

Mobilitets- och parkeringsutredning, Kobbegården, Göteborg



**KOUCKY &
PARTNERS**
TRAFIK- OCH MILJÖKONSULTER

2024

Koucky & Partners AB

På uppdrag av PEAB

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning Kobbegården,
Göteborg

Version: 1.0

Datum: 2024-11-07

Författare: Martin Vingren

Uppdragsgivare: PEAB

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

Uppdragsnummer: 24019

Illustration på framsida: Helena Bergendahl

Sammanfattning

PEAB planerar för byggnation av nya bostäder i flerbostadshus (120 lgh) och radhus (11 st) i Kobbegården i Askim i Göteborg.

Projektet namn är Kobbegården. De berörda fastigheterna är Kobbegården 1:3 och Askim 3:1.

Denna mobilitets- och parkeringsutredning syftar till att utreda behovet av parkering för bil och cykel inför detaljplan samt hur behovet kan lösas inom planområdet.

Utredningen redogör för områdets och projektets förutsättningar när det gäller tillgänglighet med olika färdmedel, samt vilka specifika faktorer som påverkar behovet av parkering. Utredningen har utgått ifrån en analys av förutsättningarna i området kring fastigheten och följer anvisningarna till Göteborgs Stads Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering, version 1.2, daterad 17 december 2021.

Tabellerna nedan ger en sammanställning av behovet av bil- och cykelplatser för Kobbegården.

Bilparkering – samlad bild

Typ	Startvärde	Steg 2	Steg 3	Steg 4	P-tal	Totalt antal bpl
Lgh i flerbostadshus, 120 st	0,8 bpl/lgh	-	-	-	0,8 bpl/lgh	96
Totalt						96

Tabell s1: Översikt behov av parkering för bil Kobbegården

För de 11 planerade radhusen kommer parkering att lösas antingen helt inom den egna tomten med plats för två bilar per tomt (boende och besök) eller genom plats för en bil per tomt som kompletteras genom samlad extern besöksparkering (11 radhus x 0,1 besöksplats/radhus = 1 extern besöksplats).

Cykelparkering – samlad bild

Tabellen nedan ger en sammanställning av behovet av cykelplatser för flerbostadshus

Typ	Startvärde	Steg 2-4	P-tal	Antal cpl
Lgh i flerbostadshus, 120 st	2,5 cpl/lgh	-	2,5 cpl/lgh	300
Totalt				300

Tabell s2: Översikt och sammanställning behov av cykelparkering Kobbegården.

Cykelparkering för radhus lösas inom egen tomt.

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING.....	3
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	4
1 INLEDNING	1
1.1 BAKGRUND OCH SYFTE	1
1.2 METOD	1
1.3 PLANERAD NYBYGGNATION	1
2 PARKERINGSBEHOV KOBBERGÅRDEN.....	2
2.1 NORMALSPANN (ANALYSSTEG 1)	2
2.2 LÄGESBEDÖMNING (ANALYSSTEG 2)	3
2.3 PROJEKTANPASSNING (ANALYSSTEG 3).....	6
3 PARKERINGSTAL OCH PARKERINGSLÖSNING.....	7

1 Inledning

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

PEAB planerar för byggnation av nya bostäder i flerbostadshus och radhus i Kobbegården i Askim i Göteborg.

Projektnamn är Kobbegården. Projektnamn är Kobbegården. De berörda fastigheterna är Kobbegården 1:3 och Askim 3:1.

Utredningen redogör för områdets och projektets förutsättningar när det gäller tillgänglighet med olika färdmedel, samt vilka specifika faktorer som påverkar behovet av parkering.

1.2 METOD

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

1.3 PLANERAD NYBYGGNATION

Inom fastigheten planeras det för lägenheter i flerbostadshus och radhus.

Tabell 1 visar det planerade antalet lägenheter och radhus.

