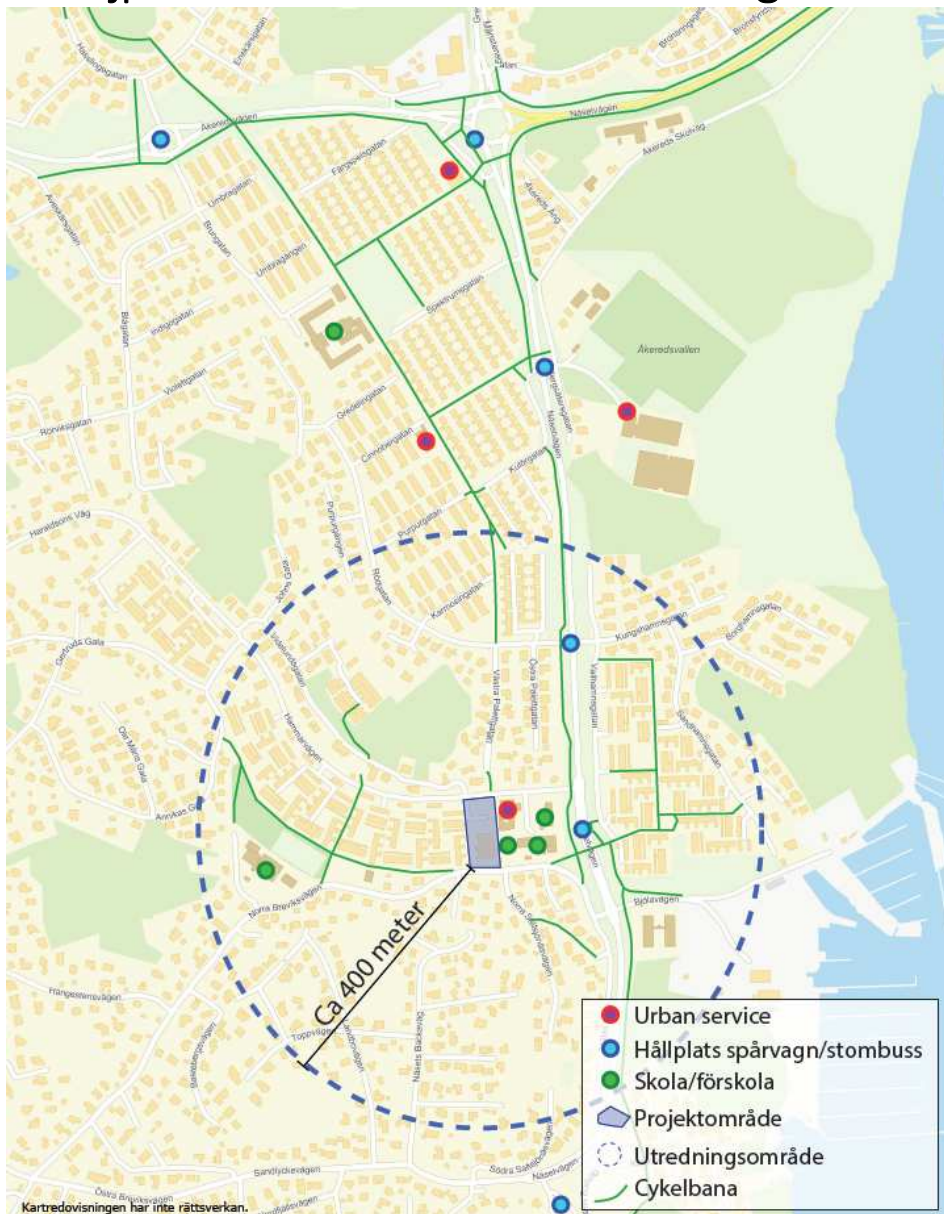




Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan för bostäder vid Hammarvägen



Sammanfattning

Projektet ligger i zon D och ges normalspannet för denna zon, dvs parkeringstalet 1,0.

