

# Mobilitets- och parkeringsutredning

## Bostäder med särskild service (BmSS) inom detaljplan för bostäder vid Nickelmyntsgatan

2019-01-22

### Sammanfattning

För gruppbestaden (bostäder med särskild service) gäller inte samma parkeringsbehov som för övriga typer av bostäder inom detaljplanen. BmSS-boendet räknas som "kategoriboende" enligt parkeringsriktlinjerna vilket innebär ett p-tal för bil på 0,2 platser per lägenhet. Det innebär två p-platser samt en parkering för rörelsehindrad. Möjlighet för lastning och lossning ska även finnas och anordnas med en p-ficka längs Nickelmyntsgatan inom kvartersmark. Cykelparkeringstal är 1,5 cykelplatser per lägenhet. Parkeringsplatser och lastzon löses inom fastigheten på kvartersmark och anslutning sker mot Nickelmyntsgatan.

### Inledning

#### Bakgrund och syfte

Inom detaljplanen för bostäder vid Nickelmyntsgatan möjliggörs ett BmSS – en gruppbestad med bostäder med särskild service. Här planeras en byggnad med 8 lägenheter och gemensamma utrymmen. Det kommer att finnas personal på plats under hela dygnet.

En förenklad mobilitetsutredning har gjorts i samband med detaljplanarbetet för att beskriva parkeringsbehov och möjliga lösningar för bil och cykel samt angöring.



fastighetsgräns kan vid behov justeras. De två p-platserna som försvinner från Familjebostäder hanteras i Framtiden Byggutvecklings *Mobilitets- och parkeringsutredning för Järnmyntsgatan* som också ingår i detaljplanen för Nickelmyntsgatan. Inom projektet för Järnmyntsgatan försvinner ytterligare p-platser och en del ersätts på annan plats inom området och en del planeras att ersättas i p-hus på Axel Dahlströms torg och på Bankogatan.

## **Resultat analyssteg 2**

Sammanvägd tillgänglighet är inte aktuellt för kategoribostad för att fastställa p-tal för bil. Förutsättningarna för cykel anses goda men inte till den grad att det motiverar en höjning för p-tal cykel.

*Parkeringsstal: 0,2 för bil och 2,5 för cykel.*

## **Projektanpassning (analyssteg 3)**

### **Lägenhetssammansättning (för bostäder)**

En gruppboende med ca 8 lägenheter med särskild service. Enligt förstudien planeras det för 4 lägenheter på ca 39 kvm och 4 lägenheter på 50 kvm.

För cykel kan p-tal sänkas till 2,0 vid övervägande del små lägenheter, vilket projektet har. Vid kategoribostäder kan det enligt mobilitetsriktlinjerna övervägas lägre cykelparkeringsstal. Eftersom de boende sannolikt inte cyklar i så hög grad sänks därför p-tal till 1,5. Om cykelp-tal istället skulle sättas utifrån att det är en verksamhet (med p-platser för 40 % av antalet samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten) skulle det innebära 8 platser. Till detta läggs då ett fåtal platser för boendes behov. Det motiverar att en sänkning av p-tal till 1,5 är rimligt (dvs 12 platser).

### **Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)**

Gruppboenden innebär att förutom boende så är det en verksamhet med anställd personal på plats dygnet runt. Vanligtvis är det 4 - 5 anställda på plats samtidigt men kan tillfälligtvis bli 10 - 12 personer (t.ex. vid möten). Besökare till andra liknande boende varierar men sällan fler än 2 - 3 besökare åt gången. Inriktningen på detta boende innebär även att boende sannolikt inte cyklar i så hög grad.

### **Möjligheter till samnyttjande av parkering**

Det är få parkeringar och de används under hela dygnet så samnyttjande är inte aktuellt.

### **Fördelning av parkeringsplatser**

För BmSS är parkeringarna framförallt till för anställda och besökare.

### **Resultat analyssteg 3**

Ingen förändring av p-tal för bil. P-tal för cykel sänks till 1,5 utifrån resonemang ovan om lägenhetssammansättning (övervägande andel små lägenheter) och verksamhetstyp (BmSS).

*Parkeringstal för bil: 0,2 och parkeringstal för cykel: 1,5.*

Det innebär 2 bilparkeringsplatser samt 12 cykelparkeringsplatser. Utöver detta ska grundläggande krav om tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, samt möjlighet att anordna lastning och lossning alltid tillgodoses.

### **Mobilitetslösningar (analyssteg 4)**

#### **Resultat analyssteg 4**

Inget mobilitetsavtal om åtgärder planeras.

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

Bilparkering föreslås inom kvartersmark längs Nickelmyntsgatan, som en fortsättning på befintlig bostadsparkering för intilliggande flerbostadshus, se skiss nedan. På skissen redovisas två nya p-platser samt en parkering för rörelsehindrad, och att en ommålning görs av befintliga p-platser som ligger inom den blivande fastigheten.

Angöring för leveranser sker via en parkeringsficka inom kvartersmark, längs Nickelmyntsgatan, se skiss nedan. Det handlar om mat- och varuleveranser samt angöring för taxi och färdtjänst.

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



Skiss på utemiljön vid BmSS (förstudie, ÅF)