

Mobilitets- och parkeringsutredning

Backa 170:1

Sammanfattning

Parkeringsbehovet för handel beräknas utifrån startvärdet 13 p-platser/1000 m² BTA. Bostadsparkeringen utgår från startvärdet 0,5 p-platser/lägenhet, men dras ner i två steg till 0,4 p-platser/lägenhet tack vare närhet till god kollektivtrafik samt en övervägande andel mindre lägenheter. Parkeringsbehov för äldreboende sätts till 0,05 p-platser/lägenhet vilket motsvarar ”nära noll” enligt riktlinjerna.

Mobilitetsutredningen för Backa 170:1 visar på ett behov av totalt 305 p-platser för bil, varav 188 platser för handel och 117 platser för boende/äldreboende. Detta behov kan lösas i den parkeringsanläggning som planeras på fastigheten.

Behovet för cykelparkeringar bedöms till 2,0 platser/lägenhet då det i huvudsak planeras mindre lägenheter. Av dessa är 0,5 platser/lägenhet för besökare eller tillfällig användning för boende. För handeln beräknas antalet cykelparkeringar utifrån maxtimma och stadens cykelandelen år 2035 enligt målsättningen i stadens trafikstrategi. För äldreboende antas 3 anställda per avdelning vid maxtimma och ett parkeringsbehov som motsvarar 20 % av detta.

Mobilitetsutredningen för Backa 170:1 visar på ett behov av totalt 612 parkeringar för cykel där 368 platser skapas i cykelrum eller motsvarande samt 245 platser på gata.

Vi bedömer att parkeringsbehoven kan lösas inom fastigheten utan extra mobilitetslösningar.

Innehåll

Skandia Fastigheter	1
Mobilitets- och parkeringsutredning.....	1
Backa 170:1	1
Sammanfattning.....	2
Inledning.....	4
Bakgrund och syfte.....	4
Mobilitets- och parkeringsutredning.....	5
Normalspannet (analyssteg 1).....	5
Val av normalspann.....	5
Resultat analyssteg 1 - bilparkering	5
Resultat analyssteg 1 - cykelparkering	5
Lägesbedömning (analyssteg 2)	6
Utredningsområde	6
Sammanvägd tillgänglighet	7
Påverkas befintlig bebyggelse?	7
Ledig kapacitet i befintliga anläggningar.....	7
Reglering och prissättning av parkering på gatumark.....	8
Byggskede.....	8
Resultat analyssteg 2.....	8
Projektanpassning (analyssteg 3).....	9
Lägenhetssammansättning (för bostäder)	9
Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)	9
Möjligheter till samnyttjande av parkering.....	9
Förutsättningar för kostnadstäckning	9
Fördelning av parkeringsplatser	9
Resultat analyssteg 3 - Bilparkering	10
Resultat analyssteg 3 - Cykelparkering.....	11
Mobilitetslösningar (analyssteg 4)	13
Övrigt.....	13

Inledning

Bakgrund och syfte

Backa 170:1 ingår i DPI för Backaplan – Handel mm vid Backavägen. Fastigheten avses bebyggas med Handel, bostäder, äldreboende samt parkeringsanläggning. Preliminära ytor och lägenheter enligt Tabell 1.

Tabell 1: Areasammanställning Backa 170:1

Areasammanställning Backa 170:1	BTA	Antal lägenheter
Hus 1		
Handel	11 141	
Bostäder	9 589	105
Äldreboende	9 039	103
<i>Totalt</i>	<i>29 769</i>	
Övriga ytor (teknikrum mm)	782	
Hus 2		
Handel	3 300	
Bostäder	12 200	140
<i>Totalt</i>	<i>15 500</i>	
Övriga ytor (teknikrum mm)	1 300	
Hus 3		
Äldreboende	8 863	105
Parkering	10 513	
<i>Totalt</i>	<i>19 376</i>	
Övriga ytor (teknikrum mm)	757	
Total BTA/lägenheter	64 645	453
Varav Handel	14 441	
Varav Bostäder	21 789	
Varav äldreboende	17 902	
Varav parkering	10 513	

Mobilitets- och parkeringsutredning

Normalspannet (analyssteg 1)

Val av normalspann

Backa 170:1 ligger inom område "Innerstad/Älvstaden" vilket innebär att relevant normalspann blir enligt kategori A, 0,2-0,5 med startvärde 0,5 p-platser/lägenhet och 0-13 p-platser/1000 m² handel.