Inga avdrag har gjorts i Analys steg 2, 3 eller 4.

Beräkningen är gjord med utgångspunkten att alla lägenheter är vanliga bostäder. Skulle en del av lägenheterna bli BmSS så skulle detta innebära att det totala behovet av parkeringsplatser minskar.

Sammanfattning Parkeringstal		
<i>Funktion</i>	<i>Parkeringstal Bil</i>	<i>Parkeringstal cykel</i>
<i>Bostäder</i>	1,0 platser/lägenhet	2,5 platser/lägenhet
<i>BmSS</i>	(0,4 platser/lägenhet)	(1,5 platser/lägenhet)

Antal parkeringsplatser			
<i>Funktion</i>	Lägenheter	Bilplatser	Cykelplatser
<i>Bostäder</i>	58 lägenheter	58 platser	145 platser
<i>BmSS</i>	-	-	-
Totalt	58 lägenheter	58 stycken	145 stycken

Inledning

Bakgrund och syfte

Mobilitets- och parkeringsutredningen syftar till att avgöra för detaljplanen skäligt och lämpligt utrymme för parkering.

Vid Hammarvägen planeras för en ny exploatering med bostäder och möjlighet till lokaler i bottenvåning. Projektet förväntas innehålla 47 stycken bostadsrätter och 11 stycken hyresrätter. Hyresrätterna avses bli BmSS-bostäder. Det mest sannolika scenariot bedöms vara att det främst byggs bostäder.

Denna utredning utgår ifrån det som anses vara det mest sannolika scenariot, nämligen att hela exploateringen blir bostadsrätter och BmSS enligt ovan.

Projektet uppfyller inte kriterierna för undantag från mobilitets- och parkeringsutredning, bland annat då projektet omfattar mer än 30 lägenheter och inte ligger inom zon A.

Mobilitets- och parkeringsutredning

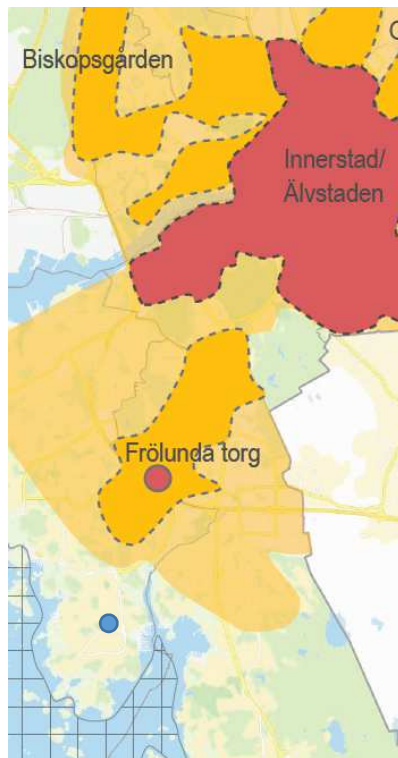
Normalspannet (analyssteg 1)

Nedan redovisas val av normalspann samt startvärden för bil- och cykelparkering.

Val av normalspann

Bostäder

Projektet ligger inom zon D, i normalspannskartan för flerbostadshus. Se blå markering.



Blå markering visar projektets läge i staden.

Då planläggningen innebär delvis BmSS-bostäder ska parkeringstalen för bil vid dessa hållas 0,1 under den lägre delen av normalspannet för zon D. Parkeringstalet för bil sätts därför till 0,4 för BmSS-bostäderna.

För övriga bostäder väljs normalspannet för zon D, dvs parkeringstalet 1,0.

Cykelparkering för flerbostadshus hanteras i projektanpassningen.

Resultat analyssteg 1

Sammanställning från analyssteg 1 redovisas i tabell nedan.

