

Mobilitets- och parkeringsutredning

Underlag för Detaljplan Järnbrott - Bussdepå m.m. vid Järnbrottsmotet

Västfastigheter 14 augusti 2019
Johan Tallhage

Mobilitets- och parkeringsutredning

Underlag för Detaljplan Järnbrott - Bussdepå m.m. vid Järnbrottsmotet

Innehåll

Sammanfattning	3
Inledning	3
Bakgrund och syfte	3
Mobilitets- och parkeringsutredning	4
Normalspannet (analyssteg 1).....	4
Lägesbedömning (analyssteg 2)	5
Projektanpassning (analyssteg 3)	7
Mobilitetslösningar (analyssteg 4)	8
Slutsats	8
Parkeringstal för bil	8
Parkeringstal för cykel	8
Rekommendationer.....	8

Sammanfattning

Bussdepåer är mycket speciella när det gäller 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 förarna ska åka till eller från arbetet.

Vid Järnbrottsmotet är situation också sådan att det inte körs någon kollektivtrafik nattetid, dvs de tidsperioder då merparten av förarna ska åka till/från arbetet.

Efter genomgångna analyssteg kommer utredningen fram till nedanstående parkeringstal:

Parkeringstal för bil

Bussdepå: **1,0** per bussupställningsplats.

Parkeringstal för cykel

Bussdepå: **0,4** per bussupställningsplats.

Inledning

Bakgrund och syfte

Denna utredning ligger till grund för p-tal i *Detaljplan Järnbrott - Bussdepå m.m. vid Järnbrottsmotet*.

Utredningen följer *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad* godkänd av Byggnadsnämnden 2018-04-28 med tillhörande anvisningar.



Figurer: Illustrationsplan samt plankarta ur samrådshandlingarna.

Detaljplanarbetet (DPL1) pågår för bussdepå i ett område nordväst om Järnbrottsmotet, inom stadsdelen Järnbrott, med stadsbyggnadskontorets diarienummer BN0409/16. Detaljplanen har varit ute på samråd 16 januari - 26 februari 2019. Planen avses att antas sommaren 2020. Inom planen är Västtrafik och Västfastigheter gemensamma exploitörer. Parallellt pågår detaljplanearbete (DPL2) för närbelägna fastigheter där Kungsleden, Fastighetskontoret samt Egnahemsbolaget och Framtiden Byggutveckling är exploitörer.

Fastighetsöverenskommelser och markförvärv kvarstår för området.

Området planeras för bussdepå på ca 50 000 kvm, plats för ca 100 – 135 bussar.

Depån utgör arbetsplatsadress för ca 400 personer varav merparten är bussförare som mestadels befinner sig utanför området.

Mobilitets- och parkeringsutredning

Normalspannet (analyssteg 1)

I detta avsnitt väljs normalspann och startvärden för bil och cykel.

Val av normalspann

Bussdepån karakteriseras 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 stadsmiljöer varierar mellan **0,8 – 1,2** bilparkeringsplatser / bussupställningsplats. Spannet baserar sig erfarenhetsmässigt från andra bussdepåer, framförallt i Göteborg och i Stockholm. I extremfall, med mycket god geografisk täckning i kollektivtrafikutbudet samt turtäthet (kollektivtrafik dygnet runt), kan behovet av bilparkeringsplatser sänkas ytterligare.



Utdrag från bilaga till planavtal SBK0409/16, visar ungefärligt planområde.

Motivering vid gränazon

Området ligger inte i gränsen mellan zoner.

Resultat analyssteg 1

Startvärde bilparkering

Bostäder: Det finns inga bostäder inom detaljplaneområdet.

Verksamheter: Nyckeltal för bussdepåer i allmänhet ligger uppskattningsvis mellan **0,8 – 1,2** bilparkeringsplatser / bussupställningsplats. Som nämnts ovan baserar sig spannet erfarenhetsmässigt från andra bussdepåer, framförallt i Göteborg och i Stockholm.

Startvärde cykelparkering

Bostäder: Det finns inga bostäder inom detaljplaneområdet.

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, av behovet är ca 0,4 cykelparkeringsplatser / bussupställningsplats.

Lägesbedömning (analyssteg 2)

Utredningsområde

Detaljplaneområdet är beläget i Järnbrott, med framtida exploatering söder om Radiovägen. I söder och öster avskämmas området av barriärerna Västerleden respektive Järnbrottsmotet.



Planområdet (röd begränsningslinje). Barriärer samt i övrigt 400-metersavstånd från planområdet (gul begränsningslinje).

Lokalt torg

Väster om området ligger Frölunda torg, inom ca en kilometers avstånd.

Sammanvägd tillgänglighet

Kollektivtrafik

Busslinjerna 83, 84, 95, 185, 751, nås från detaljplaneområdet längs Radiovägen inom 200 m, via hållplatserna Radiovägen i öst och Västra Frölunda Kyrka i väst. Med bussarna kan resenärer nå Frölunda torg, Marklandsgatan, Sisjön, Volvo, Mölndal och Mölnlycke. Från hållplats Radiomotet, 300 m öster om detaljplaneområdet går buss 83, 84, 158, 751, samt expressbussarna Blå, Lila och Rosa som tar resenärer till både till centrala delar av staden samt söderut.

Sammantaget för ovan nämnda busslinjer uppfylls **inte** kriteriet för god kollektivtrafik under högtrafik (vardagar 06:00-08:30 samt 15:00-18:00) för ovan nämnda busslinjer. Undantag finns för ett par av expressbusslinjerna. Under de relevanta tidsintervall då förare ska ta sig till/från arbetet är kollektivtrafikutbudet mycket begränsat och under vissa tider obefintligt.

