



Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan för verksamheter vid gamla Säve station, 0697/14

Sammanfattning

Projektet ligger inom zonen för övriga delar inom Göteborgs fastland och detaljplanen bedöms inte ha särskilt god tillgänglighet när det kommer till exempelvis lokal service och cykelinfrastruktur. Det är vid utredningens framtagande inte känt om framtida exploatör kommer att ha ambitioner om genomförande av mobilitetsåtgärder. Utifrån att inga mobilitetslösningar görs så bör antalet parkeringsplatser vara 12 bilplatser per 1000 kvm kontor och 30 bilplatser per 1000 kvm handel. Det innebär 4 parkeringsplatser för kontor eller 11 parkeringsplatser för handel baserat på byggnadens 350 kvm.

Inledning

Bakgrund och syfte

Mobilitets- och parkeringsutredningen syftar till att avgöra för detaljplanen skäligt och lämpligt utrymme för parkering. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra nya verksamheter i befintlig stationsbyggnad.

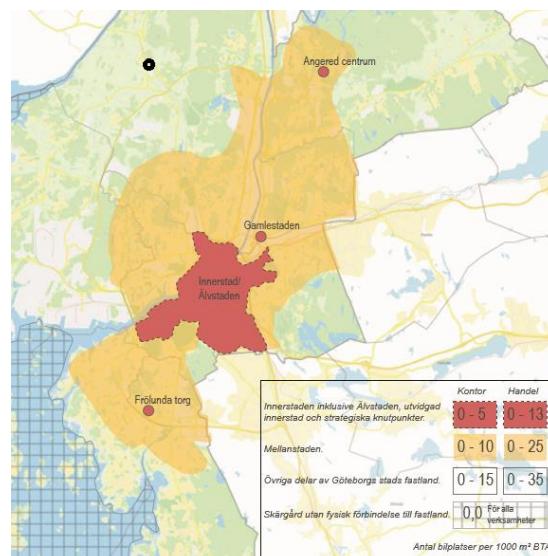
Mobilitets- och parkeringsutredning

Normalspannet (analyssteg 1)

Val av normalspann

Relevant normalspann för Säve station baseras på att planområdet ligger inom det som beskrivs som övriga delar av Göteborgs fastland enligt Göteborgs stads parkeringsriktlinjer.

Cykelparkeringsplatser beräknas utifrån 40 % av antalet samtidiga besökare till och anställda vid verksamheten vid den tidpunkt som flest personer vistas i byggnaden.



Den svarta punkten beskriver planen läge.

Resultat steg 1: 15 bilplatser per 1000 kvm kontor och 35 bilplatser per 1000 kvm handel. Cykelplatserna bör motsvara 40% av antalet samtidiga anställda och besökare.

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
Utredningsområdet har begränsats till 400 meter runt stationsbyggnaden.

Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

I anslutning till Säve stationsväg finns en hårdgjord yta där ca 25 platser ryms. Parkeringen är inte reglerad och har ingen avgift. Marken ägs av Trafikverket och arrenderas ut till Göteborg



Stad för pendelparkering. Det finns också besöksparkering för närliggande verksamheter längre ner på gatan. Det har inte studerats hur beläggningen är på de olika parkeringsplatserna. I området finns ingen parkering på gatumark.

Sammanvägd tillgänglighet

Inom området finns ingen allmän parkering. I anslutning till planområdet finns busshållplatsen Säve station som med tre busslinjer förbinder platsen med Göteborg, Ytterby, Kungälv och Tjuvkil. Bussarna avgår 7 gånger i timmen mot Göteborg i högttrafik men linjerna har ojämna tider vilket innebär att det trots flera busslinjer ofta är 15-20 minuter mellan avgångarna. Vid stationen leds en cykelbana söderut mot Norrleden samt längs Brunstorps väg. Cykeltrafik norrut längs Kongahällavägen och söderut längs Säve stationsväg sker i vägbanan. Kongahällavägen och Säve stationsväg har hastighetsbegränsningen 50km/h. I området finns en mindre servicebutik, café och frisörsalong.

Området bedöms inte ha särskilt god tillgänglighet när det kommer till exempelvis lokal service och cykelinfrastruktur vilket ger avdrag på antalet cykelplatser. Närheten till busshållplatsen som har förbindelser med Göteborg är positivt men sänker inte parkeringsbehovet.

Resultat steg 2: 15 bilplatser per 1000 kvm kontor och 35 bilplatser per 1000 kvm handel. Cykelplatserna bör motsvara 30% av antalet samtidiga anställda och besökare.

