

Särskild utredning för mobilitet och parkering för detaljplan för verksamheter vid Ruskvädersgatan

Version 1.0

Författare: Anna Uhrbom

anna.uhrbom@stadsbyggnad.goteborg.se

Dokumenthistorik:

Version	Datum
1.0	2024-10-09

Innehållsförteckning

Särskild utredning för mobilitet och parkering för detaljplan för verksamheter vid Ruskvädersgatan.....	1
Inledning.....	3
Antal personer	5
Resultat antal personer	5
Antal fordon	5
Lägesbedömning av färdmedelsandelar inom stadsdelen	5
Projektanpassning av färdmedelsandelar på grund av särskilda förutsättningar	6
Justering av färdmedelsandelar med hänsyn till mobilitetsåtgärder.....	6
Resultat antal fordon	6
Parkeringsplatser	7
Parkering	7
Parkeringslösning	8
Bilplatser	8
Cykelplatser.....	8
Reglering, kostnadstäckning och byggskede.....	9
Parkering på gatumark.....	9
Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet	9

Inledning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utökad byggrätt för industriverksamheter på del av fastigheten Biskopsgården 44:3 inom stadsdelen Biskopsgården i Göteborg. Området är beläget i verksamhetsområdet i den södra delen av stadsdelen Biskopsgården, cirka 5,5 kilometer väster om Göteborgs centrum. Marken inom planområdet består huvudsakligen av asfalterad yta för bilparkering med en byggnad som har tidsbegränsat lov.

Detaljplanen medger uppförande av en byggrätt för 1 350 kvm inom befintligt verksamhetsområde vilket motsvara en största byggnadsarea på 40% av planområdet. Planen säkerställer bland annat en byggrätt för befintlig byggnad (ca 300 kvm) som idag har tillfälligt bygglov. Utöver det är det möjligt att uppföra en eller flera byggnader/tillbyggnader om drygt 1 000 kvm.

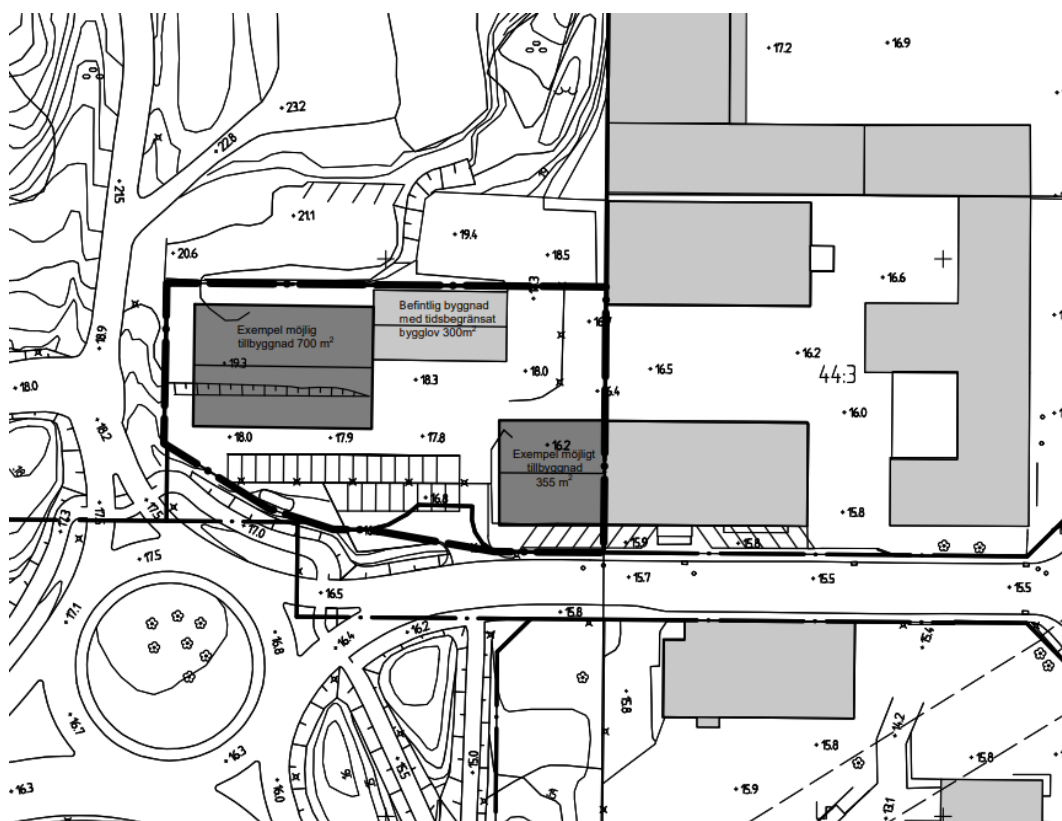
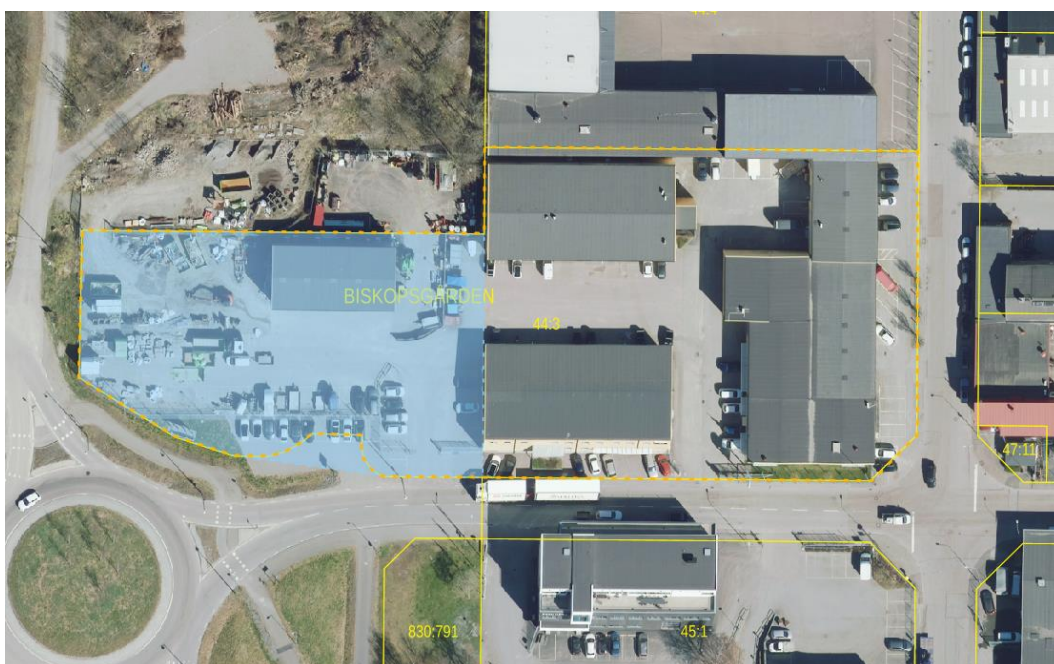


