanvägt goda tillgängligheten till cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter kan ett avdrag på 0,05 göras från utgångsvärdet på 0,6 bilplatser/lägenhet. Det innebär att parkeringstalet för bil efter analyssteg 2 sänks till 0,55.

För cykel kan antalet platser per lägenhet ligga kvar på 2,5 efter detta steg, då förutsättningarna för att ta sig till området med cykel bedöms som goda. Däremot behöver parkeringstalet för cykel inte höjas, av anledningar som vi kommer gå in på i analyssteg 3.

Befintlig parkering berörs i och med att BmSS:et planeras på en befintlig parkeringsyta. BmSS:et har ett litet parkeringsbehov och lösningar ser ut att finnas på kvartersmark för en stor del av de platser som försvinner permanent. Det är därför oklart om eventuell ledig kapacitet för bilparkering i hela utredningsområdet behöver undersökas.

### *Projektanpassning (analyssteg 3)*

#### Lägenhetsammansättning (för bostäder)

Det planerade BmSS:et kommer att bestå av lägenheter med 1 rum och kök/kokvrå, vilket innebär en lägenhetsfördelning med övervägande del små lägenheter enligt riktlinjen. Ett BmSS är ett kategoriboende där personer bor som har olika funktionsnedsättningar som gör att de behöver extra stöd i sin vardag. Man kan bo mer än en person i en BmSS-lägenhet men det är mycket ovanligt. Vid ett BmSS brukar inte boendeparkering anordnas enligt lokalsekretariatet, då det har särskilda förutsättningar med boende som inte kör eller har bil själva. Endast ett mindre antal platser behövs för personal och besökare.

#### Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)

Förutom att ett BmSS är ett hem för de som bor där är det också en arbetsplats för den personal som stöttar de boende. Dagtid arbetar cirka 3 personer där. Vid personalbyten kan det vara upp till 7 anställda på plats samtidigt. Det går kollektivtrafik från Bellevue hållplats större delen av dygnet, med undantag för vardagar mellan ca 02:30-04.30. Möjligheterna för personal på boendet att ta sig till jobbet med cykel bedöms som goda, på grund av projektområdets relativt centrala läge i Göteborg och att det går cykelbana fram till Lars Kaggsgatan både norr och söderifrån. Nattpersonal och chefer som kan ha ansvar för flera enheter gör att viss parkering till stöd för verksamheten ändå behövs utöver besöksparkering.

#### Möjligheter till samnyttjande av parkering

På grund av det lilla parkeringsbehov som ett BmSS har, samt att detta behov på grund av de grundläggande kraven på tillgänglighet bör tillgodoses i direkt närhet till själva BmSS:et, anses förutsättningarna för samnyttjande inte vara särskilt goda för det här projektet.

#### Förutsättningar för kostnadstäckning

Det antal platser som BmSS:et behöver kommer att anordnas som markparkering på den del av den planerade fastigheten där lokalförvaltningen ska teckna markupplåtelseavtal med fastighetskontoret.

#### Fördelning av parkeringsplatser

Parkeringsplatserna kommer att användas av personal och besökare. Av de cirka 1600 personer som idag bor i BmSS i Göteborg är det ingen som har bil.



### Resultat analyssteg 3

Lägenhetsstorlekarna för ett BmSS är övervägande små. Möjligheterna för boende, besökare och personal att ta sig till boendet med kollektivtrafik och cykel är goda. Sammanvägt gör detta att parkeringstalet för bil kan sänkas till 0,5 bilplatser/lägenhet.

Som nämndes under analyssteg 1, val av normalspann, står det i *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*, daterad 24 april 2018, att parkeringstalet för kategoriboenden, t.ex. BmSS, i zon A bör sättas nära noll. Det finns inte några specifika parkeringstal för BmSS utanför zon A i riktlinjerna, däremot står det att vissa kategoribostäder även utanför zon A kan ha parkeringstal som är lägre än normalspannet för flerbostadshus, och därmed lägre än det parkeringstal man kommer fram till genom att följa analysstegen i mobilitets- och parkeringsutredningen. Med stöd av detta och i samråd med lokalsekretariatet sänks parkeringstalet för detta BmSS till 0,4 bilplatser/lägenhet. Med 8 lägenheter behövs då 3 parkeringsplatser, eftersom antalet parkeringsplatser ska avrundas till närmaste heltal. Dessa parkeringsplatser kommer nyttjas av personal och besökare. Ett BmSS är ett kategoriboende där de boende inte kör eller äger bil. För personalen bedöms möjligheterna att ta sig till jobbet med kollektivtrafik eller cykel som goda. En av parkeringsplatserna för bil behöver vara anpassad för rörelsehindrade.

