

Mobilitets- och parkeringsutredning

**Framtagen av stadsbyggnadskontoret och granskad av trafikkontoret i
arbetet med Detaljplan för bostäder med särskild service vid Åketorpsgatan
inom stadsdelen Backa, dnr: 1175/15**



Innehåll

Sammanfattning	3
Inledning	4
Bakgrund och syfte	4
Mobilitets- och parkeringsutredning	5
Normalspannet (analyssteg 1)	5
Val av normalspann	5
Motivering vid gränzon	5
Resultat analyssteg 1	5
Lägesbedömning (analyssteg 2)	6
Utredningsområde	6
Sammanvägd tillgänglighet	7
Påverkas befintlig bebyggelse?	8
Ledig kapacitet i befintliga anläggningar	8
Reglering och prissättning av parkering på gatumark	9
Byggskede	9
Resultat analyssteg 2	9
Projektanpassning (analyssteg 3)	10
Lägenhetssammansättning (för bostäder)	10
Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)	10
Möjligheter till samnyttjande av parkering	10
Förutsättningar för kostnadstäckning	10
Fördelning av parkeringsplatser	10
Resultat analyssteg 3	11
Mobilitetslösningar (analyssteg 4)	12
Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering	12

*Utredningen har tagits fram av stadsbyggnadskontoret, Alexandra Blennow
i samverkan med trafikkontoret, Amanda Ekenborn, Sara Malm och Marie Fagerberg under 2019-2020.
Alla illustrationer, kartor och bilder är gjorda av stadsbyggnadskontoret om ingen annan källa anges.*

Sammanfattning

Mobilitets- och parkeringsutredningen gäller för Detaljplan för bostäder med särskild service (BmSS) vid Åketorpsgatan och har tagits fram i samrådsskede. Utredningen redogör för bl.a. tillgänglighet till befintlig service, kollektivtrafik och cykelinfrastruktur samt parkering. Utredningen räknar fram p-tal för bil och cykel enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, version 1.1*.

För BmSS finns inte samma parkeringsbehov som för övriga typer av bostäder. BmSS räknas enligt riktlinjerna som kategoriboende. Efter steg 1–3 av mobilitets- och parkeringsutredningen har genomförts har parkeringstalet för bil i samråd med lokalsekretariatet satts till 0,4 platser per lägenhet, vilket för åtta lägenheter innebär tre parkeringsplatser, varav en parkeringsplats är för rörelsehindrade. Platserna är främst för personal och besökare då de boende på ett BmSS inte har bil. Inga mobilitetsåtgärder behöver genomföras eftersom parkeringstalet redan är lågt satt.

I samråd med lokalsekretariatet har efter att steg 1–3 av mobilitets- och parkeringsutredningen genomförts parkeringstalet för cykel satts till 1 cykelplats per lägenhet, eftersom lägre cykelparkeringstal övervägs vid kategoribostäder. Detta innebär för 8 lägenheter 8 p-platser för cykel.

Parkeringsplatser och vändzon löses inom fastigheten på kvartersmark och anslutning sker mot Åketorpsgatan.

Versionshantering

Datum	Version	Beskrivning	Ändrat av
190409	1.0	Utkast för granskning	Alexandra Blennow
190715	1.1	Kommentarer från TK	Amanda Ekenborn
190807	1.2	Granskningsversion	Alexandra Blennow
190821	1.3	Sista kommentarer från TK	Sara Malm/Amanda Ekenborn
190913	1.4	Färdig rapport	Alexandra Blennow
200827	1.5	Revidering ändrade förutsättningar färdig rapport	Alexandra Blennow

Inledning

Bakgrund och syfte

Detaljplanens syfte är att pröva förutsättningarna för ny bebyggelse av ett BmSS (bostäder med särskild service) med 8 lägenheter vid Åketorpsgatan, inom stadsdelen Backa för att tillgodose områdets behov av BmSS. Ambitionen med projektet är att skapa 8 servicebostäder i en byggnad i två plan med gemensamma utrymmen, ÅV-hus, gårdsmiljö, angöring och parkeringsplatser. Ovan beskrivet innehåll är vad de skisser som tagits fram och använts i planbesked och projektdirektiv visar. Därför utgår denna utredning från att bebyggelsen i planområdet blir en byggnad med 8 lägenheter i två plan. Föreslagen plats för bebyggelsen är fastigheten Backa 866:723 vid Åketorpsgatan Backa. Marken ägs av Göteborgs Stad och är idag oexploaterad allmän plats parkmark. Ett mindre garage på ofri grund står på platsen. Det är tänkt att rivas.