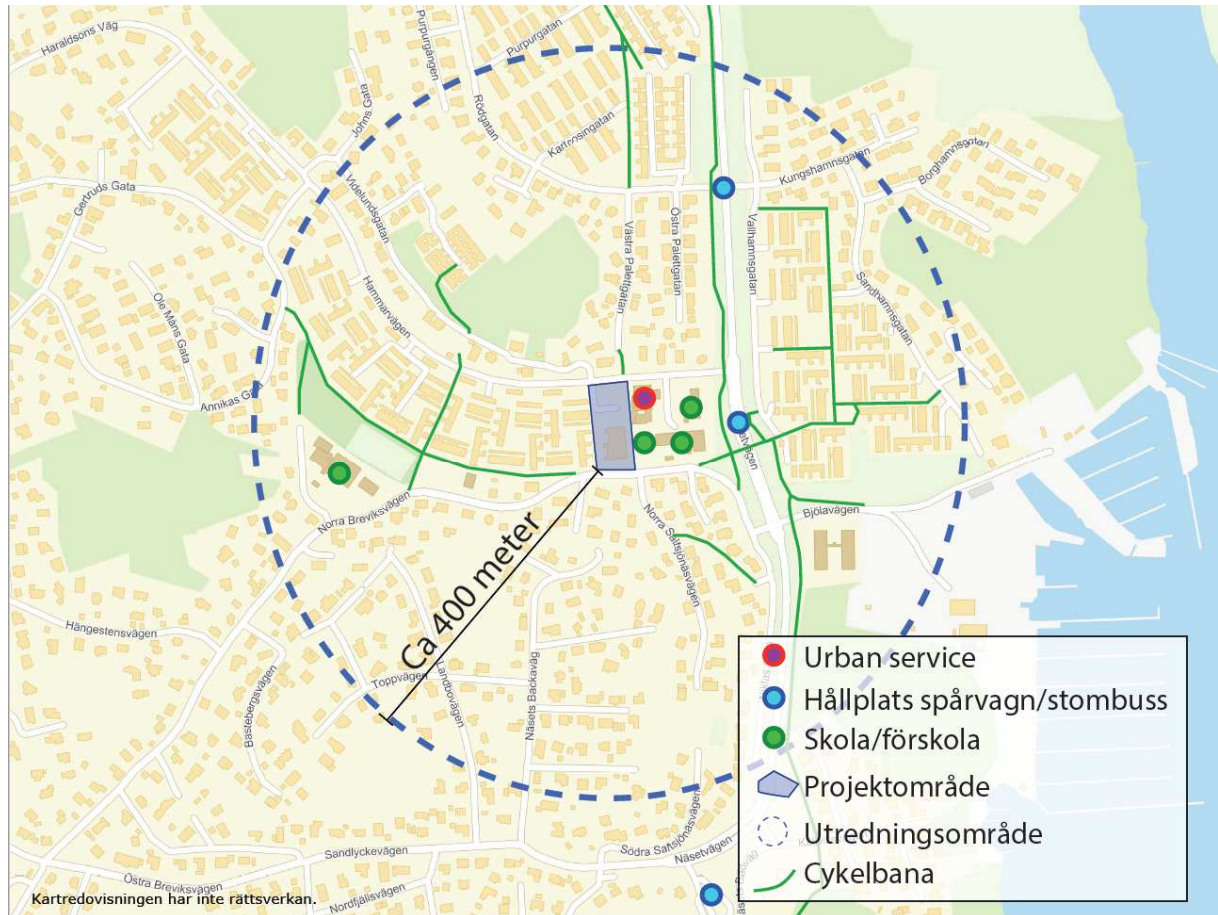
Normalspann – Analyssteg 1		
<i>Funktion</i>	<i>Parkeringstal Bil</i>	<i>Parkeringstal cykel</i>
<i>Bostäder</i>	1,0 platser/lägenhet	Hanteras i analyssteg 3
<i>BmSS</i>	0,4 platser/lägenhet	Hanteras i analyssteg 3

Lägesbedömning (analyssteg 2)

Lägesbedömningen analyserar projektets läge i staden närmare, men också vilka effekter projektet kan innebära för närmiljö i staden avseende parkering och mobilitet.