Projektanpassning (analyssteg 3)

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

Verksamhetens karaktär är inte klargjord i planskedet och därmed finns det inte skäl att göra några sänkningar av parkeringstalen på grund av projektets innehåll. Antalet anställda och besökare antas stundtals kunna uppgå till ca 30 personer vid enstaka tillfällen, vilket kan ligga som underlag för bedömning av antalet parkeringsplatser för cyklar.

Resultat steg 3: 15 bilplatser per 1000 kvm kontor och 35 bilplatser per 1000 kvm handel. Cykelplatserna bör motsvara 30% av antalet samtidiga anställda och besökare vilket innebär att 9 platser behöver ordnas.

Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

Det är vid utredningens framtagande inte känt om framtida exploatör kommer att ha ambitioner om genomförande av mobilitetsåtgärder.

Göteborgs stad uppmuntrar ändå framtida exploatör att genomföra mobilitetsåtgärder som främjar ett hållbart resande.

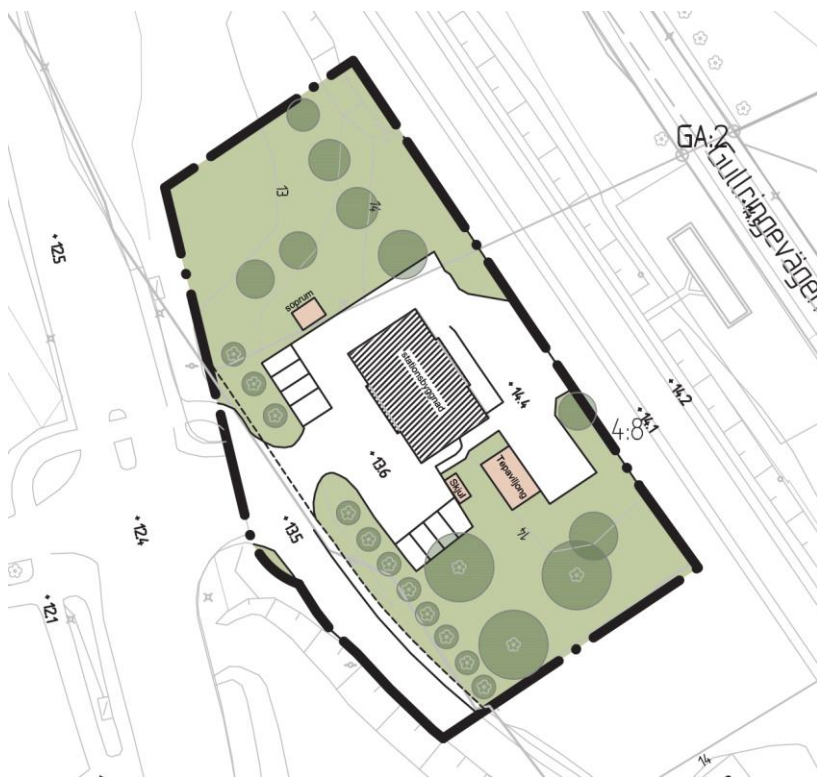
Resultat steg 4: 15 bilplatser per 1000 kvm kontor och 35 bilplatser per 1000 kvm handel
Cykelplatserna bör motsvara 30% av antalet samtidiga anställda och besökare.

Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering

Utifrån att inga mobilitetslösningar görs så bör antalet parkeringsplatser vara 15 bilplatser per 1000 kvm kontor och 35 bilplatser per 1000 kvm handel.

Byggnaden är på 350 kvm. Utifrån ett scenario där övervåningen används som kontor och nederdelen blir butik behöver 6 platser ordnas för butiken och 3 platser för kontoret. Enligt ”Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad” ska ytterligare parkering inom fastigheten i normalfallet inte krävas för befintlig bebyggelse och parkeringsutredningen ska särskilt beakta vad som är skäligt med tanke på att tomten redan är bebyggd. Den kulturhistoriskt värdefulla stationsparken gör att större utbyggnader av parkering och hårdgörande av mark i parkmiljön går emot detaljplanens syfte. I en avvägning mellan grönya och parkering bör därför antalet parkeringsplatser justeras till 8 platser.

Cykelplatserna bör motsvara 30% av antalet samtidiga anställda och besökare vilket innebär att 9 platser behöver ordnas. Parkering för rörelsehindrade ska alltid kunna ordnas inom 25 meter från entré.



Illustrationskarta med bef. stationsbyggnad och möjliga komplementbyggnader.