Resultat analyssteg 1 - bilparkering

Startvärdet för bilparkering sätts till 0,5 parkeringsplatser/lägenhet. För handel sätts startvärdet till 13 parkeringsplatser/1000 m² BTA då det bland annat är fråga om en stor dagligvaruhandel. För boende och besökare i äldreboendet antas startvärdet till 0,05 parkeringsplatser/lägenhet, i enlighet med riktlinjernas "nära noll" för kategoriboende. För personal på äldreboende antas startvärdet till 0,5 parkeringsplatser/1000 BTA vilket motsvarar knappt 1 parkeringsplats per avdelning.

Resultat analyssteg 1 - cykelparkering

Normalspann för cykel är minst 2,5 cyklar/lägenhet vid genomsnittlig lägenhetsfördelning (minst två i cykelrum/förråd samt ytterligare minst 0,5 per lägenhet för besökare eller tillfälligt användning av boende). För verksamheter (handel + personal på äldreboendet) gäller 20-40% av maxtimma. Detta är också startvärdena i utredningen.

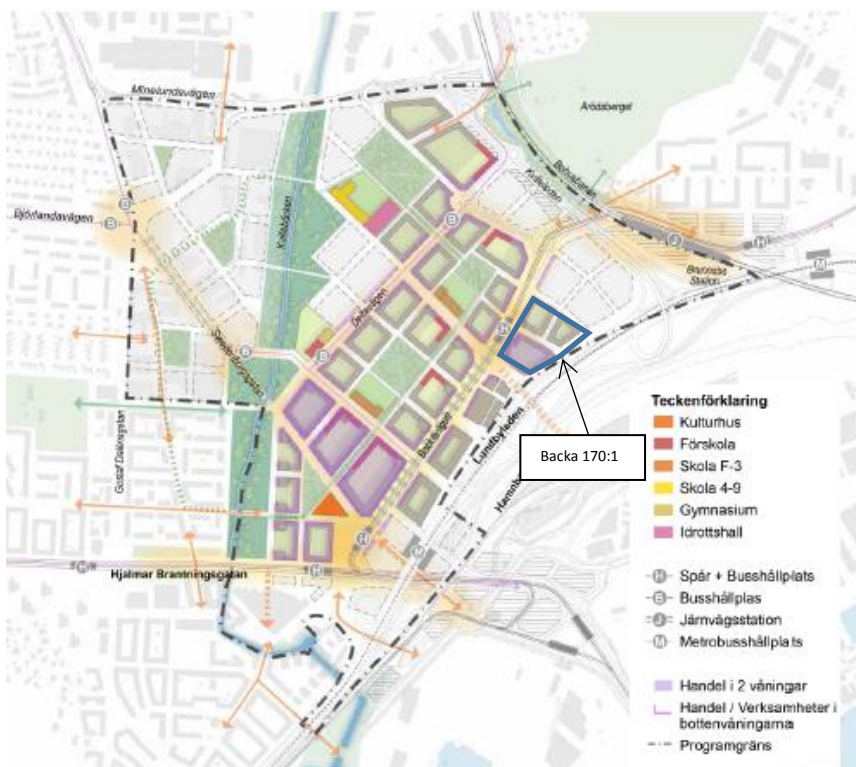
Lägesbedömning (analyssteg 2)

Utredningsområde



Figur 1: Backa 170: Ungefärligt utredningsområde

Projektet ligger på Backaplan, ca 600 meter från Hjalmar Brantingsplatsen och ca 700 meter från Brunnstobotorget. Projektet avgränsas söderut där Lundbyleden och Kville bangård utgör en barriär. Norr om området utgör järnvägen en barriär. Projektet utgör den första detaljplanen inom området och ligger i nuläget lite perifert. Vid inflyttning kommer dock många funktioner finnas på plats inom detaljplanen och därefter kommer angränsande fastigheter att bebyggas allteftersom dessa detaljplaner kommer fram. Utredningsområdet, det vill säga det område som ligger inom 400 meter från projektet, visas i Figur 1. Fastighetens placering i förhållande till övrig områdesplanering visas i Figur 2.