Illustration på föreslagen bebyggelse. Ljusa byggnader är befintliga och mörka är exempel på möjligt tillskott.

För flera typer av verksamheter saknas startvärde för parkeringstal, enligt stadens riktlinjer för mobilitet- och parkering. Industrietablering är ett sådant exempel. I dessa fall genomförs i stället en så kallad särskild mobilitets- och parkeringsutredning. Utredningen utgår från att först beräkna antal anställda som verksamheterna på fastigheten är dimensionerade för, samt vilka specifika behov som verksamheterna har.

Den särskilda utredningen ersätter avsnitten Startvärde, Lägesbedömning, Projektanpassning och Mobilitetslösningar i staden ordinarie arbete med mobilitets- och parkeringsutredning. Denna utredning bygger på särskild utredning och följer den mall som finns för särskild utredning (version 1.3.) i Teknisk handbok.

Denna utredning innefattar hela fastigheten Biskopsgården 44:3, både nuvarande och tillkommande bebyggelse. Utredningen redovisar det förväntade parkeringsbehovet för bilar och cyklar för hela fastigheten samt för parkeringsbehovet som genereras av den planerade utbyggnaden. Detaljplanen omfattar dock bara västra delen av fastigheten.



Ortofot med planområde i blått och hela fastigheten markerad i gult.

Antal personer

Fastigheten används idag för småindustri med bland annat verksamheter som Göteborgs Sotningsdistrikt AB, Ryds Bilglas, Sulzer som jobbar inom vätsketeknik och kemiska processtillämpningar. Idag finns det 35 personer anställda inom dessa verksamheter och antalet besökare är cirka 5 per dag. Den tillkommande byggrätten kommer även att användas för industriändamål och möjliggöra för ytterligare cirka 15 anställda samt 2 besökare per dag, bedömningen baseras på att utveckling av fastigheten sker i likhet med dagens blandning av verksamheter.