Från Frölunda torg, inom 1 kilometer från detaljplaneområdet, går tre spårvagnslinjer; 1, 7 och 8 till bl a Göteborg C, Järntorget, Vasaplatsen, Frölunda torg, samt 20 bussar. Från detaljplaneområdet till Frölunda torg tar det mellan 10–15 minuter att gå enligt Google Maps.

Cykel

Idag finns det god tillgång till cykel- och gångstråk i området, vilka planeras att förstärkas i samband med kommande planer för en cykelpendlingsled längs med Radiovägen.

Pendelcykelstråket Säröleden ligger i omedelbar anslutning till bussdepån. Avståndet från depån till cykelstråket längs Radiovägen är ca 200 meter.

Service och andra urbana verksamheter

Ej aktuellt avseende bussdepån.

Övrigt

I dagsläget finns det en bilpool vid Frölunda torg, ca 20 minuters promenad från området.

Exploatören samverkar i parkeringsfrågorna med Framtiden Byggutveckling och Egnahemsbolaget, vilka båda ingår i DPL 2, direkt angränsande mot DPL1.

Påverkas befintlig bebyggelse?

Under byggskedet ska befintliga verksamheter och boendens parkering inte påverkas, då inga befintliga anläggningar tas i anspråk. Angående byggskedet, se nedan.

När anläggningen är tagen i bruk kommer de anställdas biltrafik till och från depån ske i närheten av övriga verksamheter, främst skola på grannfastighet. Merparten av biltrafiken sker vid tider då eleverna inte är i skolan.

Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

Ej relevant då det inte finns befintliga anläggningar i närheten.

Reglering och prissättning av parkering på gatumark

Det finns ingen boendeparkering på gatorna i detaljplaneområdet idag, ej heller tidsbegränsad gatuparkering.

Närmaste gatuparkering ligger på Dragspelsgatan 37-43. Där finns det 32 platser, kostnaden att parkera är 5 kr/tim alla dagar 08-20, övrig tid 2 kr/tim. Max P-tid 4 tim alla dagar 08-20.

Vid Radiomotet, ca 500 meters gångavstånd från depån, finns gratis pendelparkering. Sannolikheten att den ska nyttjas av depåns personal bedöms som låg.

Byggskede

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

Resultat 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 förarna som ska utföra kollektivtrafiken. I det aktuella området görs bedömningen att behovet sammantaget är 100 – 135 bilparkeringsplatser och 40 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 mycket speciell när det gäller 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 förarna ska åka till eller från arbetet.

Vid Järnbrottsmotet är situation också sådan att det inte körs någon kollektivtrafik nattetid.

Ingen projektanpassning är i nuläget möjlig.

Lägenhetssammansättning (för bostäder)

Ej relevant.

Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)

Initialt, när depån är ny, är behovet sannolikt större än det angivna parkeringstalet. I dagsläget är det så att många av bussarna som ska ha sin hemvist på bussdepå Radiomasten, nu har sin hemvist på Backaplan. Det är sannolikt så att en del/ganska många förare bor relativt nära den depån. När depån flyttas till Radiomasten, enligt nuvarande planering år 2023, så kommer de ha svårare att ta sig till och från depån. Eftersom det inte finns någon kollektivtrafik tidigt på morgonen när de första förarna ska gå i tjänst. På motsvarande sätt finns det inte heller någon kollektivtrafik när de förarna som kört kvällsskiftet ska ta sig hem från depån.

Mer långsiktigt är det sannolikt att fler förare successivt bosätter sig närmare depån, vilket då sannolikt kan reducera parkeringsbehovet.

Att inrätta någon ny kollektivtrafiklinje utanför det ”ordinarie trafikdygnet” för att lösa problemet låter sig inte göras. Resandeunderlaget som depåpersonalen genererar är alldeles för litet. Och även om man skulle ha en nattbuss som passerar depån så är det kollektivtrafiknät som nattbussen skulle möta, inte heller igång 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.

Samverkan avseende parkeringsområde mellan bussdepån och de andra exploitörerna Framtiden och Egnahemsbolaget, kan eventuellt på sikt öppna möjligheter för ett delvis samnyttjande. Västrafik kommer att följa upp parkeringssituationen regelbundet. Visar det sig då att det finns möjligheter att samutnyttja platser så kommer detta att eftersträvas och uppmuntras.

Möjligheter till samnyttjande av bussuppställningsplatser för bilar

Möjligheten att samnyttja bussuppställningsplatser för både bussar och personbilar har utretts. Om det vore möjligt skulle det finnas ekonomiska besparingar att göra. Det är dock inte vare sig lämpligt eller möjligt, främst ur säkerhetsmässiga aspekter. Privata fordon ska inte, pga krockrisker etc, finnas inne på bussdepån. Det skulle också störa möjligheterna till effektiva arbetsflöden på depån.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Beskriv förutsättningar för kostnadstäckning för bilparkering.

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

Västtrafik och trafikoperatörerna 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 depån ska cykelparkering primärt anordnas väderskyddat i anslutning till bilparkering, 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

Inom området, i samverkan med exploitörer inom DPL2, ska utredas underlag för bilpool, samt samutnyttjande av parkeringsplatser.

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 förare och annan personal har funnit sina rutiner, bör beteenden i t ex färd sätt och resvanor kartläggas och utvärderas. Detta bör ske i dialog med Trafikkontoret m fl i syfte att förstärka mobilitetsåtgärder och eventuellt förändra parkeringstal och kanske inrätta nya mobilitetsåtgärder.

Det är också viktigt att - både under etableringen när depån är ibruktagen - hålla en levande dialog med brukarna av depån i syfte att främja förutsättningarna för hälsa och god miljö.

////////////////////