Eftersom lägenheterna i projektet är små blir parkeringstalet för cykel enligt riktlinjen 2 cykelparkeringar per lägenhet. Dock anger riktlinjen också att ett lägre cykelparkeringstal kan övervägas vid kategoribostäder. Efter samråd med lokalsekretariatet sänks parkeringstalet för cykel till 1 cykelparkeringsplats/lägenhet. För 8 lägenheter innebär det 8 cykelparkeringsplatser. Det förekommer att boende på BmSS har cykel, men det är inte lika vanligt som för boende i vanliga lägenheter. Cykelplatserna behövs även för personal och besökare. BmSS kan ibland också ha större cyklar, t.ex. lådcykel, som behöver mer plats. Detta motiverar att parkeringstalet inte ska sänkas ytterligare eller baseras enbart på de anställda i verksamheten. Baskrav/normal nivå för cykelparkering innebär att det ska vara bekvämt, lättillgängligt och tryggt att parkera sin cykel. Parkeringen ska vara väderskyddad och det ska finnas goda möjligheter att låsa fast cykeln.

#### ***Mobilitetslösningar (analyssteg 4)***

Exploatören väljer att inte genomföra analyssteg 4 i detta skede. Parkeringstalet för bil är redan lågt satt, vilket baseras på att det gäller ett kategoriboende i mellanstaden med relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik och service.

*Ulrika Lindahl, stadsbyggnadskontoret*

**Bilagor:**

**Bilaga 1: Parkeringstal för närliggande bostadsrättsförening**

**Bilaga 2: Eventuella parkeringsplatser på Kviberg 12:1, 13:1 och 14:1**

**Bilaga 3: Eventuella p-platser på Kviberg 12:1, 13:1 och 14:1 (ritning)**

2020-04-14

Bilaga 1

till Mobilitets- och parkeringsutredning för detaljplan för bostäder med särskild service vid Varnhemsgatan inom stadsdelen Kviberg, dnr: 0305/17.

# Parkeringsstal för närliggande bostadsrättsförening

Framtagen av Göteborgs stads stadsbyggnadskontor

## Sammanfattning

Den här bilagan redovisar vilket parkeringstal för bil och cykel som enligt *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*, daterad den 24 april 2018, hade gällt för den bostadsrättsförening som gränsar till planområdet för den pågående detaljplanen för bostäder med särskild service (BmSS) vid Varnhemsgatan, om dess byggnader hade planerats idag. I mobilitets- och parkeringsutredningen för detaljplan för BmSS vid Varnhemsgatan ingår att utreda eventuell påverkan på och ledig kapacitet hos parkeringsbeståndet i närheten. Därför har det bedömts som relevant att ta fram parkeringstalet även för bostadsrättsföreningen. De fastigheter där bostadsrättsföreningens byggnader ligger ingår inte i planområdet, men föreningen påverkas av planen genom att de arrenderar en del av planområdet för parkeringsändamål.

Efter att ha genomfört steg 1–3 av mobilitets- och parkeringsutredningen för bostadsrättsföreningen beräknas parkeringstalet för bil till 0,5 platser per lägenhet och parkeringstalet för cykel till 2 platser per lägenhet. Detta skulle innebära att bostadsrättsföreningen med sina 192 lägenheter skulle ha 96 parkeringsplatser för bil och 384 platser för cykel. Det bör observeras att detta är ett hypotetiskt antagande, som kunde gälla om bostäderna hade planerats idag, utan mobilitetsåtgärder. De befintliga byggnaderna har inga villkor om ett visst antal parkeringsplatser i sina bygglov.

Idag förfogar bostadsrättsföreningen över 93 parkeringsplatser för bil, varav 57 ligger på den yta som utgör större delen av planområdet för BmSS vid Varnhemsgatan. Slutsatsen som dras i mobilitets- och parkeringsutredningen för detaljplan för BmSS vid Varnhemsgatan är att det inte kan anses finnas ledig kapacitet för bilparkering på den yta som BmSS:et planeras ta i anspråk. Däremot bedöms det som rimligt att bostadsrättsföreningen på sina tomträtter kan ersätta en stor del av de 19–22 parkeringsplatser som försvinner vid detaljplanens genomförande. Mer information finns i mobilitets- och parkeringsutredningen och i bilaga 2, *Eventuella parkeringsplatser på Kviberg 12:1, 13:1 och 14:1*.

## Inledning

### *Bakgrund och syfte*

Denna bilaga till mobilitets- och parkeringsutredning för detaljplan för bostäder med särskilt stöd vid Varnhemsgatan utreder vilket parkeringstal en till planområdet angränsande bostadsrättsförening skulle ha enligt nuvarande riktlinjer. Bilagan och utredningen har utgått från *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*, daterad 17 maj 2018.

I mobilitets- och parkeringsutredningar ingår dels att redovisa om befintlig bebyggelse påverkas av planen, dels att ta reda på om det finns ledig kapacitet i befintliga anläggningar inom utredningsområdet. Bostadsrättsföreningen påverkas av den nya detaljplanen eftersom planen tar i anspråk en del av en parkeringsyta som arrenderas av föreningen. Anvisningarna till riktlinjen säger att parkering som används av befintliga bostäder/verksamheter betraktas som ledig kapacitet om de har tillgång till fler platser än riktlinjerna anger för ny bebyggelse. För att kunna se om det finns ledig kapacitet behöver vi alltså räkna ut parkeringstalet för bostadsrättsföreningen.

Observera att eftersom bostadsrättsföreningens tomträtter inte ingår i planområdet, och ingen ny exploatering planeras på dem så är denna bilaga endast en beskrivning av nuvarande förhållanden.