Typ	Storlek	Antal
Lägenheter i flerbostadshus	-	120
<i>Totalt antal lägenheter</i>		<i>120</i>
Radhus	-	11
<i>Totalt antal radhus</i>		<i>11</i>

Tabell 1: Planerad nybyggnation

Vid skrivandet av denna utredning finns inget detaljerat underlag kring exempelvis fördelning av lägenheter, lägenhetsstorlekar eller storlek på radhusen.

2 Parkeringsbehov Kobbegården

I detta kapitel analyseras projektets *Startvärde* för parkering av bil och cykel utifrån utredningsstegen *Lägesbedömning* och *Projektanpassning*. Det kommer inte att genomföras några *Mobilitetslösningar* varav det utredningssteget utgår.

2.1 NORMALSPANN (ANALYSSTEG 1)

Val av normalspann

Fastigheten ligger *Zon C Mellanstaden* nära gränsen till *Zon D* enligt Göteborgs *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering, version 1.2*.

Tabellerna 2 och 3 sammanställer normalspannen och startvärdena för parkering för bil och cykel för flerbostadshusen samt det resulterade behovet av parkeringsplatser för fastigheten.

Parkering av bil och cykel för radhus löses inom respektive tomt. Behovet av bil- och cykelplatser för radhus hanteras inte i utredningssteg nedan, men presenteras i sammanställningen i kapitel 3.

Resultat analyssteg 1, bilparkering

Typ	Normalspann	Startvärde	Antal bpl
Lägenheter i flerbostadshus, 120 st	0,8–0,4 bpl/lgh	0,8 bpl/lgh	96
Totalt			

Tabell 2: Normalspann och startvärden för bpl i zon D.

För de 11 planerade radhusen kommer parkering att lösas antingen helt inom den egna tomten med plats för två bilar per tomt (boende och besök) eller genom plats för en bil per tomt som kompletteras genom samlad extern besöksparkering (11 radhus x 0,1 besöksplats/radhus = 1 extern besöksplats).

Resultat analyssteg 1, cykelparkering

Typ	Normalspann	Startvärde	Antal cpl
Lägenheter i flerbostadshus, 120 st	2,5 cpl/lgh	2,5 cpl/lgh	300
Totalt			300

Tabell 3: Normalspann och startvärdena för cpl i zon D.

Cykelparkering för radhus löses inom de egna tomterna.

2.2 LÄGESBEDÖMNING (ANALYSSTEG 2)

Utredningsområde

Utredningsområdet utgår från ett avstånd på 500 m radie från fastigheten, se bild 1

