

Mobilitets- och parkeringsutredning för Plejadgatan, Skateberget



Utredningen har 2025-06-27 och 2025-08-29 reviderats utifrån inkomna synpunkter. Zonbyte och hantering av höjdskillnader har godkänts från Stadsbyggnadsförvaltningen via mejl daterat 2025-03-18 respektive 2024-12-19. Situationsplan och bild med placering av bil- och cykelplatser har lagts till i utredningen.

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning för Plejadgatan,
Skateberget

Version: 1.2

Datum: 2025-09-11

Författare: Martin Vingren

Uppdragsgivare: Peab Bostads AB

Kontaktpersoner: Pernilla Knutsson, PEAB Bostads AB
Martin Vingren, Koucky & Partners AB

Uppdragsnummer: 24026

Illustration på framsida: Helena Bergendahl

Innehållsförteckning

1	<u>Inledning</u>	<u>4</u>
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE	4
1.2	METOD	4
1.3	PLANERAD NYBYGGNATION	4
2	<u>Parkeringsbehovet</u>	<u>6</u>
2.1	NORMALSPANN (ANALYSSTEG 1)	6
2.2	LÄGESBEDÖMNING (ANALYSSTEG 2)	7
2.3	PROJEKTANPASSNING (ANALYSSTEG 3)	10
2.4	MOBILITETSLÖSNINGAR (ANALYSSTEG 4)	10
2.5	SAMMANSTÄLLNING: UTGÅNGSLÄGE OCH REDUKTIONER	11
3	<u>Parkeringslösning</u>	<u>12</u>

1 Inledning

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

Skateberget/Plejadgatan ligger på Hisingen mellan Slottsberget och Lindholmen. Inom det direkta närområdet finns idag Santosskolan och studentlägenheter.

Denna utredning ger inför bygglov en samlad bild över behovet av bilplatser (bpl) och cykelplatser (cpl) för utvecklingen av lägenheter i flerbostadshus.

1.2 METOD

Utredningen har utgått ifrån en analys av förutsättningarna i området kring fastigheten och följer anvisningarna till *Göteborgs Stads riktlinjer för mobilitet och parkering, version 1.2, daterad 17 december 2021*.

1.3 PLANERAD NYBYGGNATION

På fastigheten planeras lägenheter i flerbostadshus. Tabellen nedan visar lägenhetsfördelning.

Typ	Storlek	Antal	% av lgh
Lägenheter	1 rok	5	20 %
	2 rok	10	40 %
	3 rok	10	40 %
Lägenheter totalt		25	100 %

Tabell 1: Planerad nybyggnation lägenheter

Bild nedan visar projektområdet med PEABs projekt samt planer för närliggande Santosskolan och Disponentvillan.



Bild 1 Situationsplan Skateberget / Plejadgatan (datum 20250627)

2 Parkeringsbehovet

2.1 NORMALSPANN (ANALYSSTEG 1)

Val av normalspann

Skateberget/Plejadgatan ligger på gränsen mellan Zon A och Zon B enligt Göteborgs "Riktlinjer för mobilitet och parkering". Planchef på Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad har godkänt att behov av bil- och cykelplatser räknas utifrån Zon A (mejl 2025-03-18).

Tabellerna nedan sammanställer normalspannen och startvärdena för parkering för bil och cykel för zonen samt det resulterade totala behovet av parkeringsplatser för fastigheten.

Resultat analyssteg 1, bilparkering

Typ	Normalspann	Startvärde
Flerbostadshus	0,5-0,1 bpl/lgh	0,5 bpl/lgh

Tabell 2: Normalspannet och startvärdena för bilparkering i zon B.

Typ	Parkeringsstal	Antal platser
25 lgh	0,5 bpl/lgh	13 (12,5)
Totalt		13

Tabell 3: Parkeringsstalen i analyssteg 1 och antal resulterade bilplatser.

Resultat analyssteg 1, cykelparkering

Typ	Normalspann	Startvärde
Flerbostadshus	2,5 cpl/lgh	2,5 cpl/lgh

Tabell 4: Normalspannet och startvärdena för cykelparkering i zon B.