Figur 2: Illustrationsplan med planförslaget (Program för Backaplan, Samrådshandling juni 2018)

Sammanvägd tillgänglighet

Kollektivtrafik

Detaljplanen omfattar ett nytt hållplatsläge på Backavägen i direkt anslutning till fastigheten (Figur 3). Idag trafikeras sträckan av buss 40 och buss 45, båda med kvartstrafik. Backavägen kommer ha ett eget kollektivtrafikstråk och här planeras en utbyggnad av spårvagn. Läget bedöms uppfylla kriterierna för god kollektivtrafik. Utöver detta planeras en ny pendeltågstation inom DP0, dessutom ligger Hjalmar Brantingsplatsen ca 600 meter från fastigheten.

Cykel

Separerad cykeltrafik planeras på båda sidor av Backavägen och finns alltså i direkt anslutning till fastigheten vilket innebär att det är direkt närhet till bra cykelinfrastruktur enligt riktlinjerna. I skrivande stund är dock gatusektionen under omarbeting.

Service och andra urbana verksamheter

Inom fastigheten planeras drygt 14 000 m² handel i de två huskroppar som vetter mot Backavägen, bland annat en större livsmedelsbutik med postservice samt apotek. En mindre torgbildning planeras i anslutning till Backavägen (Figur 3).



Figur 3: Backa 170:1 illustrationsritning med torgbildning vid Backavägen.

Flera skolor planeras inom området. FSK och F-3 finns planerat inom 200 meter av fastigheten och 4-9 inom 500 meter från fastigheten (Figur 2).

Urbana verksamheter kommer också finnas i närområdet. Sällanköpshandel kommer delvis finnas inom fastigheten, i övrigt kommer hela Backagatan vara ett handelsstråk. Dessutom planeras ett av Göteborgs största handelscentrum inom DP2 med bland annat handel och restauranget. Kulturhus finns också med i planerna för DP2, som utgörs av ett större område runt Hjalmar Brantingsplatsen (Figur 2).

Påverkas befintlig bebyggelse?

Det finns ingen befintlig bebyggelse på fastigheten idag.

Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

Befintlig parkering inom området inom en radie av 400 meter från projektet utgörs av tidsbegränsad parkering under dagtid, max 3 timmar.

Planprogrammets utredning visar att det utbyggda området kan ha cirka 3 500- 4 000 parkeringsplatser i kombination med olika mobilitetslösningar för att skapa goda förutsättningar för att nå målsättningarna om ett ökat hållbart resande. Parkeringarna föreslås placeras i 5-7 parkeringsanläggningar i området.

Reglering och prissättning av parkering på gatumark

Ingen gatumarksparkering som kan användas av fastigheten finns inom en radie av 400 meter.

Byggskede

Ingen påverkan under byggskedet eftersom det inte finns några boenden i området.

Resultat analyssteg 2

Lägesbedömningen visar god sammanvägd tillgänglighet i läget och ett avdrag med 0,05 mot startvärdet kan göras för bilparkering för bostäder. En lokal torgbildning finns inom projektet och ett relativt stort utbud av service kommer finnas inom fastigheten. För handel görs ingen förändring av startvärdet då fastigheten bland annat innehåller en större dagligvaruhandel. För äldreboendet är startvärdet satt till ”nära noll” och därför görs ingen justering av startvärdet.

Ingen omedelbar risk finns för parkeringsflykt eftersom det inte finns andra bostäder inom utredningsområdet. Inga åtgärder bedöms i nuläget heller för byggskedet.

Parkeringsstal för bostadsparkering efter analyssteg 2 blir 0,45 p-platser/lägenhet.

För cykel blir parkeringstalet efter analyssteg 2 oförändrat - 2,5 cyklar/lägenhet vid genomsnittlig lägenhetsfördelning (minst två i cykelrum/förråd samt ytterligare minst 0,5 per lägenhet för besökare eller tillfälligt användning av boende). För verksamheter (handel + personal på äldreboendet) gäller 20-40% av maxtimma. Lägesbedömningen ändrar inte detta antagande. Visserligen bedöms fastigheten ha god tillgänglighet för cykeltrafik, men tillgången på parkeringsplatser fortfarande är tillräcklig enligt riktlinjerna och fastigheten har god tillgänglighet till kollektivtrafik.

