



Västfastigheter genom förvaltningen för fastighet, stöd och service
2023-06-29

Mobilitets- och parkeringsutredning rubrik

Underlag för detaljplan för bussdepå vid Vädermotet

Sammanfattning

Bussdepåer är speciella anläggningar när det kommer till behovet av parkeringsplatser. Merparten av bussdepån personal är bussförare vars uppgift är att köra kollektivtrafiksfordon. Det innebär att det i de flesta fall inte finns någon kollektivtrafik när bussförarna ska åka till och/eller från arbetet.

Vid Vädermotet körs ej kollektivtrafik nattetid, dvs den tidsperiod då merparten av bussförarna ska åka till/från arbetet.

Efter genomgångna analyssteg visar framtagna utredning på nedanstående parkeringstal:

Parkeringstal för bil:

Bussdepå: **1,0** per bussuppställningsplats

Parkeringstal för cykel:

Bussdepå **0,4** per bussuppställningsplats

Innehåll

Sammanfattning.....	1
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
Lokalt torg	6
Sammanvägd tillgänglighet.....	6
Påverkas befintlig bebyggelse?	7
Ledig kapacitet i befintliga anläggningar	7
Reglering och prissättning av parkering på gatumark.....	7
Byggskede.....	8
Resultat av analyssteg 2	8
Projektanpassning (analyssteg 3).....	8
Lägenhetssammansättning (för bostäder)	8
Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)	8
Möjligheter till samnyttjande av parkering.....	9
Möjligheter till samutnyttjande av bussupställningsplatser för bilar	9

Förutsättningar för kostnadstäckning	9
Fördelning av parkeringsplatser	9
Resultat analyssteg 3	9
Mobilitetslösningar (analyssteg 4)	10
Information	10
Kollektivtrafik.....	10
Cykel	10
Bil	10
Slutsats	10
Parkeringstal för bil.....	10
Parkeringstal för cykel.....	10
Rekommendationer.....	11

Inledning

Bakgrund och syfte

Denna utredning ligger till grund för ny detaljplan för bussdepå vid Vädermotet. Utredningen följer *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad* godkänd av Byggnadsnämnden 2018-04-28 med tillhörande anvisningar.

Detaljplanarbetet pågår för bussdepå i ett område på södra Hisingen, drygt sex kilometer väster om Göteborgs centralstation och stadskärna. Aktuellt planområde ligger inom fastigheten Biskopsgården 830:822. I Figur 1 nedan redovisas planområdet placering i förhållande till befintligheter i omgivningen. I östlig och sydlig riktning avgränsas planområdet av Halvorsäng samt en påfart till Hisingsleden. I östlig riktning avgränsas planområdet av Biskopsgårdens Södra industriområde och i nordlig riktning av utsiktsplatsen Väderutsikten.



Figur 1 - Bussdepån läge på södra Hisingen

Detaljplanen planeras gå ut på samråd under Q3 2023. Västfastigheter är ensam exploatör inom detaljplanen. Exploateringsförvaltningen är i dagsläget fastighetsägare för fastigheten Biskopsgården 830:822 där bussdepå planeras.

Fastighetsöverenskommelser och markförvärv kvarstår för området.

Området planeras för bussdepå ca 34 000 kvm, plats för ca 90 bussar. Bussdepå kommer att utgöra arbetsplats för ca 300–400 personer varav merparten är bussförare som mestadels befinner sig utanför området.

Mobilitets- och parkeringsutredning

Normalspannet (analyssteg 1)

I detta avsnitt väljs notmalspann och startvärde för bil och cykel.

Val av normalspann

Bussdepån kategoriseras som *övrig verksamhet*. I riktlinjerna framgår: *”För övriga verksamheter såsom exempelvis industri, sjukhus, vårdcentraler, hotell, konferensanläggningar m.m. ska lämpligt utrymme för parkering bedömas i varje enskilt fall.”*

Normalspann för bussdepåer i storstadsmiljöer varierar mellan 0,8-1,0 bilparkeringsplatser per bussuppställningsplats. Spannet baseras på erfarenhet från andra bussdepåer, framför allt i Göteborg och Stockholm. I extremfall, med mycket god geografisk täckning i kollektivtrafikutbudet samt turtäthet (kollektivtrafik dygnet runt), kan behovet av bilparkeringsplatser sänkas ytterligare.

Motivering vid gränszon

Området ligger inte i gränsen mellan zoner.

Resultat analyssteg 1

Startvärde bilparkering

Bostäder: Det finns inga bostäder inom detaljplanområdet.

Verksamheter: Nyckeltal för bussdepåer i allmänhet uppskattas till mellan 0,8–1,2 bilparkeringsplatser per bussuppställningsplats. Som nämnts ovan baseras spannet på erfarenhet från andra bussdepåer, framför allt i Göteborg och Stockholm.

Startvärde cykelparkering

Bostäder: Det finns inga bostäder inom detaljplanområdet.

