

## Detaljplan för vård och bostäder vid Fjordvägen - dnr 0647/15

# Mobilitets- och parkeringsutredning

För tillämpning av riktlinjer och anvisningar för mobilitet och parkering i Göteborg.

## Sammanfattning

Området ligger i en del av staden där det inte finns kollektivtrafik och service inom nära avstånd. Det finns plats att lösa parkeringen genom markparkering på kvarteretsmark. Inga mobilitetsåtgärder planeras genomföras.

Mobilitets och parkeringsutredningen kommer fram till följande parkeringstal för bil och cykel.

För bostäderna krävs 1,0 bilplatser och 2,5 cykelplatser per lägenhet. För verksamheten krävs 7 bilplatser respektive 4,5 cykelplatser per 1000m<sup>2</sup>.

För planområdet krävs då totalt 28 bilplatser varav 16 platser för boende och 12 platser för verksamheten (anställda och besökare). Det krävs totalt 48 cykelplatser varav 40 för de boende och 8 för anställda och besökare till verksamheten.

Parkeringstalen bestäms slutligen vid beslut om bygglov. Det finns möjligheter att få plats med fler parkeringar på fastigheterna än vad som illustreras.

## Inledning

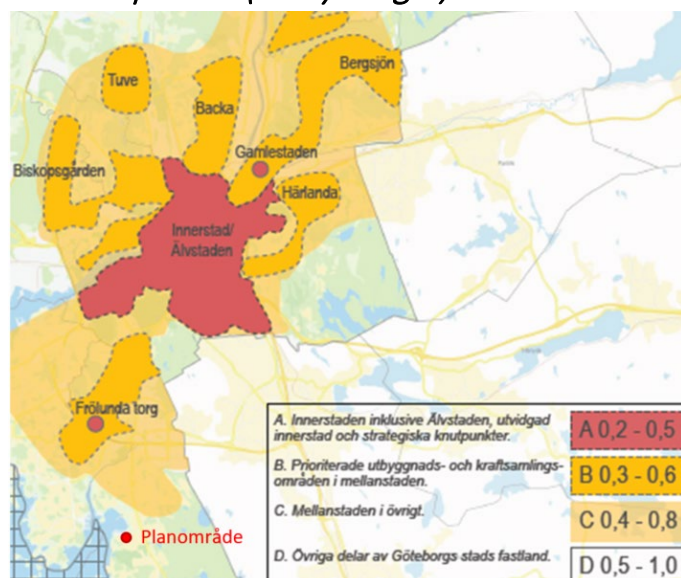
### Bakgrund och syfte

Syftet med utredningen är att den ska kunna ligga till grund för bedömning om lämpliga mobilitetsåtgärder samt lämpligt utrymme för parkering av bil och cykel i samband med planläggning av ett område i Hovås.

Syftet med projektet är att bygga en byggnad för vårdändamål och några bostadsbyggnader i form av mindre radhusliknande flerbostadshus. Vårdbyggnaden tillåts vara 1700 m<sup>2</sup>. Det förväntas bli ca 16 lägenheter.

## Mobilitets- och parkeringsutredning

### Normalspannet (analyssteg 1)



Del av karta från "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad" och dess anvisningar

## Bostäder

Området ligger inom det område som anges tillhöra område D "övriga delar av Göteborgs stads fastland". Normalspannet för flerbostadshus är 0,5-1,0 bilplatser och 2,5 cykelplatser per lägenhet.

## Verksamheter

För vårdbyggnaden finns inget normalspann att utgå ifrån. Där ska lämpligt utrymme bedömas i varje enskilt fall som anpassas till verksamhetens karaktär. Detaljplanen anger verksamheten som vård vilket kan innebära flera möjliga användningar med vårdkaraktär. Enligt anvisningarna för hur mobilitets- och parkeringsutredningen tas fram ska man utgå ifrån den verksamhet som är trolig när planarbetet görs. För denna plan är det troligast att det är stiftelsen Ånggårdens Hospice som flyttar sin pågående verksamhet till platsen och i utredningen utgår vi därför från de förhållande som stiftelsen, i första hand genom sin verksamhetschef, lämnat vid möten och via mail. Närmare beskrivning av verksamhetens karaktär återfinns under analyssteg 3.