Målsättningen är förutom att skapa förutsättningar för utökat bestånd av bostäder med särskild service för att tillgodose områdets behov, en god trafikangöring till boendet. Boendet bör integreras med övrig bostadsbebyggelse och samtidigt erbjuda ett lugnt läge. Gångförbindelse som idag löper från Åketorpsgatan till Plockerotegatan ska bevaras i befintligt läge och kommer i nuläget inte att inkluderas i planområdet.

Byggnadsnämnden lämnade **2016-01-12** planbesked och uppdrag om att upprätta detaljplan.

En övergripande skiss på tillkommande bebyggelse har tagits fram och samråd hölls **2019-12-18 - 2020-01-21**. Granskning beräknas kunna ske i Q4 2020.

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 april 2019. Syftet med mobilitets- och parkeringsutredningen är att utreda behov av parkering för bil och cykel för kommande BmSS.



Figur 1, Infart till planområdet från Åketorpsgatan. Figur 2, Naturmark inom planområdet

Mobilitets- och parkeringsutredning

Normalspannet (analyssteg 1)

Val av normalspann

Bedömningen är att planområdet enligt *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad* ligger 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.



Figur 3, Plangränsen ungefärligt markerad med de två olika zonerna markerade

Motivering vid gränsson

Planområdet ligger till stor del 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. En del av planområdet ligger enligt *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad* inom zon C, mellanstaden i övrigt. Här anges ett normalspann för flerbostadshus på 0,4–0,8 bilplatser per lägenhet i projekt med ett genomsnitt av lägenhetsstorlekar. Enligt *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad* ska den lägre (dvs lägre p-tal) zonen för normalspann generellt väljas om projektområdet överlappar en zongräns. Därför väljs zon B.

Resultat analyssteg 1

Inom zon B bil är utgångsvärdet/startvärdet 0,6 bilplatser per lägenhet och 2,5 platser per lägenhet för cykel.

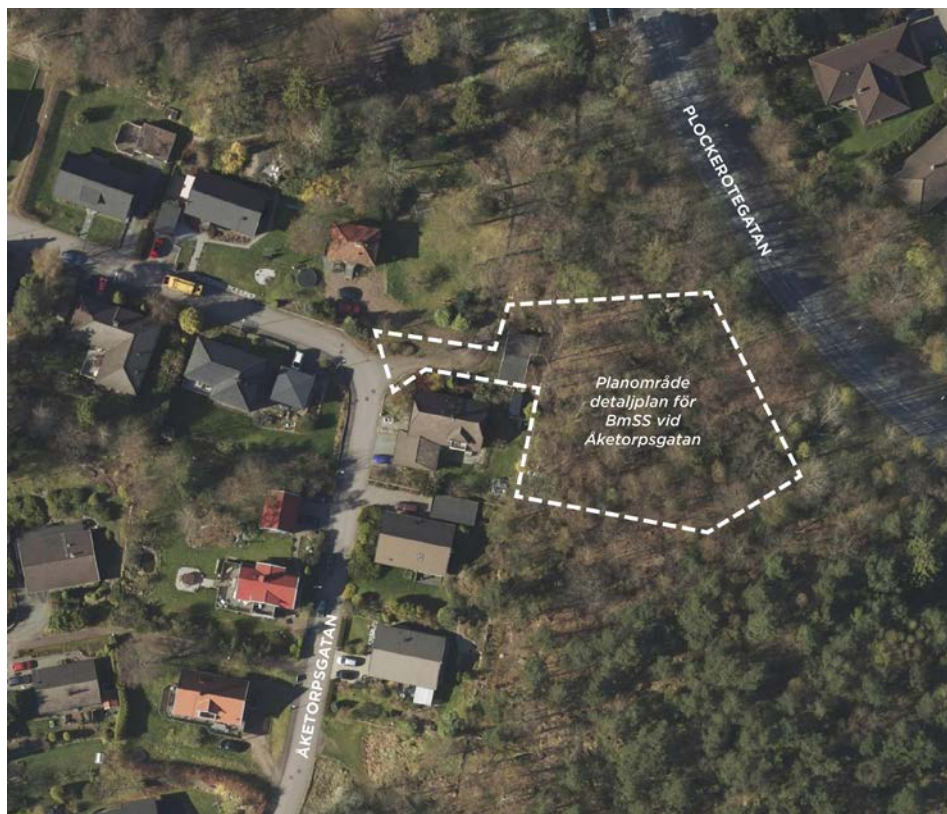
För kategoriboenden (t.ex. BmSS) i zon A, innerstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter, anger *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad* att parkeringstalet bör sättas nära noll. Behovet av parkering för personal ska bedömas utifrån platsens förutsättningar och verksamhetens 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, projekthanpassning, 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-boendet ger anledning till något annat resonemang.