## Mobilitets- och parkeringsutredning

### *Normalspannet (analyssteg 1)*

Val av normalspann

Bostadsrättsföreningens tomträtter ligger enligt *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad* inom zon B, prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden i mellanstaden. Här anges ett normalspann för flerbostadshus på 0,3–0,6 bilplatser per lägenhet i projekt med ett genomsnitt av lägenhetsstorlekar.

Resultat analyssteg 1

Inom zon B bil är utgångsvärdet 0,6 bilplatser per lägenhet.

Parkeringstal för cykel är 2,5 cykelparkeringar per lägenhet vid genomsnittliga lägenhetsstorlekar. I analyssteg 3, projektanpassning, kan detta utgångsvärde komma att justeras med hänsyn till projektets lägenhetsstorlekar.

### *Lägesbedömning (analyssteg 2)*

Utredningsområde

Projektområdet utgörs av de fastigheter som bostadsrättsföreningens hus ligger på.

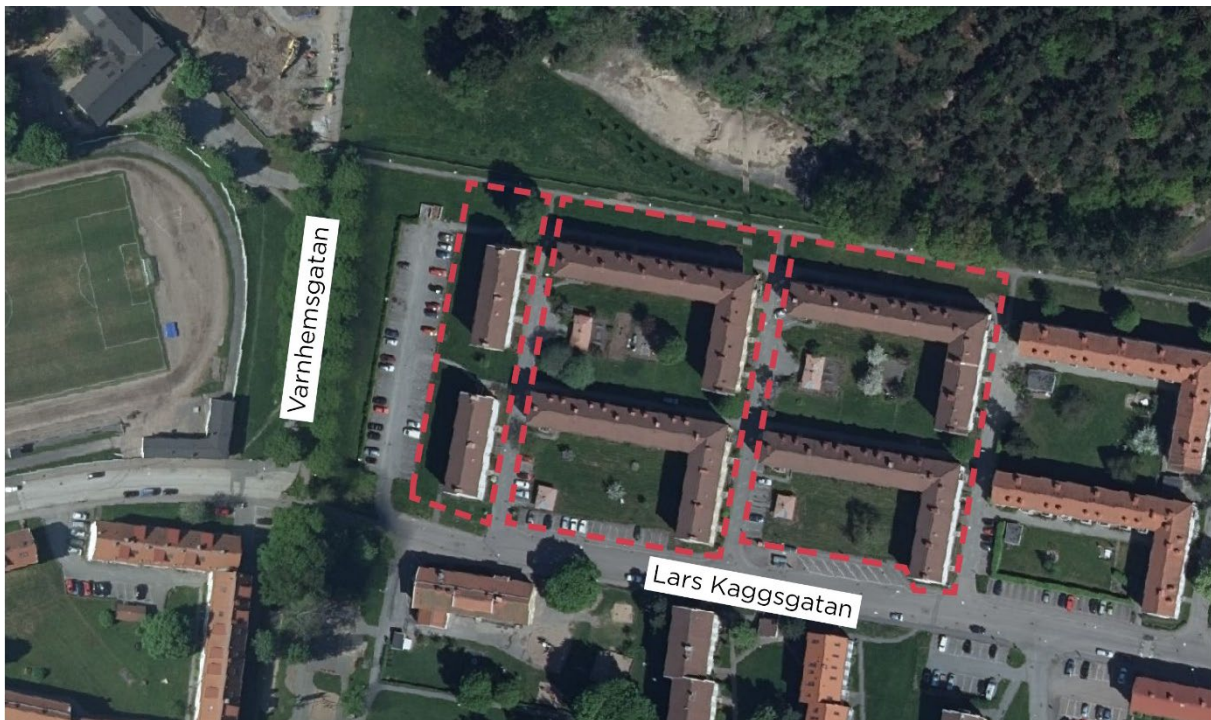


Bild 1: Fastigheterna där bostadsrättsföreningen ligger, ungefärligt markerade med röd streckad linje.



Utredningsområdet utgår från det område som ligger inom 400 meter från gränsen från projektområdet. En utökning av utredningsområdet med 200 meter har gjorts i riktning mot området vid hållplats SKF, eftersom det finns ett stort utbud av service här.



Bild 2: Utredningsområdets ungefärliga avgränsning runt projektområdet.

## Sammanvägd tillgänglighet

### *Kollektivtrafik*

Hållplats Bellevue som har god kollektivtrafik ligger inom 400 m från bostadsrättsföreningen, vilket betyder att kriteriet direkt närhet till god kollektivtrafik är uppfyllt.

### *Cykel*

175 meter från projektområdets gräns finns en separat cykelbana. Dock kan man cykla dit på Lars Kaggsatan, som på denna del av sin sträckning anses som en lågt trafikerad lokalgata. Området är plant och väl förbundet via cykelbanor med både centrala Göteborg och omkringliggande stadsdelar. Kriteriet direkt närhet till god cykelinfrastruktur är uppfyllt för projektområdet.