Utredningsområde

Ett utredningsområde har avgränsats enligt blåstreckad linje i kartan nedan. Området omfattar en cirkel om cirka 400 meter kring projektområdet.



Samlad karta. Illustration av projektområde, utredningsområde samt funktioner som bidrar till bedömningen av områdets sammanvägda tillgänglighet.

Lokalt torg

Projektet ligger inom zon D. Avståndet till närmsta lokala torg är dock så långt att avdrag för detta inte kan göras.

Sammanvägd tillgänglighet

Kollektivtrafik

Se hållplatslägen markerade i kartan ovan.

Närmaste kollektivtrafikhållplats är Hammarvägens hållplats på Näsetvägen, cirka 150 meter öster om planområdet. Gångvägar till hållplatserna är sammanhängande och håller god standard.

Hållplatserna trafikeras av busslinjerna 92, 93, 94 och 193 till bland annat Frölunda torg. Vid hållplatsen finns flera avgångar i timmen med de olika linjerna, men kraven för god kollektivtrafik uppfylls inte.

Cykel

Inom planområdet finns en gång och cykelväg i nord-sydlig riktning. Denna leder vidare norr ut mot Åkered. Norr och söder om planområdet finns lokalgator med separat trottoar, dessa gator bedöms ha goda möjligheter för cyklister att ta sig fram i en trygg trafikmiljö. Separat cykelbana finns dels rakt norrut, men också cirka 100 meter öster om planområdet utmed Nässetvägen, dessa leder norr ut mot bland annat Åkered, Opaltorget och Frölunda torg.

I övrigt bedöms möjligheterna att som cyklist nyttja lokalgatorna inom utredningsområdet vara goda.

Service och andra urbana verksamheter

Inom utredningsområdet finns inget större serviceutbud. Förskola finns dock i direkt anslutning till planområdet. Närmsta dagligvarubutik finns vid Åkered cirka en kilometer norr om planområdet. Sportanläggning med träningsmöjligheter finns cirka 500 meter norr om planområdet.

Serviceutbudet inom utredningsområdet bedöms således inte vara tillfredställande för ett avdrag på parkeringstalet.

Övrigt

Inom utredningsområdet finns ingen tillgång till fordon i bilpool. Närmsta bilpoolsfordon finns vid Topasgatan, söder om Frölunda torg, cirka 2,5 kilometer från planområdet.

Påverkas befintlig bebyggelse?

Exploateringen innebär att flera befintliga parkeringar tas i anspråk. Parkeringarna har tidigare varit avsedda för de nu nerlagda verksamheterna inom planområdet. Marken tillhör idag exploatören och delvis kommunen. Parkeringarna används exempelvis för förskolorna och kyrkan direkt intill området. Befintliga bostäder i närområdet är generellt enbostadshus som har parkering inom egen fastighet. Således påverkas inte antalet parkeringar för befintliga bostäder i området av exploateringen.

I den södra delen av området tas också befintlig parkering i anspråk. Angränsande förskola har behov av att tillgänglig parkering kan lösas. I detaljplanen reserveras mark för denna möjlighet.

Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

Inom planområdet finns parkeringar idag som inte nyttjas för fastighetens verksamheter. Inom närområdet finns inga samlade parkeringsanläggningar med ledig kapacitet.

Reglering och prissättning av parkering på gatumark

På Norra Breviksvägen är gatuparkering förbjuden. På Hammarvägen finns ingen skyltning om parkering förbjuden. Således är gatuparkering tillåtet och inte reglerat i tid eller kostnad.

Utrymmen för hämtning och lämning till befintliga förskolor finns med infart från Hammarvägen. Detta gör att risken för att hämtning och lämning ska överbelasta intilliggande gator är liten.

Nyinflyttade till planområdet kommer inte att erbjudas boendeparkering.

Byggskede

Under byggskedet krävs etableringsytor, detta förutsetts inte påverka parkeringsmöjligheter i omgivningen. Dock kommer all parkering inom planområdet tillfälligt att utgå.