Parkeringstal 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)

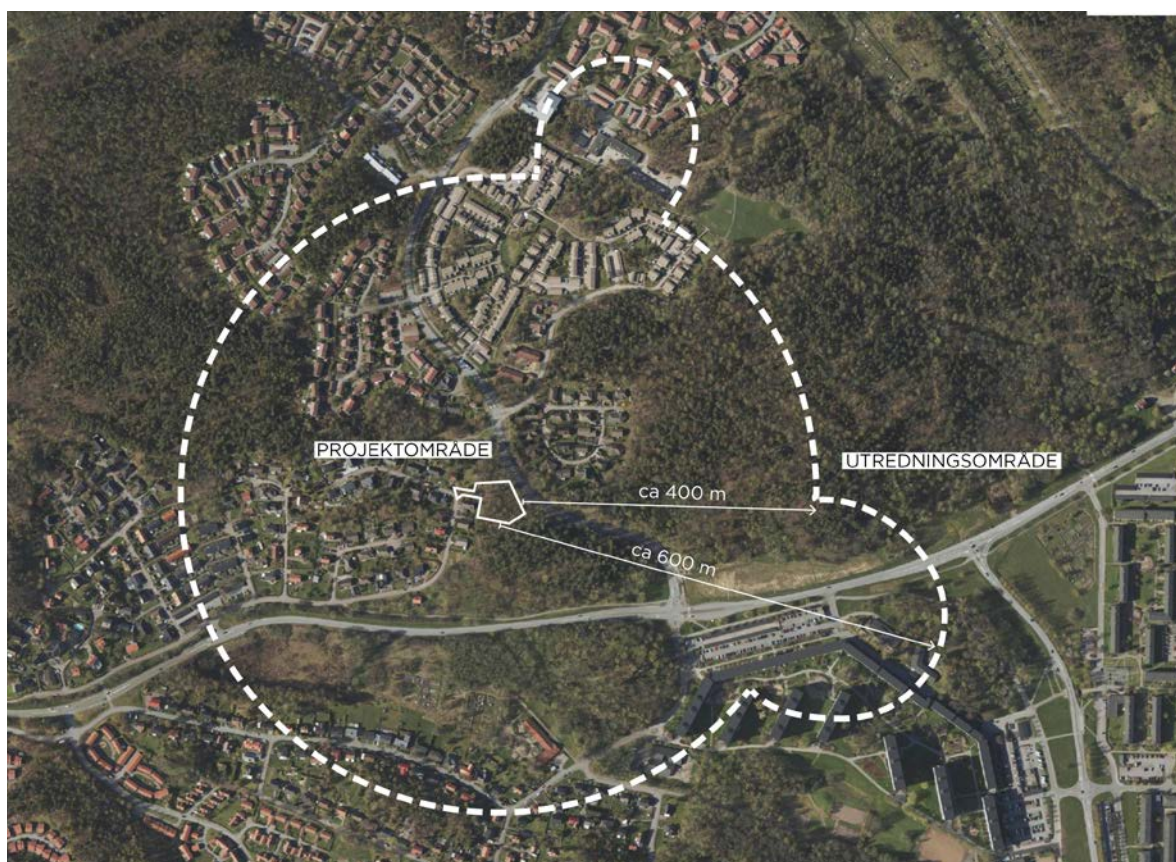
Utredningsområde

Planområdet ligger vid Åketorpsgatan med Plockerotegatan på andra sidan av planområdet i öst, med angöring från Åketorpsgatan.