### *Service och andra urbana verksamheter*

I utredningsområdet finns inom en radie på 400 m: matvarubutiker, servicebutik, bageri, café, restaurang, pizzeria, frisör, second hand-affär, förskola och grundskola. Med den utvidgning av utredningsområdet mot SKF som gjorts innehåller utredningsområdet dessutom ytterligare en matvarubutik, apotek, postombud, vårdcentral, tandvård, gym, systembolag och ett flertal restauranger och butiker. Inom utredningsområdet uppfylls kriteriet direkt närhet till god service och vissa urbana verksamheter.

### *Övrigt*

Sunfleet har en bilpoolsplats 70 m utanför utredningsområdet, vid Måns Bryntessonsgatan.

## Påverkas befintlig bebyggelse?

Bostadsrättsföreningen påverkas av att pågående detaljplan för bostäder med särskild service vid Varnhemsgatan tar i anspråk en del av en parkeringsyta som bostadsrättsföreningen arrenderar. Dessa parkeringsplatser ligger på kommunal mark och hyrs ut med lägenhetsarrende, som förlängs med 6 månader i taget och har en uppsägningstid på 3 månader. Bostadsrättsföreningens byggnader har inga villkor om antal parkeringsplatser i sina bygglov. På den yta som påverkas av projektet finns 57 parkeringsplatser. 19–22 av dessa parkeringsplatser beräknas försvinna på grund av den nya detaljplanen. I bilaga 2, *Eventuella parkeringsplatser på Kviberg 12:1, 13:1 och 14:1*, redovisas exempel på platser där bostadsrättsföreningen på sina tomträtter bedöms kunna ersätta de flesta av dessa platser.

## Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

I analyssteg 3, projektanpassning, fastställs att bostadsrättsföreningens byggnader enligt nu gällande riktlinjer skulle ha ett parkeringstal på 0,5 bilplatser/lägenhet, om de hade planerats idag. Eftersom föreningen har 192 lägenheter innebär det 96 platser, inklusive besöksparkering. Då har analyssteg 4, mobilitetslösningar, ej genomförts. Bostadsrättsföreningen förfogar idag över 93 platser. Det finns således ingen ledig kapacitet på deras parkeringar. Ett par av platserna är outhyrda (hösten 2018).

Reglering och prissättning av parkering på gatumark

*Se Mobilitets- och parkeringsutredning för detaljplan för boende med särskild service vid Varnhemsgatan.*

Byggskede

*Se Mobilitets- och parkeringsutredning för detaljplan för boende med särskild service vid Varnhemsgatan.*

Resultat analyssteg 2

På grund av den sammanvägt goda tillgängligheten till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och service och andra urbana verksamheter kan ett avdrag på 0,05 göras från utgångsvärdet. Det betyder att bostadsrättsföreningens parkeringstal sänks till 0,55 bilplatser per lägenhet.

För cykel kan antalet platser /lägenhet ligga kvar på 2,5 i efter detta steg, då förutsättningarna för att ta sig till området med cykel bedöms som goda.

### ***Projektanpassning (analyssteg 3)***

Lägenhetssammansättning (för bostäder)

Bostadsrättsföreningen består av 192 lägenheter. Den absoluta majoriteten är små lägenheter på 1–2 rok, möjligtvis kan några av lägenheterna räknas som 2,5 rok. De flesta lägenheter i föreningen är under 50 kvm.

Möjligheter till samnyttjande av parkering

*Se Mobilitets- och parkeringsutredning för detaljplan för boende med särskild service vid Varnhemsgatan.*

Förutsättningar för kostnadstäckning

Bostadsrättsföreningen hyr idag ut fasta parkeringsplatser till sina medlemmar för runt 180 kronor i månaden. Det torde finnas ett visst utrymme för höjningar av månadskostnaden i samband med att föreningen bygger nya parkeringsplatser för att ersätta de som försvinner i samband med bygget av BmSS vid Varnhemsgatan, då det inte finns något likvärdigt billigare alternativ i området. Boendeparkering i området kostar 205 kronor/månad för boende i bostadsrättsföreningen.

Fördelning av parkeringsplatser

Parkeringsplatserna hyrs idag ut som fasta platser till bostadsrättsföreningens medlemmar. Ett fåtal hushåll har mer än en parkeringsplats. Besöksparkering finns på gatorna i närheten. Mellan Lotta Svärdsgatan och Marbogatan finns en avgiftsbelagd besöksparkering med 8 platser som ägs av Parkeringsbolaget.

Resultat analyssteg 3

Eftersom bostadsrättsföreningen består av övervägande små lägenheter kan parkeringstalet för bil sänkas till 0,5 platser per lägenhet.

Eftersom bostadsrättsföreningen består av övervägande små lägenheter kan parkeringstalet för cykel sänkas till 2 platser per lägenhet.

#### *Mobilitetslösningar (analyssteg 4)*

Eftersom denna bilaga endast beskriver befintlig situation, och de aktuella fastigheterna inte ingår i planområdet, genomförs inte analyssteg 4.

*Ulrika Lindahl, stadsbyggnadskontoret*

2019-03-22

## Bilaga 2

till Mobilitets- och parkeringsutredning för detaljplan för bostäder med särskild service vid Varnhemsgatan inom stadsdelen Kviberg, dnr: 0305/17.