Projektanpassning (analyssteg 3)

Lägenhetssammansättning (för bostäder)

Preliminär lägenhetssammansättning visas i Tabell 1. Tabellen redovisar endast det större huset (Hus 1), men liknande lägenhetsfördelning förväntas i det andra bostadshuset som planeras på fastigheten. Huvudparten av lägenheterna utgörs av 1-2 rok.

Tabell 1: Preliminär lägenhetssammansättning Backa 170:1, Hus 1

Hyresbostäder			
ROK	Antal		%
1	36	st	37%
1,5	1	st	1%
2	35	st	36%
3	7	st	7%
3,5	1	st	1%
4	13	st	13%
5	4	st	4%
Tot	97	st	100%

Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)

Totalt 14 400 m² handelslokaler planeras. En större livsmedelsbutik (COOP) tar ca en tredjedel av ytan och en större sällanköpshandel upptar en knapp tredjedel. Sista dryga tredjedelen består av mindre butiker.

Dagligvaruhandel av denna storlek är relativt bilberoende då många gör sin ”storhandling” i en butik av denna storlek. Sällanköpshandeln är också relativt bilberoende då det ofta handlar om skrymmande och/eller tunga och ömtåliga produkter man handlar här. Kombinationen av dagligvaruhandel/sällanköpshandel och mindre butiker innebär vidare att fastigheten blir en handelsdestination. Upptagningsområdet kan bli relativt stort och ger också fler bilburna kunder jämfört med en mindre handelsetablering.

Möjligheter till samnyttjande av parkering

Fastighetens kombination av handel och bostäder innebär att det inte finns något större utrymme för samutnyttjande av parkeringsplatser. Till skillnad mot kombinationen kontor/bostäder, där parkeringsbehoven sker vid olika tider har inte kombinationen handel/bostäder samma potential. Handelns öppettider, ffa vad gäller dagligvaruhandeln, överlappar boendeparkeringen med flera timmar varje dag. Dessutom behöver handeln mycket av sitt parkeringsbehov även på helger. Däremot finns potential för samutnyttjande mellan handel och besökare till bostäder samt nattarbetande personal på äldreboendet under kvälls- och nattetid. Sammantaget innebär detta att det högsta p-talet för handel bör tillämpas.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Med tanke på att det inte finns någon gatuparkering i närheten är risken för parkeringsflykt liten. Det ger goda förutsättningar för kostnadstäckning av byggda p-platser för exploateringen.

Fördelning av parkeringsplatser

Se Tabell 2.

Resultat analyssteg 3 - Bilparkering

Eftersom merparten av lägenheterna är små kan ett ytterligare avdrag om 0,05 p-platser per lägenhet göras. P-tal för bostäder blir därmed 0,4 p-platser per lägenhet.

För handel görs ingen projektanpassning av startvärdet då fastigheten bland annat innehåller en större dagligvaruhandel samt att . För äldreboendet är startvärdet satt till ”nära noll” och därför görs heller ingen projektanpassning av startvärdet.

Tabell 2 redovisar parkeringsbehov utifrån mobilitetsutredningen. Totalt 305 parkeringsplatser bedöms vara ett rimligt antagande. För bostäder tillämpas parkeringstalet 0,4 p-platser/lägenhet, för handel 13 p-platser/1 000 m2 BTA, för äldreboende 0,05 p-plats/lägenhet och för personal tillämpas 0,5 p-platser/1000 m2 BTA vilket motsvarar knappt 1 parkeringsplats per avdelning.

Parkeringsplatser får plats i den projekterade parkeringsanläggningen som utgörs av tre våningar parkeringar i ett av husen på fastigheten. Parkeringsplatser för rörelsehindrade finns inne i parkeringsanläggningen samt på gator inom fastigheten. Angöring för lastning/lossning finns på gator inom fastigheten och framgår av handlingar som lämnats till stadsbyggnadskontoret.