Typ	Parkeringsstal	Antal platser
25 lgh	2,5 cpl/lgh	63 (62,5)
Totalt		63

Tabell 5: Parkeringsstalen i analyssteg 1 och antal resulterade cykelplatser.

Se kapitel 3 för föreslagen lösning för parkering av bil och cykel gällande totalt antal och fördelning mellan boende- och besöksplatser.

2.2 LÄGESBEDÖMNING (ANALYSSTEG 2)

Utredningsområde

Projektet är dels en nybyggnation, dels en ombyggnation av befintlig byggnad (gasverket). Gränsen till utredningsområdet har utgått ifrån ett faktiskt gångavstånd på 500 m från fastigheten. Se bild 1.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att höjdskillnaden inte påverkar avståndet för utredningsområdet gränsdragning (mejl 2024-12-19).



Bild 1: Utredningsområdets avgränsning runt planområdet (karta gjord i Scribblemaps).

Kollektivtrafik

Spårvagnshållplats Lindholmen ligger inom avståndet för *Direkt närhet till god kollektivtrafik* enligt anvisningarna och är en kollektivtrafikållplats med hög frekvens av avgångar. Det sammanlagda trafikutbudet från hållplatsen är stort och kriteriet för *God kollektivtrafik* uppfylls av det tillgängliga trafikutbudet. Hållplatsen Sannegårdshamnen samt färjelägena Slottsberget och Lindholmospiren kompletterar med ytterligare ett stort antal avgångar. Tabellen nedan visar avgångar per timme och riktning under rusningstrafik (vardagar 06:00-08:30, 1:00- 18:00).

Hållplats	Gångavstånd	Linjer	Avgångsfrekvens
Lindholmen	ca 500m	Buss 16	6-7 avg./timme
		Buss 21	6 avg./timme
		Buss 31	4-5 avg./timme
		Buss X1	5-6 avg./timme
Lindholmospiren	ca 500 m	Färja 285	3-4 avg./timme
		Färja 286	7-8 avg./timme

Tabell 6: Hållplatser inom utredningsområdet. Avgångsfrekvensen avser vardagar 06:00-08:30, 15:00-18:00 i en riktning. Totala antalet avgångar är därmed dubbelt så hög. Källa: Västtrafik.

Cykel

Projektet har direkt närhet till bra cykelinfrastruktur, se bild 2. Kriteriet *Direkt närhet till bra cykelinfrastruktur* uppfylls utifrån dagens cykelinfrastruktur. Se bild 2. En majoritet av gatorna inom området som inte har separat cykelinfrastruktur bedöms till stor del vara cykelbara på grund av låga trafikvolymmer och låga hastigheter.



Bild 2: Cykelvägsinfrastruktur i närheten av projektområdet, grönmarkerat (nvdb.se)

Service och andra urbana verksamheter

Nedan visas avstånd från fastigheten till en rad olika urbana verksamheter:

Dagligvaror

- Ica Kvantum Sannegården, 900 m
- Coop Eriksberg, 1 km

Vårdcentral, tandläkare och apotek

- Kvarterskliniken Karlastaden, 750 m
- Närhälsan Sannegården, 900 m
- Apoteket Hjärtat Sannegården, 900 m

Förskolor och grundskolor

- Santoskolan 7-9, Plejadgatan, 50 m
- Förskolan Kunskapsgratan, 100 m
- Noblaskolan, 6-9, Verkmästaregatan, 300 m
- Herrgårdsskolan F-6, Ceresgatan, 600 m

Inom Lindholmen finns en stor mängd *högre utbildning* som Chalmers Lindholmen, Yrgo med flera.

Resultat analyssteg 2, bilparkering

Direkt närhet till god kollektivtrafik: Ja (precis inom 500 m)

Bra cykelinfrastruktur: Ja

Service och andra urbana verksamheter: Nej (800-900)

**Den sammanvägda tillgängligheten ger ingen justering av parkeringsbehovet.
Parkeringstalen för bil påverkas inte i analyssteg 2.**

Typ	Värde från föregående steg	Reduktion	Nytt p-tal
Flerbostadshus	0,5 bpl/lgh	-	0,5 bpl/lgh

Tabell 7: Parkeringstalen för bil efter analyssteg 1 och reduktion steg 2.