# Eventuella parkeringsplatser på Kviberg 12:1, 13:1 och 14:1

Framtagen av Göteborgs stads stadsbyggnadskontor



## Inledning

Denna bilaga till mobilitets- och parkeringsutredningen för detaljplan för bostäder med särskild service vid Varnhemsgatan inom stadsdelen Kviberg beskriver eventuella möjliga ytor för nya parkeringsplatser på fastigheterna Kviberg 12:1, 13:1 och 14:1. Ytorna redovisas i bilaga 3, ritningen ”Eventuella p-platser på Kviberg 12:1, 13:1 och 14:1”. Platsernas numrering refererar till samma ritning.

Syftet med PM:et är att visa på olika alternativ för att ersätta parkeringsplatser som kan komma att ianspråkta i och med förslaget till detaljplan för BmSS vid Varnhemsgatan. Stadsbyggnadskontoret har gjort en preliminär bedömning att det är möjligt att anlägga dessa parkeringsplatser, men frågan behöver prövas i en bygglovsansökan. Bilderna i denna bilaga visar ungefärliga ytor, placering och antal för de eventuella p-platserna.

## Förslag på nya platser

Plats 1: Bångegatans norra del.

En parkeringsplats skulle kunna anläggas i slutet av Bångegatan, med angöring från den del av gatan som är planlagd som allmän plats, gata. Ny hårdgjord yta behövs.



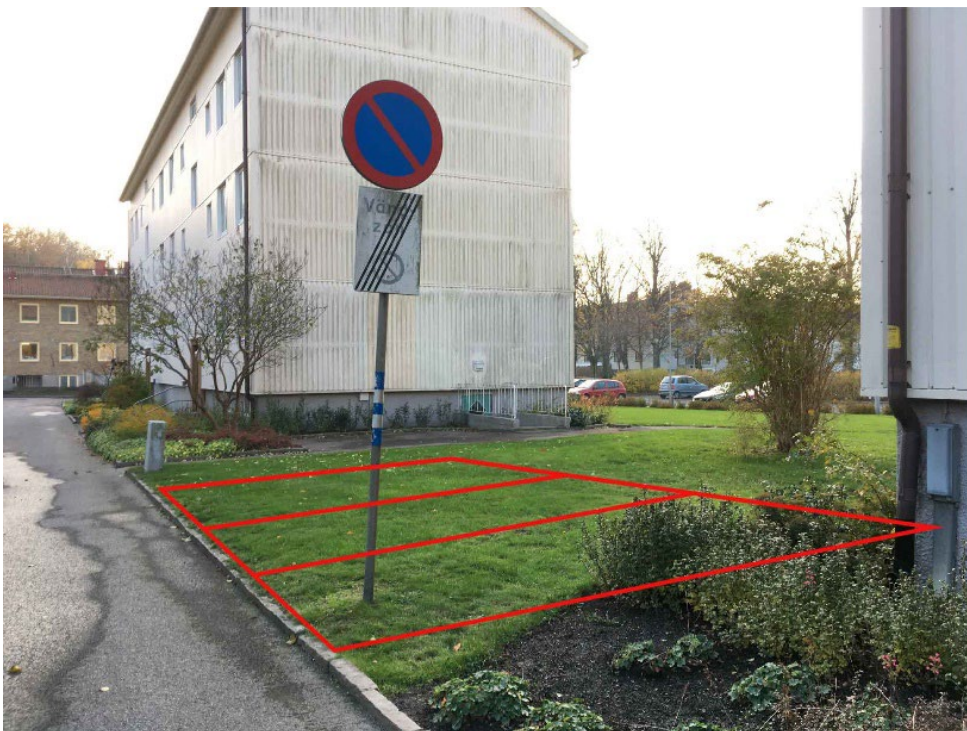
*Plats 1*

Plats 2: Mellersta delen av Bångegatan, östra sidan.  
Här finns plats för tre, eventuellt fyra, parkeringsplatser. Ny hårdgjord yta behövs.



*Plats 2*

Plats 3: Mellersta delen av Bångegatan, västra sidan.  
Här finns plats för tre parkeringsplatser. Ny hårdgjord yta behövs.



*Plats 3*



Plats 4: Bångegatan, vid kortsidan av Lars Kaggsgatan 28A.