Resultat analyssteg 2

Detaljplanen bedöms inte nå god sammanvägd tillgänglighet. Bristen på service och god kollektivtrafik gör att den sammanvägda tillgängligheten får anses vara bristande, och inte ger stöd för avdrag på parkeringstalet.

Sammanställning från analyssteg 2 redovisas i tabell nedan.

Lägesbedömning – Analyssteg 2		
Funktion	Parkeringstal Bil	Parkeringstal cykel
<i>Bostäder</i>	1,0 platser/lägenhet	Hanteras i analyssteg 3
<i>BmSS</i>	0,4 platser/lägenhet	Hanteras i analyssteg 3

Projektanpassning (analyssteg 3)

Projektanpassningen analyserar de projektspecifika förutsättningarna som kan ge avdrag eller påslag på parkeringstalet.

Bostäder

Detaljplanen omfattar lägenheter med en normal storleksfördelning. Utemiljö för de boende ska också tillgodoses inom kvartersmark. Uteplatser för boende ska prioriteras framför parkering enligt PBL 8 kap 9§.

För kategoribostäder, BmSS görs inget ytterligare avdrag med hänsyn till projektanpassningen.

Cykelparkering sätts till 2,5 cykelplatser per lägenhet då lägenhetsstorlekarna har en normal fördelning. För Kategoribostäder kan dock lägre parkeringstal övervägas. Projektet avses bli BmSS där en mindre del förväntas cykla. Dock ska möjligheterna för personal och besökare att välja cykeln vara goda. Parkeringstalet sätts därför till 1,5 cykelplatser per lägenhet för BmSS delen.

Möjligheter till samnyttjande av parkering

Projektet bedöms inte ge speciellt goda eller dåliga förutsättningar för samnyttjande av parkeringsplatser.

Vissa möjligheter till samnyttjande finns för besöks- och personalparkering till BmSS samt för den angränsande kyrkans behov. Detta avses enligt framtaget underlag att lösas med markparkering i den norra delen av planområdet.

Resultat analyssteg 3

Projektanpassningen ger inget ytterligare avdrag på parkeringstalen.

Sammanställning från analyssteget redovisas i tabell nedan.

Projektanpassning – Analyssteg 3		
<i>Funktion</i>	<i>Parkeringstal Bil</i>	<i>Parkeringstal cykel</i>
<i>Bostäder</i>	1,0 platser/lägenhet	2,5 platser/lägenhet
<i>BmSS</i>	0,4 platser/lägenhet	1,5 platser/lägenhet

Antal parkeringar

Antal parkeringsplatser			
<i>Funktion</i>	Lägenheter	Bilplatser	Cykelplatser
<i>Bostäder</i>	47 lägenheter	47 platser	118 platser
<i>BmSS</i>	11 lägenheter	4,4 → 4 platser	17 platser
Totalt	55 lägenheter	44 stycken	135 stycken

Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

Exploatören/fastighetsägaren har valt att inte förbinda sig till mobilitetsåtgärderna i baspaketet.

Resultat analyssteg 4

Mobilitetslösningar ger inget ytterligare avdrag på parkeringstalen.

Mobilitetslösningar – Analyssteg 4		
<i>Funktion</i>	<i>Parkeringstal Bil</i>	<i>Parkeringstal cykel</i>
<i>Bostäder</i>	1,0 platser/lägenhet	2,5 platser/lägenhet
<i>BmSS</i>	0,4 platser/lägenhet	1,5 platser/lägenhet

Antal parkeringsplatser			
<i>Funktion</i>	Lägenheter	Bilplatser	Cykelplatser
<i>Bostäder</i>	58 lägenheter	58 platser	145 platser
<i>BmSS</i>	-	-	-
Totalt	58 lägenheter	58 stycken	145 stycken

Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering

Parkering för boende bör ske i gemensam anläggning utan förhyrda platser.

Tillgängligparkering ska alltid kunna ordnas inom 25 meter från entré.