Tabell 2: Antal bilparkeringar, Backa 170:1.

Parkering Backa 170:1	BTA (1 000 M2)	Antal lägenheter	P-tal	Avser	P-platser enligt nya riktlinjer
Hus 1					
Handel, besökande och sysselsatt	11,141		13,00	per 1000 m2 BTA	145
Bostäder, boende och besökande	9,589	105	0,40	per lägenhet	42
Äldreboende, boende och besökare	9,039	103	0,05	per lägenhet	5
Äldreboende, personal	9,039		0,50	per 1000 m2 BTA	5
Totalt Hus 1					197
Hus 3	BTA (1 000 M2)				
Äldreboende, boende och besökare	8,863	105	0,05	per lägenhet	5
Äldreboende, personal	8,863	105	0,50	per 1000 m2 BTA	4
Totalt Hus 3					10
Hus 2	BTA (1 000 M2)				
Handel, besökande och sysselsatt	3,3		13,00	per 1000 m2 BTA	43
Bostäder, boende och besökare	12,2	140	0,40	per lägenhet	56
Totalt Hus 2					99
Totalt Hus 1-3					305

Tabell 3: Antal bilparkeringar, Backa 170:1.

Parkering per verksamhet	Backa 170:1
Bostäder	98
Handel	188
Äldreboende	19
Totalt	305

Resultat analyssteg 3 - Cykelparkering

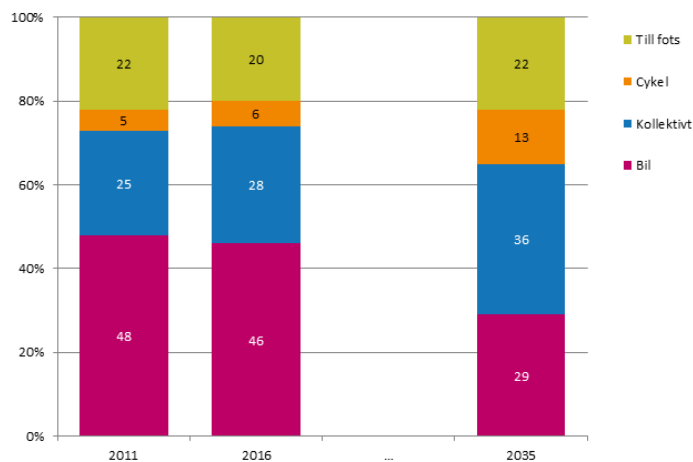
Eftersom merparten av lägenheterna är små kan cykelnormen sänkas till 2,0 cyklar/lägenhet där 1,5 cyklar/lägenhet kan stå i cykelrum eller motsvarande och 0,5 cykelplatser/lägenhet för tillfällig parkering eller besöksparkering.

Cykelparkeringsbehovet för handeln har tagits fram genom ett par olika antaganden. Vi har utgått ifrån en dagligvaruhandel av samma storlek som den planerade COOP-butiken i ett liknande läge. Där har man 3200 besökare en snittdag under den månad man har flest besökare. Undersökningar från köpcentrum och större livsmedelsbutiker visar att man under maxtimmen har ca 12 % av dagens besökare under en timma vilket motsvarar 384 personer. Vidare antas att COOP-butiken står för 50 % av det totala antalet besökare till handeln inom fastigheten. Detta ger 768 personer under maxtimmen för alla handelsytor inom fastigheten.

För att testa rimligheten i dessa antaganden utgår vi från Göteborgs resvaneundersökning 2016 (Figur 4) där fördelningen av resande per fordonsslag framgår. Vi antar att bilparkeringen för handeln är fullt utnyttjad och det i snitt är 1,8 personer per bil och att fördelning mellan fordonsslag är enligt RVU 2016. Tabell 4 sammanfattar detta och visar att man genom detta når upp till 736 personer vilket visar på rimlighet i antagandena.

Tabell 4: Besökare maxtimma för handel vid fullt utnyttjande av p-platser, Backa 170:1.