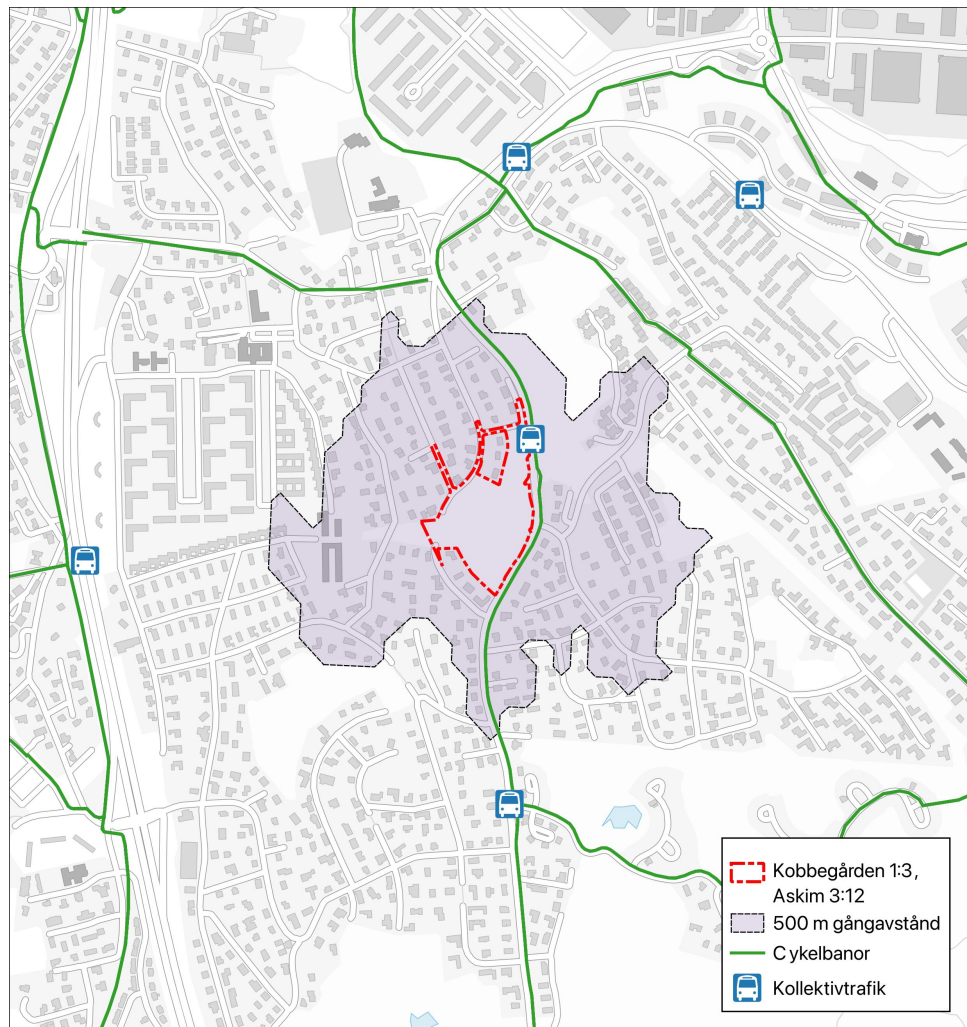


Bild 1: Utredningsområdets avgränsning runt planområdet med 500 m faktiskt gångavstånd, cykelinfrastruktur och kollektivtrafikhållplatser.

Sammanvägd tillgänglighet.

Nedan presenteras Kobbegården utifrån tillgänglighet till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur samt närhet till service och andra urbana verksamheter.

Samtliga avståndsmått som presenteras edan har tagits fram med hjälp av Google Maps.

Kollektivtrafik

De närmaste kollektivtrafikhållplatserna för buss är Ringestensvägen och Trollåsen längs Gamla Särövägen. Härifrån avgår buss 82. Vid hållplats Trollängen längs väg 158, cirka 1000 meter från planområdet avgår flera andra busslinjer.

Tabellen nedan visar hållplatser och avgångsfrekvens morgon och eftermiddag (i en riktning):

Hållplats	Gång-avstånd	Linjer	Avgångsfrekvens
Ringestensvägen	<100 m	Buss 82	Ca 2 avgångar per timme (ca var 30 minut)
Trollåsen	<350 m	Buss 82	Ca 2 per timme och linje (ca var 30 minut)
Trollängen	<1000 m	Buss 180, 184, 258, X2	Totalt ca 14–16 avgångar/timme vid hållplatsen.

Tabell 4: 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.

Det sammanlagda trafikutbudet från de närmaste hållplatserna uppfyller *inte* kriteriet för *God kollektivtrafik*. Avståndet till Trollängen med flera busslinjer och relativt hög avgångsfrekvens ca 1000 meter från områdets västra delar. För att kriteriet om god kollektivtrafik ska uppfyllas krävs god kollektivtrafik inom 500 meter.

Cykel

Projektet har enligt riktlinjerna direkt närhet till bra cykelinfrastruktur, se bild 2. Kriteriet *Direkt närhet till bra cykelinfrastruktur* uppfylls utifrån befintlig cykelinfrastruktur. Dock bedöms utbudet av cykelinfrastruktur i närområdet inte erbjuda säker cykling i ett mer finmaskigt cykelvägnät då cykelväg endast finns längs med Gamla Särövägen i nord-sydlig riktning.