Om verksamheten hade utgjorts av kontor hade normalspannet varit 0-15 bilplatser per 1000 m<sup>2</sup>. I mer centrala lägen av staden anges att man ska utgå ifrån dessa värden för de flesta typer av verksamheter. Hospicet bedöms inte vara lika personaltätt som kontor. Tillgänglighet till kollektivtrafik försämrats och möjligheten att utnyttja andra parkeringsplatser minskar i Hovås jämfört med i Lillhagsparken.

Tidigare rekommendationer om parkeringstal vid servicehus/äldreboende bedömde att 3 bilplatser för besökande per 1000 m<sup>2</sup> var lämpligt. Motsvarande siffra för personal var 2 platser per 1000m<sup>2</sup>. Dessa rekommendationer bedöms även nu kunna utgöra ett lämpligt startvärde. Ett lämpligt startvärde för verksamheten (både anställda och besökare) bedöms därför vara 5 platser per 1000m<sup>2</sup>.

För verksamheter ska normalt parkering för cykel anordnas för 20-40% av antalet samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten. Personal och besökare som bor inom de södra delarna av Göteborg har goda möjligheter att cykla på Gamla Säröbanan. Detta beskrivs vidare under analyssteg 3.

## Resultat analyssteg 1

För bostäderna väljs normalspann D 0,5-1,0 bilplatser och 2,5 cykelplatser.

Startvärdena blir 1,0 bilplatser och 2,5 cykelplatser per lägenhet och 5 bilplatser per 1000m<sup>2</sup> för verksamheten. För verksamheten behövs cykelplatser för 20-40% av antalet samtidiga besökare och anställda vid verksamheten.

## Lägesbedömning (analyssteg 2)

### Utredningsområde



*Kartbild som redovisar utredningsområdet (en radie på 400 meter) och viktiga funktioner i närområdet. Befintliga parkeringar av olika slag har märkts ut och nummerats.*

## Lokalt torg

*Det finns inga lokala torg i nom 500 meter.*

## Sammanvägd tillgänglighet

### Kollektivtrafik

*På Säröleden finns busstrafik med turtäthet på max tio minuter under högtrafik. Avstånd till hållplatserna är drygt en kilometer. På grund av det långa avståndet till bussen bedöms området ha dålig tillgänglighet till kollektivtrafik. Närmaste hållplats för flexlinjen finns ca 250 meter ifrån planområdet, hållplatsernas läge uppdateras dock efter behov.*

### Cykel

*Området ligger i direkt närhet till bra cykelinfrastruktur. Gamla Säröbanan som passerar precis intill planområdet är en bra och säker gång- och cykelbana med kontakt främst i nordsydlig riktning. För övrigt är det blandtrafik dvs man cyklar på lokalgatorna.*

### Service och andra urbana verksamheter

*Det är dåligt utbud av service och urbana verksamheter inom utredningsområdet. Vid kallbadhuset och vid Golfklubben finns restauranger.*

### Övrigt

*Det bedöms inte finnas några andra förutsättningar som påverkar mobilitet och tillgänglighet inom utredningsområdet. Närmsta bilpool ligger på Vårslevägen, knappt två kilometer ifrån planområdet vilket bedöms vara för långt för att påverka mobiliteten.*

## Påverkas parkering för befintlig bebyggelse?

*Planområdet utgörs av en obebyggd äng. Att bebygga platsen tar inte parkeringar från befintlig bebyggelse.*

*Enligt uppgift kan det under soliga dagar vara problem med parkering för badgäster vid Hovåsbadet.*

## Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

*I omgivningen finns mest villor med parkering på tomten. Därutöver finns några parkeringar som markerats och nummerats på kartan med utredningsområdet. Dessa beskrivs kort nedan. Inga av dessa parkeringar bedöms kunna räknas som ledig kapacitet för att användas för den nya byggnationen. Antal parkeringsplatser och kostnader för parkeringsplatser på dessa områden bedöms inte behöva utredas noggrannare eftersom all parkering föreslås lösas på kvartersmark inom den nya planen.*

*P1 kommunal parkering avsedd för besökare till Hovåsbadet och fotbollsplanen. Avgiftsbelagd sommartid. 216 platser. Vid låg beläggning kan den utnyttjas även av andra. Parkeringen verkar inte ha tillräcklig kapacitet under fina sommark dagar.*

*P2 – uppställningsplats för båtar under vintern. Fungerra som parkering under sommarsäsongen. Avgiftsbelagd sommartid. 119 platser.*