Verksamheter: Cykelparkeringsplatser behövs för 20–40% av de anställda som stadigvarande är verksamma på depån. Antalet besökare till depån är mycket lågt. Erfarenhetsmässiga bedömningar från andra bussdepåer, främst i Göteborg och Stockholm visar att behovet är ca 0,4 cykelparkeringsplatser per bussuppställningsplats.

Lägesbedömning (analyssteg 2)

Utredningsområde

Detaljplanområdet är beläget på södra Hisingen vid Vädermotet. Aktuellt planområde ligger i östlig och sydlig riktning med avgränsning till Halvorsäng samt en påfart till Hisingsleden. I östlig riktning avgränsas planområdet av Biskopsgårdens Södra industriområde och i nordlig riktning av utsiktsplatsen Väderutsikten. Väderutsikten är ett konstgjort berg som är resultatet av schaktningen i Götatunneln som färdigställdes under 2006.

Området ligger i nära anslutning till Vädermotet med god access västerut på Öckeröleden (väg 155) mot Torslanda, Amhult och Göteborgs norra skärgård. Vid Vädermotet går Hisingsleden norrut på Hisingen och vidare mot Angered. Söderut når man fastlandet via Älvsborgsbron. Via Lundbytunneln leder väg mot östra Göteborg.

Lokalt torg

Närmaste hållplats är Ruskvädersgatan, ca 200 meter öster om depåområdet. Vårväderstorget, som är utpekad som ett framtida trafiknav, ligger knappt två km nordost om den planerade bussdepån.

Sammanvägd tillgänglighet

Kollektivtrafik

Busshållplats Vädermotet ligger ca 350 meter ifrån detaljplaneområdet längs Hisingsleden. Hållplatsen bedöms som lättillgänglig och har väderskydd men är relativt utsatt för buller.

Med buss 34 når man Hjuvik och Eketrägatan med 30-minuters intervall mellan kl. 05.00 på morgonen till kl. 00.30. Lila express tar resenärer mot Torslanda åt ena hållet. Åt andra hållet mot Frölunda och vidare mot Mölndal och Mölnlycke, från ca kl. 05.30 till kl. 21.00. Denna buss går med 15-minuters intervall vid högtrafik och 30-minuters intervall vid lågtrafik.

X1 går ifrån Partille via Centralstationen och Lindholmen till Torslanda. Röd express går ifrån Landvetter via centralstationen till Landvetter, med 15 minuters intervall vid högtrafik och 30 minuters intervall vid lågtrafik. Bussarna börjar gå vid kl. 5 på morgonen och slutar gå vid kl. 01.30.

Sammantaget för ovan nämnda busslinjer uppfylls kriteriet för god kollektivtrafik under högtrafik (vardagar kl. 06:00-08:30 samt kl. 15:00-18:00). Under de relevanta tidsintervall då bussförare ska ta sig till/från arbetet är kollektivtrafikutbudet begränsat och under vissa tider obefintligt.

Cykel

Befintlig cykelbana norrut från planområdet mot Vårväderstorget passerar via industriområdet nordost om planområdet. Projektet har ingen kännedom om planerade förstärkningar av cykelstråket i närområdet.

Service och andra urbana verksamheter

Ej aktuellt avseende bussdepån.

Övrigt

I dagsläget finns bilpool i Västra Eriksberg, ca 25 minuter (2,1 km) promenad från den planerade bussdepån vid Vädermotet.

Påverkas befintlig bebyggelse?

Under byggskedet av bussdepån ska befintliga verksamheter och boendes parkeringssituation ej påverkas då inga befintliga anläggningar tas i anspråk för nybyggnationen.

Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

Ej relevant då det inte finns några befintliga anläggningar i närheten.

Reglering och prissättning av parkering på gatumark

Det finns ingen boendeparkering i detaljplaneområdet idag. Närmaste gatuparkering ligger på Bildvädersgatan 33-67. Där finns 16 platser, kostnaden att parkera är 6 kr/tim alla dagar 08-22, övrig tid 2 kr/tim.

Det finns inga pendelparkeringsplatser i närområdet kring den planerade bussdepån.

Byggskede

Under byggskedet ska befintliga boendens mobilitet och parkering inte påverkas, då inga befintliga anläggningar tas i anspråk.

Resultat av analyssteg 2

Bostäder: Det finns inga bostäder inom detaljplaneområdet.

Verksamheter:

Bussdepå: När bussförarna, som utgör merparten av personalen på depån, ska färdas till eller från arbetet finns i allmänhet ingen kollektivtrafik, eftersom det är bussförarna som ska utföra kollektivtrafiken. I det aktuella området görs bedömningen att behovet sammanlagt är 90 bilparkeringsplatser och 36 cykelplatser.

På grund av ovanstående, dvs bristen på kollektivtrafik vid relevanta tider under dygnet för merparten av depåpersonalen, ges parkeringstal för bil: 1,0 per bussuppställningsplats och för cykel: 0,4 per bussuppställningsplats.