Typ	Parkeringstal	Antal platser
25 lgh	0,5 bpl/lgh	13 (12,5)
Totalt		13

Tabell 8: Parkeringstalen i analyssteg 2 och antal resulterade bilplatser.

Resultat analyssteg 2, cykelparkering

Behovet av cykelparkering påverkas inte i analyssteg 2.

Typ	Startvärde	Reduktion	Nytt p-tal	Antal platser
25 lgh	2,5 cpl/lgh	-	2,5 cpl/lgh	63 (62,5)
Totalt				63

Tabell 9: Parkeringstalen i analyssteg 1 och antal resulterade cykelplatser.

2.3 PROJEKTANPASSNING (ANALYSSTEG 3)

Lägenhetssammansättning

Av det totala antalet lägenheter är ca 60 % smålägenheter. Det planeras inte för lägenheter som är 4 rok eller större. Lägenhetsfördelningen innebär ingen justering av parkeringstalet för bil.

Cykelparkeringstal 2,5 cykelplatser per lägenhet ger totalt behov av 63 (62,5) cykelplatser. Fördelningen av dessa är 50 för boende (2,0 cpl/lgh) och 13 för besök (0,5 cpl/lgh)

Cykelparkeringstalet 2,5 cpl/lgh bedöms överskatta efterfrågan av cykelplatser och leda till ett önskat överskott av cykelplatser. Inför bygglov bedöms det finnas ett behov av att sänka krav på antal cykelparkeringsplatser. Justering bedöms vara möjliga genom att:

- Utgå från det förväntade antalet boende inom fastigheten (SCB-statistik),
- Sänka behovet av cykelplatser för mindre lägenheter, oavsett om de utgör 75 % av samtliga lägenheter eller ej,
- Utgå från kommande, uppdaterad version av ”Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad”.

Verksamhetstyp

Det planeras inte för några verksamhetslokaler inom projektet.

Resultat analyssteg 3, bilparkering

Parkeringsstalen för bil påverkas inte i analyssteg 3.

Typ	Värde från föregående steg	Reduktion	Nytt p-tal
Flerbostadshus	0,5 bpl/lgh	-	0,5 bpl/lgh

Tabell 10: Parkeringsstalen för bil efter analyssteg 2 och reduktion steg 3.

Typ	Parkeringstal	Antal platser
25 lägenheter	0,5 bpl/lgh	13 (12,5)
Totalt		13

Tabell 11: Parkeringsstalen i analyssteg 3 och antal resulterade bilplatser.

Resultat analyssteg 3, cykelparkering

Parkeringsstalen för cykel påverkas inte i analyssteg 3:

Typ	Startvärde	Reduktion	P-tal	Antal platser
25 lägenheter	2,5 cpl/lgh	-	2,5 cpl/lgh	63
Totalt				63

Tabell 12: Parkeringsstalen i analyssteg 3 och antal resulterade cykelplatser

2.4 MOBILITETSLÖSNINGAR (ANALYSSTEG 4)

PEAB kommer genomföra baspaket av mobilitetslösningar. Ett mobilitetsavtal kommer att tecknas med Göteborgs Stad där fastighetsägaren åtar sig att genomföra de beskrivna åtgärderna.

Baspaket (4.1)

Baspaketet av mobilitetsåtgärder enligt Göteborgs Stads anvisningar kommer genomföras i sin helhet och medger ett avdrag på 0,05 bilplatser per lägenhet. Åtgärderna sammanfattas i tabellen nedan.

Åtgärden ”utsedd bilpoolsplats” utgår på grund av antalet lägenheter i linje med Göteborgs Stads anvisningar (version 1.2).

Kategori	Åtgärd
Information	Startpaket till nyinflyttade
	Löpande information om mobilitet
Kollektivtrafik	Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade
Cykel	Extra god cykelparkering
Bil	Begränsning av fasta bilparkeringsplatser
	Bilparkeringshyran särredovisas
Övrigt	Mobilitetsansvarig*

Tabell 13: Mobilitetslösningar – Baspaket enligt Göteborgs Stads anvisningar

*Angående mobilitetsansvarig har projektutvecklare på PEAB ansvar under byggtiden. Frågan lyfts över till den nya boendestyrelsen efter inflyttning.