*P3 – asfalterad yta invid före detta perrong. Verkar av hävd fungera som parkering för besökande bilar. Ca 4 bilar rymts. Marken ägs av Göteborgs kommun. Parkeringen är inte skyltad som parkering.*

*P4 – parkering vid Hovås Kallbadhus. Privat*

*P5 – parkering vid golfbanan. Privat*

## Reglering och prissättning av parkering på gatumark

*Eftersom gatorna är smala och i de flesta fall saknar trottoar bedöms det inte vara lämpligt att räkna med att det går att parkera där. Längs många sträckor råder parkeringsförbud. Där gatorna är tillräckligt breda kan det vara möjligt att parkera. Parkering på gatorna är kostnadsfri vilket kan leda till parkeringsflykt. Då det är ett*

*mindre antal platser kan frågan hanteras om problem skulle uppstå. Eftersom all parkering föreslås lösas på kvartersmark inom den nya planen bedöms möjligheter till gatuparkering inte behöva utredas vidare.*

## Byggskede

*Mobilitet och parkering för befintliga boende eller verksamheter inom utredningsområdet bedöms inte påverkas under byggskedet.*

## Resultat analyssteg 2

*Varken närhet till lokalt torg eller sammanvägd tillgänglighet leder till några avdrag gällande parkeringstalen. Det bedöms inte finnas ledig kapacitet i befintliga anläggningar. Risk för parkeringsflykt finns. Parkering för befintlig bebyggelse påverkas ej.*

*Parkeringstal 1,0 bilplatser och 2,5 cykelplatser per lägenhet och 5 bilplatser per 1000m<sup>2</sup> för verksamheten kvarstår.*

## Projektanpassning (analyssteg 3)

### Lägenhetssammansättning bostäder

*Projektets sannolika lägenhetssammansättning bedöms vara 16 lägenheter av normal storlek. En del kan bli större och andra mindre. I samband med bygglov kan antalet lägenheter ändras.*

### Verksamhetstyp/karaktär

#### Beskrivning av verksamheten i vårdbyggnaden:

*Det är tänkt att Stiftelsen Änggården Hospice ska kunna bedriva sin verksamhet i vårdbyggnaden som kan vara max 1700 m<sup>2</sup>. Byggnaden delas i två våningar. På översta våningen ska det finnas ca 10 vårdplatser för personer som vårdas i livets slutskede och gemensamma ytor som kök och ungängesrum. På den nedre våningen finns bland annat plats för personalutrymmen och övernattningsrum för anhöriga. På nedre våningen planeras också för att kunna köra in tex en ambulans in i byggnaden.*

*Verksamheten bedriv idag i Lillhagsparken där lokalerna är mindre. Men trots att de får en större byggnad planeras inte verksamhetens omfattning öka. Större lokaler väntas främst leda till mer ändamålsenliga lokaler och bättre standard på vårdplatserna t ex genom egen bad/dusch vid varje rum. Tillgången till parkeringsplatser bedöms behöva vara likartat som vid befintlig lokal.*

*I dag har man tillgång till 7 parkeringsplatser för personal och besökande. Vid tvåtiden på dagen brukar de vara fullt belagda. Då sker skifte av personal och anhöriga besöker hospice. Ibland har gästerna många bilburna besökare och ibland inga alls. I genomsnitt är det ca 5 besökare per dygn. Det är ca 30 anställda varav ca 7 personer samtidigt kan behöva parkering. Idag har man bättre tillgänglighet till kollektivtrafik än i Hovås och även möjlighet att utnyttja andra parkeringar i närheten.*

*Verksamheten får olika typer av leveranser. Leveranser av luncher brukar ske varje dag. Leverans av matvaror och tvätt en gång i veckan. Hjälpmedel hämtas ungefär var 14de dag. Hämtning av avliden gäst sker i genomsnitt 1–2 gånger per vecka.*

*Beskrivning av verksamheten, befintliga förhållanden och förändringar vid flytt till Hovås har lämnats av företrädare från stiftelsen och dess verksamhetschef vid möten, vid telefonsamtal och via mail under 2016-2018.*

*Startvärdet för verksamheterna bedömdes vara 2 platser per 1000 m<sup>2</sup> för personal och 3 platser per 1000 m<sup>2</sup> för besökande). Eftersom byggnadens BTA är max 1700 m<sup>2</sup> skulle det innebära ett behov på 9 p-platser (varav ca 4 för personal och ca 5 för besökare). Verksamheten har uppskattat det verkliga parkeringsbehovet för anställda till 7. Eftersom tillgången till alternativa parkeringar och kollektivtrafik är sämre i Hovås än i Lillhagen bedöms behovet av parkeringar behöva projektanpassas så att antalet parkeringar för personalen utökas till det behov som verksamheten ser. För besökande görs däremot ingen ändring från startvärdet.*