Resultat antal personer

Bedömningen baseras på att befintlig bebyggelse (inkl. tidsbegränsat lov) är drygt 4 600 kvm BTA, och innehåller verksamheter med 35 anställda. Den tillkommande bebyggelsen på den västra delen av fastigheten är cirka 1 000 kvm BYA, dvs 1 000–2 000 kvm BTA beroende på en eller tvåvåningsbyggnad.

Det ger ett möjligt tillskott med 22–43 % fler anställda och besökare på fastigheten. Beräkningen baseras på ett tillskott på 43%.

	Anställda	Besökare
Nuläge (hela 44:3)	35	5
Tillkommande bebyggelse	15	2
Totalt	50	7

Antal fordon

Uppskattningen för framtida färdmedelsandelar för Biskopsgården tar stöd i Trafikstrategins målsättning kring färdmedelsandelar nedbrutet på stadsdelnivån. Detta utgör grunden för startvärdet för antalet bilresor. Staden uppskattar att 27 % av samtliga resor kommer att göras med bil till och från Biskopsgården. För cykelresor är det färdmedelsfördelningen för stadsdelen Biskopsgården som startvärdena utgår ifrån. För anställda uppskattas 19 % av resorna göras med cykel medan det för besökare uppskattas till 8%.

Färdsätt	Anställda	Besökare
Bil	27%	27%
Cykel	19%	8%

Lägesbedömning av färdmedelsandelar inom stadsdelen

I direkt anslutning till planområdet ligger busshållplats Ruskvädersgatan där linje 27 avgår 2 gånger per timme. Ca 300–500 meter från planområdet ligger hållplats Vädermotet där busslinjerna Röd- och Lila express samt X1 avgår flera gånger per timme. Med busslinjerna Röd express och X1 tar det ca 15–20 minuter in till centrala Göteborg.

I direkt anslutning till planområdet finns god tillgänglighet till cykelinfrastruktur. Det tar ca 35–40 minuter att cykla in till centrala Göteborg.

Resultat färdmedelsandelar på grund av lägesjustering inom stadsdelen

Enligt lägesbedömningen har planområdet direkt närhet till god kollektivtrafik, samt god cykelinfrastruktur. Således kan ett avdrag med 15 % av bilparkeringen göras enligt kategorin "BAS" i lägesbedömning i "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering".

Projektanpassning av färdmedelsandelar på grund av särskilda förutsättningar

De flesta som verkar inom området idag tar sig till platsen ensamma med bil. Parkeringsplatserna kommer tillhöra hyresgästerna som verkar i byggnaden.

Resultat färdmedelsandelar på grund av projektets särskilda förutsättningar

Enligt ovan har projektet särskilda förutsättningar som påverkar färdmedelsfördelningen utifrån en hög andel besökare och anställda som kör bil, därför görs bedömningen att en justering av parkeringsplatser i detta steg ska ha ett påslag på 15%.

Justering av färdmedelsandelar med hänsyn till mobilitetsåtgärder

Inga mobilitetsåtgärder kommer genomföras inom planen.

Resultat färdmedelsandelar med hänsyn till mobilitetsåtgärder

Ingen justering görs i detta steg.

Resultat antal fordon

Bil

Enligt ovan uppskattas antalet bilar till fastigheten (både nuläge och tillkommande bebyggelse) enligt tabell nedan bli ca 16 stycken.

	Anställda	Besökare
Verksamma i området	50	7
Anpassning trafikstrategins målsättning (27%)	14	2
Anpassning lägesbedömning (-15%)	-2	-0,3
Projektanpassning pga särskilda förutsättningar (+15%)	+2	+0,3
Totalt		16

Cykel

Enligt ovan uppskattas antalet cyklar till området (både nuläge och tillkommande bebyggelse) enligt tabell nedan bli cirka 11 stycken.

	Anställda	Besökare
Verksam i området	50	7
Anpassning fördmedelsfördelning (19% för anställda 8% för besökare)	10	1
Totalt		11

Parkeringsplatser

Parkering

Utifrån bedömningen uppskattas det kommande behovet av bilparkering inom fastigheten vara 16 platser för bil och 11 platser för cykel.

Antalet parkeringar inkluderar inte angöring, servicefordon (egna arbetsfordon) och tjänstefordon (egna fordon för persontransporter) samt eventuella bilpoolsplatser. Dessa platser tillkommer utöver parkeringsplatser för anställda och besökare.

Angöring bedöms kunna ske inom egen fastighet på kvartersmark.