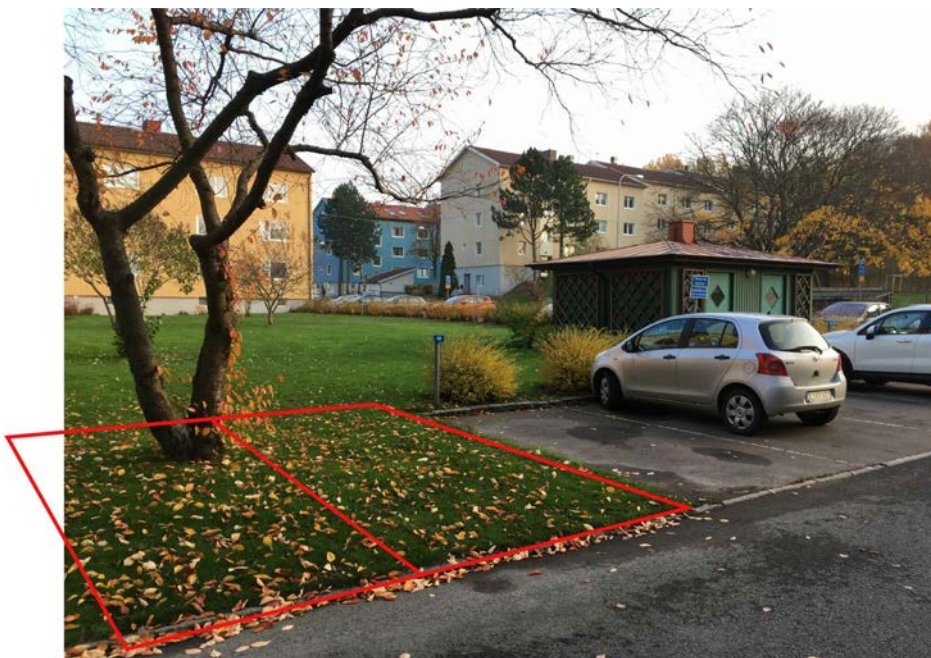
En plats skulle kunna anläggas längs byggnadens kortsida. Rabatten behöver tas bort och ny hårdgjord yta anläggas. Liknande utformning finns idag vid Marbogatan.



*Plats 4*

Plats 5: Bångegatan, södra delen.

En parkeringsplats kan rymmas, två om ett träd tas bort. Ny hårdgjord yta behövs.



*Plats 5*

Plats 6: På Kviberg 12:1, vid infarten från Lars Kaggsgatan.  
Här skulle två parkeringsplatser kunna få plats. Ny hårdgjord yta behövs.



*Plats 6*

Plats 7: Mellersta delen av Marbogatan, västra sidan.  
En parkeringsplats skulle kunna anläggas här. En del av planteringen behöver tas bort. Ny hårdgjord yta behövs. Eventuellt kan fler kantstensparkeringsplatser anläggas där det idag är rabatter, längs med Bångegatan och Marbogatan. Viktigt att ej störa gångvägen, flytta eventuellt upp p-platsen något jämfört med bilden.

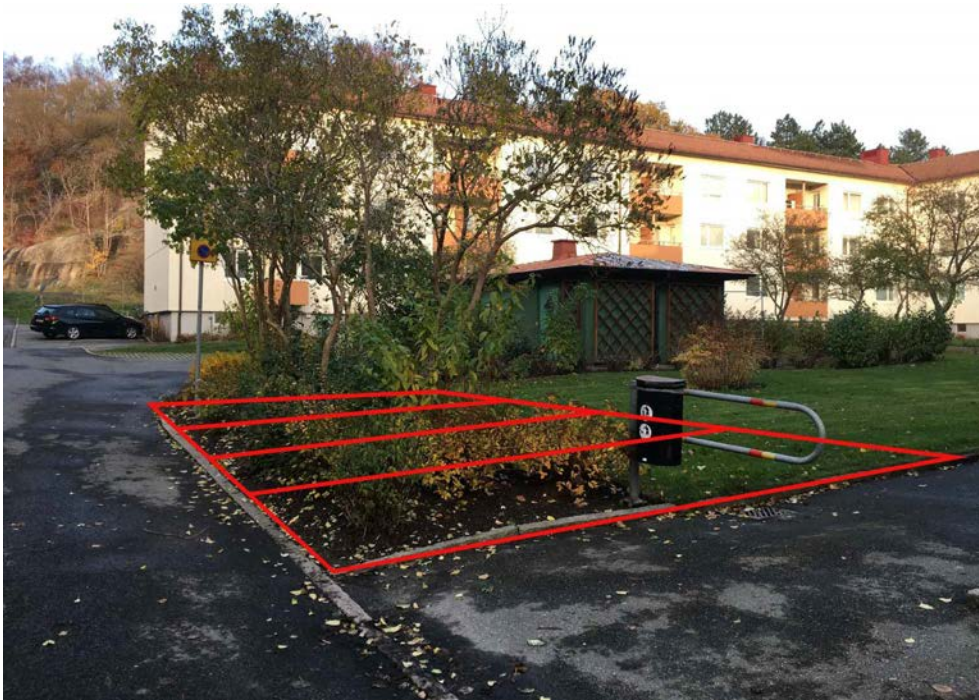


*Plats 7*



Plats 8: Mellersta delen av Marbogatan, östa sidan.

Här finns plats för tre, eventuellt fyra, parkeringsplatser. Planteringen behöver tas bort och hårdgjord yta anläggas.



*Plats 8*

Plats 9: Norr om den större parkeringsytan på Kviberg 13:1, med infart från Lars Kaggsgatan.

Genom att utvidga parkeringsytans hårdgjorda yta norrut över dagens gräsmatta skulle cirka 14 nya parkeringsplatser kunna anordnas. En eller ett par platser på nuvarande parkeringsplats mot Lars Kaggsgatan behöver tas bort för att möjliggöra infart till den nya parkeringsytan. Eventuellt gör denna lösning för stora ingrepp i gårdens friytor.