2016					
Handel	p-platser	personer/bil	Personer	totalt	
bil	188	1,8	338,4	736	46%
Koll			206		28%
Cykel			44		6%
Till fots			147		20%
Tot			736		100%



Figur 4: RVU, Göteborgs stad. Källa: http://goteborg.se/wps/portal/start/gator-vagar-och-torg/gator-och-vagar/statistik-om-trafiken/resvaneundersokning!/ut/p/z/1/hY6xDoIwFEW_xcG171EaXh3rIKGYuBiBLgZJrSSUGiA28evFDzDe7eSc4YKBGszYvnrXLn0Y22HlxmRXwXNMtEhKqfIDKjpepD4LXpQCqn-BWTX-mELQYPqbZ7HzDFIKPCORkNgRyYwTVHtoGtyiPrmvFTXeUunATPZuJzuxR5gXqGOMzIXgBsu64OHp63cxq80HhKUTVg!!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

Därefter applicerar vi samma maxtimmas personantal till trafikstrategins målsättning för resandeandelar för olika trafikslag 2035 (Figur 4) vilket ger ett behov på 100 cykelplatser för handeln vid uppfyllt målsättning (Tabell 5).

Tabell 5: Trafikfördelning, maxtimma för handel, Backa 170:1.

2035			
Handel	p-platser	Personer	%
bil	200	223	29%
Koll		276	36%
Cykel		100	13%
Till fots		169	22%
Tot		768	100%

Tabell 6 redovisar parkeringsbehov utifrån mobilitetsutredningen. Totalt 612 cykelparkeringsplatser, varav 368 i cykelförråd eller motsvarande och 245 cykelplatser på gatan, bedöms vara ett rimligt antagande. För bostäder tillämpas parkeringstalet 2 p-platser/lägenhet, för handel utifrån verkligt behov enligt resonemang ovan. 75 av 100 platser kopplar till Hus 1 och resterande 25 platser kopplar till Hus 2. För äldreboende antas 3 anställda per avdelning vid maxtimma och ett parkeringsbehov som motsvarar 20 % av detta.

Tabell 6: Parkeringsbehov cykel, Backa 170:1.

Cykelparkering Backa 170:1	BTA (1 000 M2)	Antal lägenheter/avdelningar	P-tal	Avser	Cykelplatser enligt MOP	Varav Cykelplatser förråd/cykelrum	Varav Cykelplatser gata
Hus 1							
Handel, besökande och sysselsatta	11,141			Maxtimma, behov	75		75
Bostäder, boende		105	1,5	platser/lgh	158	158	0
Bostäder, besökande		105	0,5	platser/lgh	53		53
Äldreboende, sysselsatta	9,039	11	33,0	Maxtimma	7		7
Äldreboende, besökande	9,039	103	20,0	Maxtimma	4		4
Totalt Hus 1					296	158	138
Hus 3	BTA (1 000 M2)						
Äldreboende, sysselsatta	9,282	12	36,0	Maxtimma	7		7
Äldreboende, besökande	9,282	105	21,0	Maxtimma	4		4
Totalt Hus 3					11	0	11
Hus 2	BTA (1 000 M2)						
Handel, besökande och sysselsatta	3,3			Maxtimma, behov	25		25
Bostäder, boende	12,2	140	1,5	platser/lgh	210	210	
Bostäder, besökande	12,2	140	0,5	platser/lgh	70		70
Totalt Hus 2					305	210	95
Totalt Hus 1-3					612	368	245

Tabell 7: Parkeringsbehov cykel, Backa 170:1.

Cykelparkering per verksamhet	Backa 170:1
Bostäder	490
Handel	100
Äldreboende	22
Totalt	612
Varav cykelrum	368
varav gata	245

Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

Inga mobilitetslösningar i övrigt föreslås i nuläget.

Övrigt

Det finns teoretisk potential till att samverka med annan exploatering men eftersom denna detaljplan är först ut och vi behöver lösa vår parkering inom kvartersmark för att få en antagen detaljplan ser vi inga möjligheter att vidareutveckla denna fråga.

Det finns 9 st handikapplatser inne i parkeringsanläggningen samt 4 st på gator inom fastigheten i de skisser som skickats in till stadsbyggnadskontoret.

Lastnings/lossningsplatser finns vid varje hus.

Parkeringsplatserna i parkeringsanläggningen kan kompletteras med laddplatser för elbilar.