

2019-05-15

Mobilitets- och parkeringsutredning

Framtagen av stadsbyggnadskontoret i arbetet med detaljplan för bostäder med särskild service vid Gullyckevägen inom stadsdelen Askim, dnr: 1178/15



Bild 1

Sammanfattning

Utredningen tar fram parkeringstal för bil och cykel för en pågående detaljplan för bostäder med särskild service (BmSS) vid Gullyckevägen (diarienummer 1178/15).

Kategoriboenden, som BmSS tillhör, kan ibland ges lägre parkeringstal än normalspannet. Efter att steg 1–3 av mobilitets- och parkeringsutredningen genomförts har parkeringstalet för bil i samråd med lokalsekretariatet satts till 0,4 bilplatser/lägenhet, vilket för 6 lägenheter innebär 4 parkeringsplatser. En av dessa ska vara en parkeringsplats anpassad för rörelsehindrade. Platserna är främst till för personal och besökare, då de boende på ett BmSS inte har bil. Inga mobilitetsåtgärder genomförs, eftersom parkeringstalet redan är lågt satt.

Parkeringstalet för cykel sätts till 1 cykelplats/lägenhet, vilket för 6 lägenheter innebär 6 cykelplatser. Efter att steg 1–3 av mobilitets- och parkeringsutredningen genomförts för cykel är cykelparkeringstalet satt i samråd med lokalsekretariatet, eftersom lägre cykelparkeringstal kan övervägas vid kategoribostäder.

Versionshantering

Datum	Version	Beskrivning	Ändrat av
190423	1.0	Utredning framtagen av SBK, för TK att granska.	Anna-Karin Nilsson

Inledning

Bakgrund och syfte

Detaljplanens syfte är att pröva möjligheten att bygga 6-8 bostäder med särskild service (BmSS) i 1-2 våningar. Lokalsekretariatet som är exploatör anger att de avser att bygga en byggnad i 1 våningsplan med 6 lägenheter, och det är också vad de skisser som tagits fram visar. Därför utgår denna utredning från att bebyggelsen i planområdet blir en byggnad med 6 lägenheter. Föreslagen plats för bebyggelsen är vid Gullyckevägen i Skintebo. Marken ägs av Göteborgs stad.

Denna utredning har utgått från *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*, daterad 24 april 2018, samt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*, daterad 17 maj 2018. Syftet med mobilitets- och parkeringsutredningen är att utreda behov av parkering för bil och cykel för det kommande BmSS:et.

Mobilitets- och parkeringsutredning

Normalspannet (analyssteg 1)

Val av normalspann.

Planområdet ligger enligt *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad* inom zon D, ”övriga delar av Göteborgs stads fastland”. Här anges ett normalspann för flerbostadshus på 0,5-1,0 bilplatser per lägenhet i projekt med ett genomsnitt av lägenhetsstorlekar.

Resultat analyssteg 1

Inom zon D för bil är utgångsvärdet 1,0 bilplatser per lägenhet.

För kategoriboenden (t.ex. BmSS) i zon A, innerstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter, anger *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad* att parkeringstalet bör sättas nära noll. Behovet av parkering för personal ska bedömas utifrån platsens förutsättningar och verksamhetens behov. Vidare anges att vissa kategoriboenden även utanför zon A kan ha parkeringstal som är lägre än normalspannet. Detta tolkas här som att kategoriboenden kan antas ha ett mindre behov av parkeringsplatser än vanliga flerbostadshus, som enligt riktlinjen har ett normalspann på 0,2–0,5 parkeringsplatser/lägenhet i zon A. Detta resonemang stämmer överens med information från lokalsekretariatet kring att BmSS av aktuell typ i liknande lägen med 8 bostäder brukar ha cirka 3 parkeringsplatser, varav en parkeringsplats anpassad för rörelsehindrade. De boende har inte bil, utan parkeringsplatserna behövs för personal och besökare. Under analyssteg 3, projektanpassning, kommer detta att vägas in. Fram till dess utgår utredningen från normalspannets utgångsvärde på 1,0 för att bedöma om läget eller utformningen av BmSS:et föranleder något annat resonemang. Parkeringstal för cykel är 2,5 cykelparkeringar per lägenhet vid genomsnittliga lägenhetsstorlekar. I analyssteg 3, projektanpassning, kan detta utgångsvärde komma att justeras med hänsyn till projektets lägenhetsstorlekar och att det är ett kategoriboende.