Resultat analyssteg baspaket (4.1)

Nedan redovisas resultaten vid genomförande av baspaket:

Typ	Värde från föregående steg	Reduktion	Nytt p-tal
Flerbostadshus	0,5 bpl/lgh	- 0,05	0,45 bpl/lgh

Tabell 14: Parkeringstalen för bil efter analyssteg 2.

Typ	Parkeringstal	Antal platser
25 lägenheter	0,45 bpl/lgh	11
Totalt		11

Tabell 15: Parkeringstalen i analyssteg 2 och antal resulterade bilplatser.

Antalet cykelparkeringsplatser påverkas inte av analyssteg 4.

2.5 SAMMANSTÄLLNING: UTGÅNGSLÄGE OCH REDUKTIONER

Tabellerna nedan sammanfattar behovet av bil och cykelplatser för Skateberget/Plejadgatan med föreslagna reduktioner.

Samlat behov av bil- och cykelplatser

Startvärde	Red, steg 2	Red, steg 3	Red, steg 4	P-tal för projektet	Antal lgh	Antal bpl
0,5 bpl/lgh	-	-	- 0,05	0,45 bpl/lgh	25	11

Tabell 19 Sammanfattande bild - behov bilplatser

Startvärde	Red, steg 2	Red, steg 3	Red, steg 4	P-tal för projektet	Antal lgh	Antal cpl
2,5 cpl/lgh	-	-	-	2,5 cpl/lgh	25	63

Tabell 20 Sammanfattande bild - behov cykelplatser

3 Parkeringslösning

Nedan beskrivs föreslagna lösningar för hur bil- och cykelplatserna ska lösas samt fördelning mellan platser för boende och besök. Bild 3 visar bil- och cykelplatsernas lokalisering:



Bild 3 placering av bil- och cykelplatser

Bil

Bilplatser kommer att placeras inom fastigheten i form av markparkeringar eller externt i närliggande anläggningar genom parkeringsavtal.

Fördelningen av bilplatser är 9 platser för boende och 2 platser för besök. Besöksplatserna kommer att samnyttjas med närliggande Santoskolans besöksplatser (se mer under samnyttjande nedan).

Cykel

Cykelplatser kommer att placeras inom fastigheten. Fördelningen av cykelplatser mellan inomhus/cykel förråd och utomhus entrénära föreslås till 2,0 för boende och resterande 0,5 för besökare. Detta motsvarar 50 stycken platser för boende och 13 platser för besökare.

Minst 5 % av cykelplatserna ska ordnas för specialcyklar. Detta motsvarar 3 platser där en specialplats räknas som två vanliga platser.

Se ritningar för placering av bil- respektive cykelparkering såväl som placering av platser för rörelsehindrade och krav på angöring för lastning, lossning och renhållning.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Investerings- och driftskostnad för parkering kommer att särskiljas från boendekostnaderna och tas ut som en separat hyra för de hushåll som väljer att ha p-plats. Genom att undvika att sprida kostnaden på samtliga hushåll möjliggörs ett billigare boende för dem som väljer att inte ha egen bil.

Nivån på parkeringsavgift kommer att sättas i linje med rådande marknadspriser. Ambitionen är en så hög kostnadstäckning som möjligt.

Reglering och prissättning av parkering på gatumark

Det finns ingen oreglerad gatumarksparkering i utredningsområdet utanför detaljplanen. Gatumarksparkeringar är antingen tidsreglerade, avgiftsbelagda eller kan nyttjas med boendeparkeringskort eller tillståndsparkering genom exempelvis Parkering Göteborg.

Inom detaljplanen finns det nu parkeringsplatser som är oreglerade men efter detaljplanens genomförande kommer tillstånd att erfordras för att parkera på bostädernas platser och på skolans platser på vardagar. På kvällar och helger kommer skolans platser användas som besöksplatser med avgift.

Möjligheter till samnyttjande av parkering

Potentialen till samnyttjande är begränsad, eftersom fastigheten endast används för bostadsändamål. Det bedöms dock finnas samnyttjandepotential mellan besöksplatser till bostäderna inom projektet med närliggande Santosskolans platser för elever och personal. Samnyttjande av besöksplatser kommer att justeras genom ett avtal mellan berörda parter.