Projektanpassning (analyssteg 3)

En bussdepå är en speciell anläggning när det kommer till behovet av parkeringsplatser. Merparten av personalen är bussförare vars uppgift är att köra kollektivtrafikfordon. Det innebär att det i de flesta fall inte finns någon kollektivtrafik när bussförarna ska åka till eller från arbetet. I tillägg är situationen vid Vädermotet sådan att det inte körs någon kollektivtrafik nattetid.

Ingen projektanpassning är i nuläget möjlig.

Lägenhetssammansättning (för bostäder)

Ej relevant.

Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)

Det finns inte någon kollektivtrafik tidigt på morgonen när de första bussförarna ska gå i tjänst. På motsvarande sätt finns det inte heller någon kollektivtrafik när de bussförarna som kört kvällsskift ska ta sig hem från bussdepån.

Långsiktigt är det sannolikt att bussförare successivt bosätter sig närmare depån, vilket då sannolikt kan reducera parkeringsbehovet.

Att inrätta en ny kollektivtrafiklinje utanför det "ordinarie trafikdygnet" för att lösa mobiliteten låter sig inte göras då resandeunderlaget som depåpersonalen genererar är alldeles för litet. Även om en nattbuss som passerar depån skulle inrättas så är de övriga kollektivtrafiknät som nattbussen skulle möta inte i gång nattetid inom de allra flesta områden i Göteborgsområdet.

Möjligheter till samnyttjande av parkering

Personalens arbetstider och arbetspass är oregelbundna under dygnet. Därutöver är det överlappande tjänstgöringar, vilket kraftigt begränsar möjligheter till samnyttjande.

Möjligheter till samutnyttjande av bussupställningsplatser för bilar

Möjligheten att samnyttja bussupställningsplatser för både bussar och personbilar har utretts. Det är dock inte vare sig lämpligt eller möjligt, främst ur säkerhetsmässiga aspekter. Privata fordon ska inte, på grund av krockrisker etc., finnas inne på bussdepån. Det skulle också störa möjligheterna till effektiva arbetsflöden på depån.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Förutsättningarna för kostnadstäckning för bilparkering kompliceras av att utbudet av kollektivtrafik är dåligt eller obefintligt då många av bussförarna, verkstads-, städ- och tvättpersonal ska åka till och från depån. Om kostnadstäckning eftersträvas kan det påverka attraktiviteten att arbeta som bussförare negativt. Frågan kommer att utredas i den fortsatta planeringen.

För övriga personalkategorier inom depån (administrativ personal m.fl.), med "normala" arbetstider är kostnadstäckning för bilparkering fullt rimlig.

Fördelning av parkeringsplatser

Anställda utgör ca 90–95% av de parkerande, resterande utgörs av tekniker och besökare.

Resultat analyssteg 3

Ingen projektanpassning är i nuläget möjlig.

Mobilitetslösningar (**analyssteg 4**)

Information

Västra Götalandsregionen och dess upphandlade trafikoperatörer uppmuntrar till hälsa och friskvård, t.ex. genom aktivt främjande för användning av cykel.

Kollektivtrafik

Västtrafik följer löpande möjligheterna att utöka kollektivtrafikutbudet.

Cykel

För anställda vid bussdepån ska cykelparkering primärt anordnas väderskyddat i anslutning till entréområdet, med säker gångpassage till depåns närbelägna personalentré. Besökare använder samma parkering, med för dess ändamål anpassad kvalitet. Ytorna ska hållas rena och snygga. En årlig sanering av gamla cyklar ska ske. Laddningsmöjlighet för elcykel ska finnas. Möjlighet till cykelpumpning kommer att finnas. Utrymme för cykelservice ska utredas.

Bil

Depåns läge och verksamhetens arbetstider förutsätter att arbetare kan ta sig till depån med bil. Parkeringsplatser föreslås förberedas med möjlighet för att ladda elbilar för att uppmuntra ett fossilfritt pendlande.

Slutsats

Parkeringstal för bil

Slutsats efter steg 2

Bussdepå: 1,0 per bussuppställningsplats.

Parkeringstal för cykel

Slutsats efter steg 2

Bussdepå: 0,4 per bussuppställningsplats.

Rekommendationer

Initialt, när depån är färdigställd och ska tas i bruk, är det angeläget att parkeringstalet för bil uppfylls. I förlängningen, när depån är etablerad och bussförare och annan personal har funnit sina rutiner, bör beteenden i till exempel färd sätt och resvanor kartläggas och utvärderas. Detta bör ske i dialog med Göteborgs stad med flera i syfte att förstärka mobilitetsåtgärder och eventuellt förändra parkeringstal och eventuellt inrätta nya mobilitetsåtgärder.

Det är också viktigt att både under etableringen samt när depån är driftsatt hålla en levande dialog med brukarna av bussdepån i syfte att främja förutsättningarna för hälsa, god miljö och en attraktiv arbetsplats.