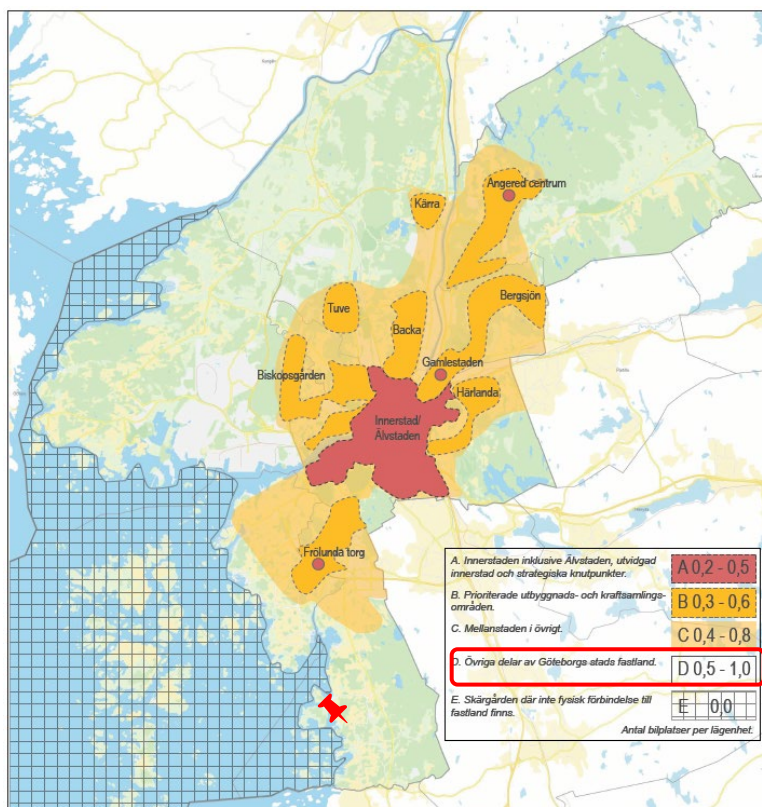


Bild 2. Figur redovisar normalspann för parkeringstal för flerbostadshus, antal bilplatser per lägenhet. Knappnålen visar var planområdet är lokaliserad.

Lägesbedömning (analyssteg 2)

Utredningsområde

Planområdet är beläget nära Billdals park i Skintebo, cirka 20 kilometer söder om Göteborgs centrum (bild 2). Bild 1 visar en översiktsbild från öster och bild 3 visar utredningsområdet i två cirklar med 400 respektive 600 meters radie från planområdets gräns. Utredningsområdet för mobilitets- och parkeringsutredning utgörs generellt av området inom en radie av 400 meter från projektområdets gräns. Projektområdet är i detta fall planområdet.

Utredningsområdet kan utökas om en plats med större utbud av service eller funktioner ligger nära detta område, dock max upp till ca 600 meter från projektområdet.

Sammanvägd tillgänglighet

Kollektivtrafik

Det finns busshållplats inom 300 meter från planområdet. Närmsta hållplats är Skintebo, som ligger i anslutning till Billdals allé.

För att räknas som direkt närhet till god kollektivtrafik krävs enligt riktlinjerna att det är max 400 m fågelvägen till hållplats, vilket betyder att hållplatsläget uppfyller kriterierna för att anses ha god kollektivtrafik, med en turtäthet på ca 10 minuter.

Cykel

Riktlinjen för mobilitet och parkering definierar direkt närhet till bra cykelinfrastruktur som att det ska finnas separat cykelbana max 100 m fågelvägen från projektområdets gräns, alternativt att ett annat tryggt gaturum för cyklister erbjuds, exempelvis lågt trafikerad lokalgata eller bostadsgata. Området är väl förbundet via cykelbanor till både centrala

Göteborg och omkringliggande stadsdelar. Kriteriet direkt närhet till god cykelinfrastruktur anses vara uppfyllt för projektområdet. Separerad cykelbana finns i direkt anslutning till planområdet.



Bild 3, GC-väg. Grön linje=separerade cykelbanor, streckad grön linje= oseparerade cykelbanor, röd ring=planområde.

Service och andra urbana verksamheter

Det finns mycket begränsat med service och andra urbana verksamheter inom utredningsområdet. Närmsta livsmedelsbutik finns i Nya Hovås, ca 1,5 km från planområdet.

Kriteriet direkt närhet till god service och vissa urbana verksamheter bedöms inte som uppfyllt inom utredningsområdet.

Övrigt

Det finns inga bilpooler inom eller i närheten av utredningsområdet.

Påverkas befintlig bebyggelse?

Projektet bedöms inte påverka parkering för befintlig bebyggelse eftersom exploateringen kommer att ske inom obebyggd mark.

Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

Det saknas ledig kapacitet i närområdet som är möjlig att ta i anspråk. Parkering kommer uteslutande att lösas på kvartersmark inom projektet.

Reglering och prissättning av parkering på gatumark

Boende och besökande i närområdet parkerar främst på privata parkeringsplatser på kvartersmark. Eftersom BmSS:et endast behöver ett mindre antal platser som behöver ligga i

nära anslutning till bostäderna, bedöms det att parkering inte kommer att ske på angränsande gator. Gratisområdesutredning behöver inte utföras.

Byggskede

Parkering och mobilitet för befintliga boende inom utredningsområdet bedöms inte påverkas under byggskedet.



Bild 4. Röd linje markerar 400 m och gul linje markerar 600 meter från planområdet. Utredningsområdets ungefärliga avgränsning runt planområdet.