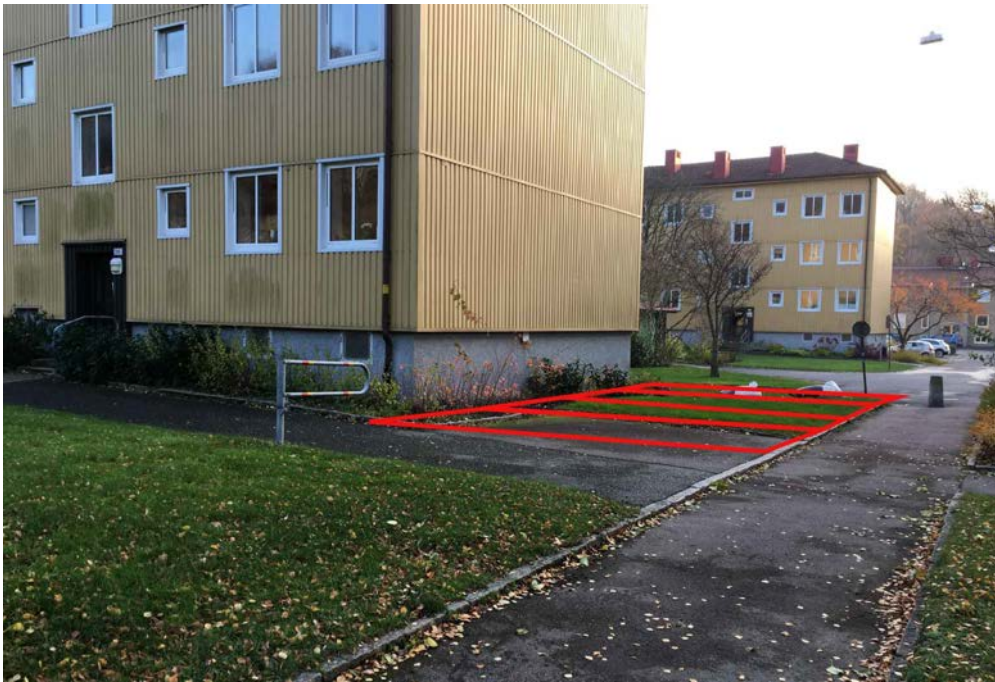


*Plats 9*



## Utredna platser som ej är lämpliga:

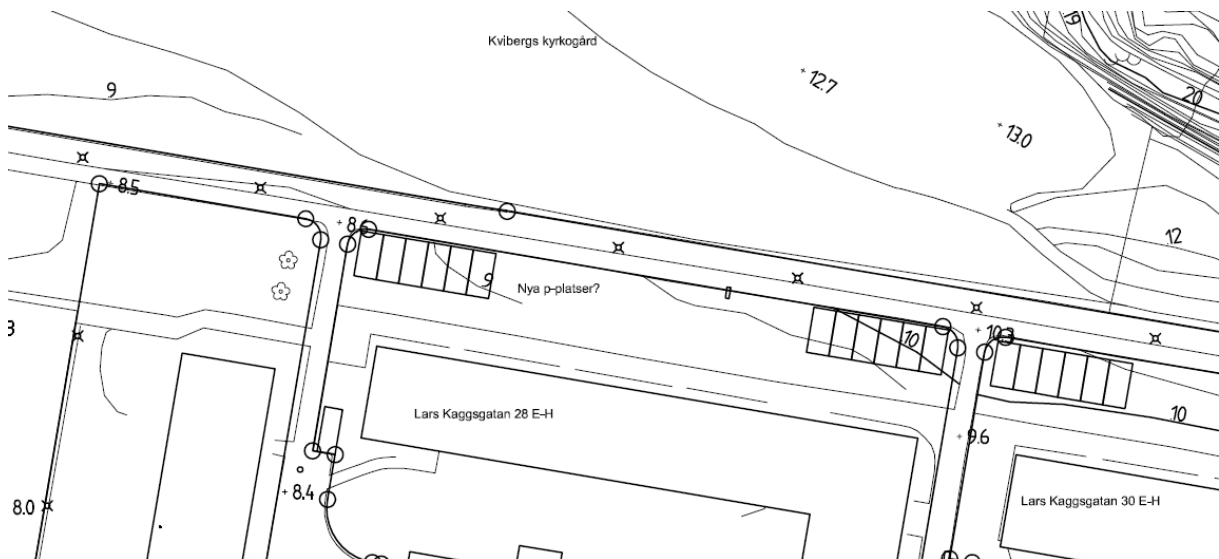
Plats A: Norra delen av Bångegatan, vid kortsidan av Lars Kaggsgatan 28E. Initialt testades att anlägga 3–4 snedställda parkeringsplatser med kortsidan mot husväggen. Detta skulle kunna fungera om rabatten på motstående sida dagens gångväg smalnas av med ca 1 meter. Dock är dessa parkeringsplatser ej lämpliga eftersom de kräver angöring från mark som enligt gällande detaljplan med aktnummer 1480K-II-2485 är planlagd som allmän plats, park, och som idag används som gångväg.