Figur 4, Ungefärligt planområde, markerad med vit 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. Skälltorpsvägen anses ej vara en barriär i detta sammanhang då vägen endast är tvåfilig och har hastighetsbegränsning 50 km/h, samt att utredningsområdet och utökade utredningsområdet på södra sidan av Skälltorpsvägen endast innehåller service i form av förskola och s.k. särskola, verksamheter som boende i området troligtvis använder oavsett vägen.



Figur 5, Utredningsområdets och utökade utredningsområdets ungefärliga avgränsning runt projektområdet

Sammanvägd tillgänglighet

Kollektivtrafik

Närmaste hållplats är Båtsman Grås Gata, cirka 125 m gångväg från planområdet. Hållplatsen ligger på Plockerotegatan, och här stannar buss 44. Nära ligger också hållplatsen Åketorpsgatan, som ligger cirka 430 m gångväg från planområdet på Skälltorpsvägen, här går buss 44. Buss 44 går mån-sön. På själva gatan Åketorpsgatan går ingen kollektivtrafik. Båda hållplatserna har en turtäthet på 15 minuter i högtrafik och 30 minuters intervall på vardagar. Enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* räknas det inte som god kollektivtrafik. (Med *God kollektivtrafik* avses enligt anvisningarna 10 minuters trafik under högtrafik. Utöver detta bör annan kollektivtrafik finnas som komplement).

Höjdskillnaderna mellan projektområdets gräns och hållplatsen är 8 m (Båtsman Gräs Gata), respektive 17 m (Åketorpsgatan), enligt anvisningarna bedöms en meters höjdskillnad som 10 meter i gångavstånd. Detta resulterar i $125\text{ m} + 80\text{ m} = 205\text{ m}$ för Båtsman Gräs Gata och $430\text{ m} + 170\text{ m} = 600\text{ m}$ i Åketorpsgatans hållplats fall.

Då ingen av hållplatserna anses ha god kollektivtrafik och ena hållplatsen ligger på mindre än 500 m gångavstånd från projektområdets gräns och den andra på 600 m gångavstånd från projektområdets gräns anses projektområdet enligt riktlinjerna inte ha *Direkt närhet till god kollektivtrafik*.

Cykel

Riktlinjen definierar *Direkt närhet till bra cykelinfrastruktur* som att avståndet från projektområdets gräns till det övergripande cykelvägnätet eller pendelcykelnätet inte överskrider 500 m verkligt cykelavstånd via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata, alternativt 100 m verkligt cykelavstånd vid andra gator.

I direkt anslutning till projektområdet går lokalgatan Åketorpsgatan som har en hastighetsgräns på 30 km/h och bedöms vara lågt trafikerad då det ej är någon genomfartstrafik. Åketorpsgatan har ingen separat cykelbana. Separat cykelbana ligger 260 m cykelväg från planområdet och leder bl.a. till närmsta i ÖP utpekade lokala torg, Selma Lagerlöfs torg. Dock är en del av cykelbanan inte separat cykelbana, utan går i blandtrafik. Cykelbana finns hela vägen in till Brunnsparken och Hjalmar Brantingsplatsen. Att cykla till Brunnsparken tar 30 minuter, till Hjalmar Brantingsplatsen tar 20 min och till Selma Lagerlöfs torg tar det 9 minuter med cykel.

Kriteriet *Direkt närhet till bra cykelinfrastruktur* anses därmed vara uppfyllt för projektområdet.