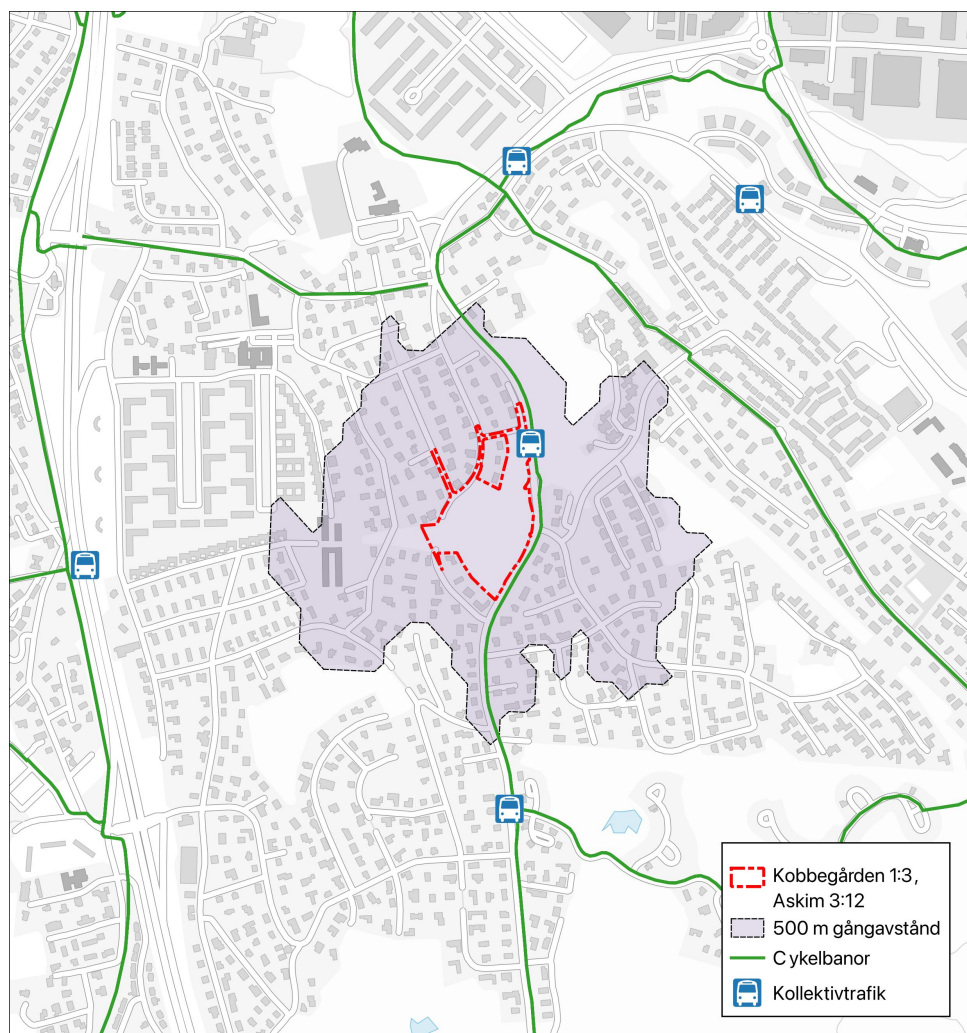


Bild 2: Cykelvägsinfrastruktur i närheten av projektområdet, grönmarkerat.

Service och andra urbana verksamheter

Det finns knappt någon service eller andra urbana verksamheter inom utredningsområdet eller inom avståndet för *Direkt närhet till god service* på 500 m enligt anvisningarna.

Nedan listas exempel på de närmsta verksamheterna inom ett urval av kategorier med gångavstånd.