Plats A

Plats B: Norr om byggnaderna på Kviberg 13:1 och 14:1.

Att anlägga parkeringsplatser norr om husen på Kviberg 13:1 och 14:1 är inte lämpligt eftersom de skulle kräva angöring från mark som enligt gällande detaljplan med aktnummer 1480K-II-2485 är planlagd som allmän plats, park, och som idag används som gångväg.



Plats B

Plats C: Norr om sophusen vid Bångegatan och Marbogatan  
Sopbilen använder den med gräsarmeringsplattor belagda ytan för att vända. Eventuellt kan man se om det går att anlägga parkeringsplatser på gräsmattan bakom vändytan.



*Plats C, Bångegatan*



*Plats C, Marbogatan*

Plats D: Längs med nuvarande gångväg mellan Bångegatan och Marbogatan, och/eller längs med nuvarande gångväg mellan Marbogatan och Lotta Svärdsgratan.

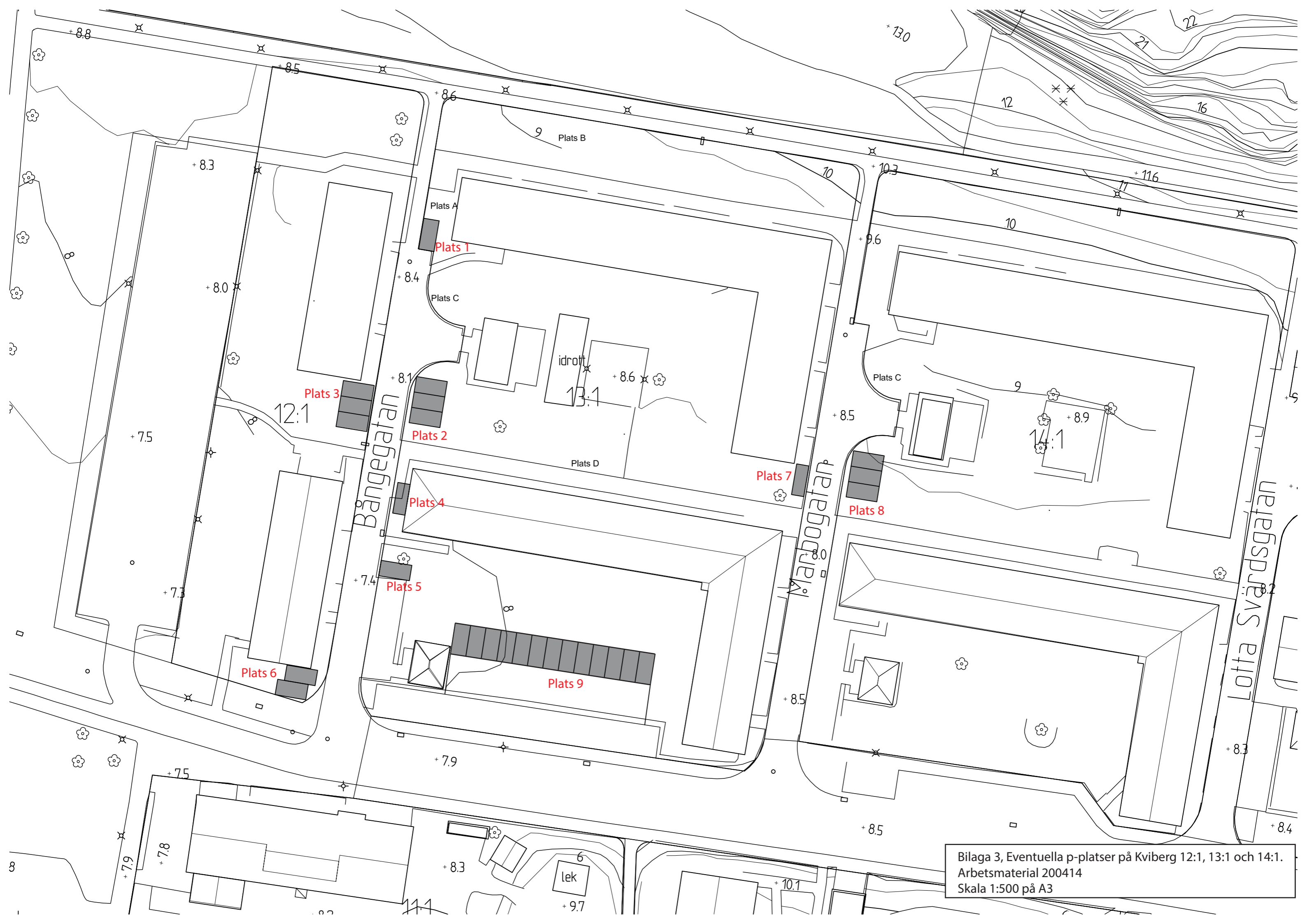
Gångväg skulle behöva nyttjas för att angöra parkeringen.



*Plats D*

*Ulrika Lindahl, stadsbyggnadskontoret*





Bilaga 3, Eventuella p-platser på Kviberg 12:1, 13:1 och 14:1.  
Arbetsmaterial 200414  
Skala 1:500 på A3