*Behovet av plats för parkering för bilar för besökare till verksamheten bedöms vara  $1700 \cdot 3 / 1000 = 5,1$  och för personalen 7 platser. Totalt bedöms det behövas 12 platser.*

*För verksamheter ska normalt parkering för cykel anordnas för 20-40% av antalet samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten. Antalet samtidiga besökare och anställda är svårt att förutsäga. I utredningen utgår vi därför ifrån att med att 15 anställda (halva personalstyrkan) och 5 besökare samtidigt blir behovet av cykelplatser 4-8 platser. Personal och besökare som bor inom de södra delarna av Göteborg har goda möjligheter att cykla på Gamla Säröbanan. Därför bör det högre antalet väljas. Dvs 8 platser.*

*Parkeringsbehovet för verksamheten bedöms således vara ca 12 bilplatser och 8 cykelplatser. Det motsvarar 7 platser per 1000 m<sup>2</sup> för bil respektive 4,5 platser per 1000 m<sup>2</sup> för cykel. Projektanpassningen har alltså medfört att antalet bilplatser ökas från startvärdet om 5 platser per 1000 m<sup>2</sup> till 7 platser per 1000m<sup>2</sup>.*

## Möjligheter till samnyttjande av parkering

*Verksamheten och bostäderna bedöms eventuellt kunna samutnyttja besöksplatser. Dessa kan då ingå i en gemensamhetsanläggning. Möjlighet till samutnyttjande av parkering kan utredas vidare i samband med bygglov.*

## Fördelning av parkeringsplatser

*Bilparkeringarna inom området förväntas fördelas på 12 platser för anställda och besökande till verksamheten samt 16 platser till boende.*

*Cykelplatserna föreslås vara 8 för verksamheten och 40 för bostäderna. En del av cykelplatserna bör ligga nära entrén. Medan andra istället bör vara inomhus tex i cykelförråd.*

## Förutsättningar för kostnadstäckning

*Då det är gratis att parkera under delar av året på angränsande parkeringsytor och på gator kan kostnadstäckning inom planområdet vara svår att uppnå, det kan finnas viss risk för parkeringsflykt.*

## Resultat analyssteg 3

*Projektanpassningen ger rekommendationer för parkeringen för verksamheterna. För bostäderna innebär den ingen förändring.*

*Resultat av analyssteg 3 leder till att projektet bör ge plats för följande antal parkeringar:*

*Totalt 28 bilplatser varav 16 platser för boende, 7 platser för anställda och 5 platser för besökare i verksamheten.*

*Totalt 48 cykelplatser varav 40 för de boende och 8 för anställda och besökare till verksamheten.*

## Jämförelse med tidigare parkeringstal

*Eftersom anvisningarna för hur parkering ska utredas och räknas fram under planarbetets gång redovisas här en jämförelse med hur parkeringstalen blev genom uträkning av p-tal enligt "vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov (BN 2011-10-31). Enligt den vägledningen behövdes i planskedet ca 17 bilplatser och ca 70 cykelplatser för boende och deras besökare. För vårdbyggnaden behövdes ca 9 bilplatser och ca 15 cykelplatser för de sysselsatta och besökande. Dessa tal var de som angavs i samband med samrådet för detaljplanen 2017.*

*Behovet av parkeringsplatser har därmed sjunkit för de boende främst gällande cykelplatser. För vårdbyggnaden har behovet av bilplatser ökats och behovet av cykelplatser minskat.*

## **Mobilitetslösningar (analyssteg 4)**

*Mobilitetsåtgärder som handlar om bilpool har diskuterats för att minska efterfrågan på parkeringsplatser från de boende. Byggherren avstår från mobilitetsåtgärder i detta skede.*

## Resultat analyssteg 4

*Analyssteg 4 leder inte till några ändringar av parkeringstalen för bil- och cykel.*

### ***Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering***

*All parkering planeras som markparkering utom en angöringsplats vid verksamheten som är inomhus. Det finns möjligheter att få plats med fler parkeringar på fastigheterna än vad som illustreras.*