Service och andra urbana verksamheter

I utredningsområdet finns inom en radie på 400 meter: förskola, lekplats, daglig verksamhet, korttidshem för barn och unga, återvinningsstation och hämtplats för farligt avfall. Inom det utökade utredningsområdet finns en så kallad särskola och ytterligare en lekplats och en förskola. Kriteriet *Direkt närhet till god service och vissa urbana verksamheter* bedöms inte vara uppfyllt inom utredningsområdet då det saknas bl.a. dagligvaruhandel, sällanköpshandel, kultur, vårdcentral, sjukhus och tandvård. Kriteriet *Direkt närhet till god service och vissa urbana verksamheter* anses inte vara uppfyllt bl.a. då direkt närhet till service enligt anvisningarna innebär ett verkligt avstånd på högst 500 m.

Övrigt

Sunfleet har en bilpoolsplats cirka 1 km utanför utredningsområdet vid Nils Holgerssons gata. Närmaste cykelaffär är ca 1,4 km från utredningsområdet vid Importgatan. Närmaste bilreparatör ligger ca 1,1 km från utredningsområdet. Pendelparkering finns vid hållplats Körkarlens gata på Bäckebolsvägen, ca 900 m utanför utredningsområdet och har 81 p-platser.

Påverkas befintlig bebyggelse?

Befintlig bebyggelse och parkering beräknas inte påverkas av projektet då det endast är 8 lägenheter, varav alla bedöms vara 1 rok och utgör ett BmSS (kategoriboende). Närliggande bebyggelse är småhus och dess parkering är belägen på kvartersmark inom varje enskild fastighet och längs gatan. Ingen befintlig parkeringsanläggning tas i anspråk. Då ingen befintlig parkering berörs av projektet

redovisas inga fastighetsrättsliga villkor för parkering för befintlig bebyggelse.

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. Inga befintliga parkeringar kommer heller att påverkas av den nya bebyggelsen.

Reglering och prissättning av parkering på gatumark

I största delen av området råder gratis parkering på gatumark. Det finns en markparkering med garage vid hållplatsen Åketorpsgatan. Denna markparkering har 67 platser (varav 42 i garage för boende) enligt stadsplanen och är för boende och gäster. På Olshammsgatan 16 äger Parkeringsbolaget en markparkering med ca 12 p-platser och en taxa på 5 kr/h 08:00-22:00 och övrig tid 2 kr/h. Vi kollektivtrafikhållplats Körkarlens gata på Bäckebovägen finns en pendelparkering med 81 p-platser. På Nils Holgerssons gata finns ett parkeringsdäck som ägs av Parkeringsbolaget med 46 p-platser och en taxa på 5 kr/h 08:00-21:00 och övrig tid 2 kr /h. I övrigt finns många tidsbegränsade parkeringar sydöst om planområdet, de flesta med maxtid 10 min. Det finns en tidsbegränsad parkering med maxtid 30 min och en med maxtid 4 timmar.

Eftersom BmSS:et endast behöver ett mindre antal platser som behöver ligga i nära anslutning till själva bostadshuset, så undersöks inte beläggningen på gatuparkeringen i området i detta skede.

Byggskede

Det aktuella BmSS:et planeras att byggas på en yta där det idag inte finns några parkeringsplatser. Alltså kommer det under byggskedet inte ha någon påverkan på befintliga parkeringsplatser. Etablering vid byggnation kan påverka i byggskedet om det sker längs gatan, men det rör sig om en så liten byggnation att etablering inte heller beräknas bli stor eller ha större påverkan på parkering.

Resultat analyssteg 2

Bil

0,60 - inget avdrag = 0,60

Då inte serviceutbudet inte är det bästa innebär det att parkeringstalet för bil efter analyssteg 2 fortsatt är 0,60.

CYKEL

2,5 - inget avdrag = 2,5

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.

Projektanpassning (analyssteg 3)

Lägenhetssammansättning (för bostäder)

Det planerade BmSS-boendet är en gruppboende med cirka 8 lägenheter med särskild service. Boendet kommer troligtvis att bestå av små lägenheter med 1-2 rum och kök, på ca 40-45 m², vilket innebär en lägenhetsfördelning med övervägande del små lägenheter enligt riktlinjen. Ett BmSS är ett kategoriboende där personer bor som har olika funktionsvariationer som gör att de behöver extra stöd i sin vardag. Det går att bo mer än en person i en BmSS-lägenhet men det är mycket ovanligt. Boendeparkering brukar inte anordnas vid ett BmSS 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. Personerna på ett BmSS har som regel rätt till daglig verksamhet och hämtas vanligen med taxi eller liten buss för < 10 personer.

Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)

Förutom att ett BmSS är ett hem för de som bor där är det också en arbetsplats för personal som stöttar de boende dygnet runt. Dagtid arbetar cirka 2-4 personer på boendet. Natttid arbetar cirka 1 person på boendet. Vid personalbyten kan det vara upp till 7 anställda på plats samtidigt och vid enstaka tillfällen, såsom vid möten 8-10 anställda samtidigt. Besökare till andra liknande boenden varierar men det är sällan fler än 2-3 besökare åt gången, men antalet besökare är väldigt varierande från boende till boende. Det går kollektivtrafik från Plockerotegatans och Åketorpsгатans hållplatser stor del av dygnet, med undantag för vardagar mellan ca 00:30-05.00 och helger mellan ca 03:00-04:45. Möjligheterna för personal på boendet att ta sig till jobbet med cykel bedöms som godtagbara för närområdet, på grund av projektområdets relativt centrala läge i Göteborg och att det går en lågt trafikerad lokalgata ut mot cykelbanan söder om projektområdet, som leder vidare till ett lokalt torg utpekade i ÖP. 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 och att detta behov på grund av de grundläggande kraven på tillgänglighet bör tillgodoses i direkt närhet till BmSS:et samt att parkeringarna används under hela dygnet så anses samnyttjande inte vara aktuellt 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 anställda och besökare. Av de cirka 1600 personer som idag bor i BmSS i Göteborg är det ingen som har bil.

Resultat analyssteg 3

Bil

0,60 - avdrag på 0,05 för övervägande del små lägenheter = 0,55

0,55 - avdrag på 0,15 för kategoribostäder = 0,40

Lägenhetsstorlekarna för ett BmSS är övervägande små. 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 p-platserna för bil behöver vara anpassad för rörelsehindrade.

Cykel

2,5 - avdrag på 0,5 för övervägande del små lägenheter = 2,0

2,0 - avdrag på 1 för kategoribostäder = 1

För cykel kan p-tal sänkas till 2,0 vid övervägande del små lägenheter, vilket projektet har. Vid kategoribostäder kan det enligt riktlinjerna övervägas lägre cykelparkeringstal. Eftersom de boende sannolikt inte cyklar i så hög grad sänks efter samråd med lokalsekretariatet därför p-tal till 1.

I samråd med lokalsekretariatet har efter att steg 1–3 av utredningen genomförts p-talet för cykel satts till 1 cykelplats per lägenhet, eftersom lägre cykelparkeringstal övervägs vid kategoribostäder. Detta innebär för 8 lägenheter 8 p-platser för cykel.

Det förekommer att boende på BmSS har cykel, men det är inte lika vanligt som för boende i vanliga lägenheter. Cykelplatser behövs för personal och besökare. BmSS kan ibland ha större cyklar, t.ex. lådcykel, som behöver mer plats. Det 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.

P-TAL FÖR BIL 0,4

P-TAL FÖR CYKEL BLIR 1,0

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.

Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering

Bilparkering föreslås inom kvartersmark inom planområdet. På skissen nedan visas tre nya p-platser samt en parkeringsplats för rörelsehindrade.



Figur 6, Skiss Norconsult/Stadsbyggnadskontoret

Angöring för leveranser sker via Åketorpsgatan. Det handlar främst om mat- och varuleveranser samt angöring för taxi och färdtjänst, färdtjänstens bussar är för 10 personer eller färre.

Placering och utformning av cykelparkering hanteras i bygglovsskedet. Cykelparkering för personal ska primärt anordnas väderskyddat inomhus eller i nära anslutning till entréerna. Cykelparkering för besökare bör anordnas nära huvudentrén och bör vara väderskyddat.



Göteborgs
Stad