Antal platser för personer med funktionsnedsättning eller andra fordon

Vid bygglov ska tre procent av bilplatserna kunna ordnas för personer med funktionsnedsättning med särskilt parkeringstillstånd. Detta motsvarar 1 plats och ska kunna anordnas inom 25 meter från entré. Inom fastigheten finns dock flera olika verksamheter med separata entréer, därmed kommer fler bilplatser behöva anordnas. Det finns gott om utrymme att anordna detta inom fastigheten på kvartersmark.

Sammanställning

Det kommande behovet för bil- och cykelparkering inom hela fastigheten presenteras i tabell nedan.

Yta	Antal
Bilparkering	16 st
Cykelparkering	11 st

Parkeringslösning

Bilplatser

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

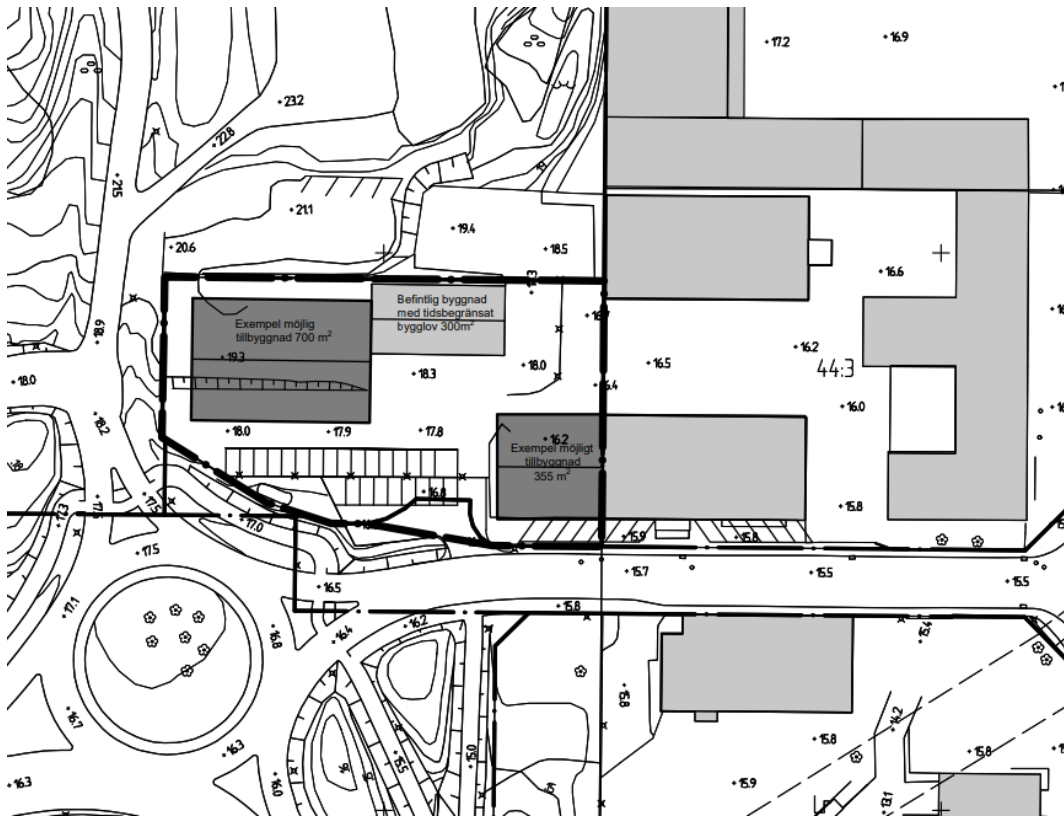
Det finns ingen ledig kapacitet inom någon parkeringsanläggning med gångavstånd.

Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Det kommer inte ske någon samverkan med fler exploatörer inom planen.

Lokalisering, utrymme och utformning

Inom fastigheten finns idag fler parkeringsplatser för bil än det uppskattade behovet.



Illustrationskarta med befintlig parkering samt exempel på utbyggnadsmöjligheter. Idag finns fler parkeringsplatser än vad beräknat behov är.

Cykelplatser

Lokalisering, utrymme och utformning

Cykelparkeringarna kommer lokaliseras vid entréer till byggnaderna.

Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkering på gatumark

Det finns ingen parkering på allmän plats i närheten av planområdet. I och med att företagen som etableras i byggnaden också hyr parkeringen för sina anställda och besökare ses risken att parkeringen inte nyttjas som liten eller obefintlig.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Om utbyggnad av de huskroppar som planen möjliggör sker kommer annan parkering inom fastigheten kunna nyttjas.