Dagligvaror

- Willys Göteborg Sisjön, Sisjö Centrum, 1300 meter

Vård och apotek

- Vårdcentral och BVC Hovås Askim, Askims Torg 5, 550 meter
- Närhälsan Sisjön, Datavägen 1, 1200 meter

Restauranger, Caféer

- Fairouz Restaurang, Askims Torg, 550 meter
- Askims Sushi, Askims Torg, 550 meter
- Bageri Br dhuset, Askims Stationsv g 17, 550 meter
- Gyllene Korven, Västra Stationsvägen 2B, 1200 meter
- Restaurang Kvarnen 436, Sisj v gen 61, 1400 meter

Förskolor

- Förskola Stomv gen, Stomv gen 1, 600 meter
- Trollstugans förskola, Solarvspan 38, 1000 meter
- Förskola Hyltev gen, Hyltev gen 1, 1100 meter
- Förskola Askims Domarringsv gen, Domarringsv gen 103, 1400 meter

Grundskolor

- Askimsskolan (F-6), Askims Backav g 1, 500 meter
- Trolll ngsskolan (F-6), Solg rdesv gen 25, 500 meter
- Sisj skolan (F-3), G smossev gen 2, 850 meter
- Hultskolan (F-6), Hults Gata 26, 1500 meter
- Hov sskolan (F-9), Askims Kyrkv g 10, 1500 meter

Som ovan sammanställning visar är det relativt långa gångavstånd till vård, restauranger, skolor med mera.

Större stadsdelscentrum

Till större stadsdelscentrum såsom Frölunda Torg  r det ca 3,5 km och till Nya Hovås ca 4,5 km. Avstånden  r således f r långa för att det ska påverka tillgängligheten till handel, samhällsservice med mera.

Bilpool och hyrbil

Det finns idag inga bilpoolsstationer tillgängliga i närheten av projektområdet.

På Circle K Askim, cirka 1000 meter från Kobbegården, finns möjlighet att hyra bil. Även på Sisjön och i Eklanda finns möjlighet att hyra bil hos bland annat Hertz, Mabi och EuropCar. Till dessa platser  r det mellan 2,5–4 km.

Resultat analyssteg 2, bilparkering

Direkt närhet till god kollektivtrafik: Nej

Bra cykelinfrastruktur: Ja (enligt riktlinjerna men det bedöms vara relativt lite med tillgänglig cykelinfrastruktur som g r cykel till ett attraktivt och tillgängligt färdsätt).

Service och andra urbana verksamheter: Nej
Större stadsdelscentrum: Nej
Bilpool/hyrbil i närheten: Nej

Projektet bedöms *inte* uppfylla kriterierna för god sammanvägd tillgänglighet. Tvärtom bedöms rådande förutsättningar peka på att bil kommer att vara det primära färdssättet för de framtida boende i området. Parkeringstalet för bil och cykel förblir *oförändrade* jämfört med analyssteg 1.

Typ	Värde från föregående steg	Reduktion	Nytt p-tal	Antal bpl
Lägenheter i flerbostadshus, 120 st	0,8 bpl/lgh	-	0,8 bpl/lgh	96

Tabell 5: P-tal för bil efter steg 2.

Resultat analyssteg 2, cykelparkering

Behovet av cykelparkering påverkas inte i detta analyssteg.

Typ	Värde från föregående steg	Reduktion	Nytt p-tal	Antal cpl
Lägenheter i flerbostadshus, 120 st	2,5 cpl/lgh	-	2,5 cpl bpl/lgh	300

Tabell 7: P-tal för bil efter steg 2.

2.3 PROJEKTANPASSNING (ANALYSSTEG 3)

Lägenhetssammansättning

Vid skrivandet av denna utredning finns ingen detaljerad lägenhetsfördelning. Mest troligt är att det blir en fördelning av lägenhetsstorlekar som inte påverkar p-talet. Om det blir mer än 25 % större lägenheter (4 rok) kommer p-talet att justeras uppåt i detta analyssteg.

Eventuella justeringar av detta utredningssteg kan komma att ske inför bygglov.

Resultat analyssteg 3, bilparkering

Parkeringstalen för flerbostadshusen förblir oförändrade jämfört med föregående analyssteg.

Typ	Värde från föregående steg	Reduktion	Nytt p-tal	Antal bpl
Lägenheter i flerbostadshus, 120 st	0,8 bpl/lgh	-	0,8 bpl/lgh	96

Tabell 8: P-tal för bil efter steg 3.

Resultat analyssteg 3, cykelparkering

Behovet av cykelparkering påverkas inte i detta analyssteg.

Typ	Värde från föregående steg	Reduktion	Nytt p-tal	Antal cpl
Lägenheter i flerbostadshus, 120 st	2,5 cpl/lgh	-	2,5 cpl/lgh	300

Tabell 9: P-tal för cykel efter steg 3.

3 Parkeringstal och parkeringslösning

I detta kapitel sammanställs sammanställning av behovet av bil- och cykelplatser för Kobbegården.

Lägenheter i flerbostadshus

Parkeringstal för bil och cykel efter utredningssteg 1–3 för lägenheter i flerbostadshus är 0,8 bilplatser/lägenhet samt 2,5 cykelplatser/lägenheter. Detta ger ett behov av minst 96 bilplatser och 300 cykelplatser utifrån det planerade antalet lägenheter (120 st) i detta skede.

Utifrån denna utredning tydliggörs dock en bild av att förutsättningarna för exempelvis gång, cykel och kollektivtrafik som attraktiva, tillgängliga färdsätt är undermåliga. Det finns få viktiga vardagsmålupunkter i närområdet som nås med gång, cykelinfrastruktur finns endast tillgänglig längs med Gamla Särövägen och antalet avgångar för kollektivtrafiken på de närmaste hållplatserna är ej tillräckligt för en "god kollektivtrafik". Detta sammantaget tillsammans med en trolig efterfrågan av bilparkering ligger till grund för att fler bilplatser än det minsta antalet som krävs enligt behov (baserat på riktklinjerna) kommer att anläggas. I detta skede planeras det för att tillskapa minst 1,0 bilplatser per lägenhet vilket ger minst 120 bilplatser (räknat på 120 lägenheter).

Bilplatserna för flerbostadshus kommer att placeras i garage inom de berörda fastigheterna och som markparkering. Målet är att skapa parkeringslösningar som möter efterfrågan av bilparkering för de framtida boende i närheten av sin bostad. Cykelparkering kommer att anordnas i komplementbyggnader, inomhus samt entrénära utomhus.

Radhus

För de 11 planerade radhusen kommer parkering att lösas antingen helt inom den egna tomten med plats för två bilar per tomt (boende och besök) eller genom plats för en bil per tomt som kompletteras genom samlad extern besöksparkering ($11 \text{ radhus} \times 0,1 \text{ besöksplats/radhus} = 1 \text{ extern besöksplats}$). Cykelplatser för radhusen löses inom respektive tomt.

Ritningar eller planer för parkeringslösningar skickas separat.

Reglering och prissättning av parkering på gatumark

Det finns idag viss oreglerad gatumarksparkering inom utredningsområdet och Utredningsområdets närhet. De gator som är oreglerade är i regel smala eller mycket smala och parkering längs dessa gator är inte möjlig utan sker främst inom fastighet. Vidare finns det både tidsreglerade och avgiftsbelagda platser såväl som förhyrda platser i området.

Risken för så kallad parkeringsflykt bedöms vara liten.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Investerings- och driftskostnad för parkering kommer att särskiljas från boendekostnaderna och tas ut som en separat avgift för de hushåll som väljer att ha

parkeringsplats. 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. Detta gäller parkering för flerbostadshusen.



Koucky & Partners AB, Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg
Telefon: 031- 80 80 50
www.koucky.se