Resultat analyssteg 2

- *Direkt närhet till god kollektivtrafik:* Ja
- *Bra cykelinfrastruktur:* Ja
- *Service och andra urbana verksamheter:* Nej
- *Bilpool i närheten:* Nej

Projektet uppfyller inte kriterierna för god sammanvägd tillgänglighet eller närhet till lokalt torg. Parkeringstalet förblir oförändrat.

Projektanpassning (analyssteg 3)

Lägenhetssammansättning (för bostäder)

Det planerade BmSS:et kommer att bestå av lägenheter med 1 rum och kök/kokvrå, vilket innebär en lägenhetsfördelning med övervägande del små lägenheter enligt riktlinjen. Ett BmSS är ett kategoriboende där personer bor som har olika funktionsnedsättningar som gör att de behöver extra stöd i sin vardag. Man kan bo mer än en person i en BmSS-lägenhet men det är mycket ovanligt. Vid ett BmSS brukar inte boendeparkering anordnas enligt lokalsekretariatet, då det har särskilda förutsättningar med boende som inte kör eller har bil själva. Endast ett mindre antal platser behövs för personal och besökare.

Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)

Förutom att ett BmSS är ett hem för de som bor där är det också en arbetsplats för den personal som stöttar de boende. Dagtid arbetar cirka 3 personer där. Vid personalbyten kan det vara upp till 7 anställda på plats samtidigt. Det går kollektivtrafik från Skintebo hållplats större delen av dygnet. Möjligheterna för personal på boendet att ta sig till jobbet med cykel bedöms som goda, på grund av närheten till cykelstråk. Nattpersonal och chefer som kan ha ansvar för flera enheter gör att viss parkering till stöd för verksamheten ändå behövs utöver besöksparkering.

Möjligheter till samnyttjande av parkering

På grund av det lilla parkeringsbehov som ett BmSS har, samt att detta behov på grund av de grundläggande kraven på tillgänglighet bör tillgodoses i direkt närhet till själva BmSS:et, anses förutsättningarna för samnyttjande inte vara särskilt goda för det här projektet.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Det antal platser som BmSS:et behöver kommer att anordnas som markparkering inom kvartersmark.

Fördelning av parkeringsplatser

Parkeringsplatserna kommer att användas av besökare och personal. Av de cirka 1600 personer som idag bor i BmSS i Göteborg är det ingen som har bil.

Resultat analyssteg 3

Lägenhetsstorlekarna för ett BmSS är övervägande små. Möjligheterna för boende, besökare och personal att ta sig till boendet med kollektivtrafik och cykel är goda. Sammanvägt gör detta att parkeringstalet för bil kan sänkas till 0,6 bilplatser/lägenhet.

Som nämndes under analyssteg 1, val av normalspann, står det i *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*, daterad 24 april 2018, att parkeringstalet för kategoriboenden, t.ex. BmSS, i zon A bör sättas nära noll.

Det finns inte några specifika parkeringstal för BmSS utanför zon A i riktlinjerna, däremot står det att vissa kategoribostäder även utanför zon A kan ha parkeringstal som är lägre än normalspannet för flerbostadshus, och därmed lägre än det parkeringstal man kommer fram till genom att följa analysstegen i mobilitets- och parkeringsutredningen. Med stöd av detta och i samråd med lokalsekretariatet sänks parkeringstalet för detta BmSS till 0,5 bilplatser/lägenhet. Med 6 lägenheter behövs då 4 parkeringsplatser. En av dessa ska vara en parkeringsplats anpassad för rörelsehindrade Dessa parkeringsplatser kommer nyttjas av besökare och personal. Ett BmSS är ett kategoriboende där de boende inte kör eller äger bil. För personalen bedöms möjligheterna att ta sig till jobbet med kollektivtrafik eller cykel som goda. En av parkeringsplatserna för bil behöver vara anpassad för rörelsehindrade.

Eftersom lägenheterna i projektet är små blir parkeringstalet för cykel enligt riktlinjen 2 cykelparkeringar per lägenhet. Dock anger riktlinjen också att ett lägre cykelparkeringstal kan övervägas vid kategoribostäder. Efter samråd med lokalsekretariatet sänks parkeringstalet för cykel till 1 cykelparkeringsplats/lägenhet. För 6 lägenheter innebär det 6 cykelparkeringsplatser. Det förekommer att boende på BmSS har cykel, men det är inte lika vanligt som för boende i vanliga lägenheter. Cykelplatserna behövs även för personal och besökare. BmSS kan ibland också ha större cyklar, t.ex. lådcykel, som behöver mer plats. Detta motiverar att parkeringstalet inte ska sänkas ytterligare eller baseras enbart på de

anställda i verksamheten. Baskrav/normal nivå för cykelparkering innebär att det ska vara bekvämt, lättillgängligt och tryggt att parkera sin cykel.

Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

Exploatören väljer att inte genomföra analyssteg 4 i detta skede. Parkeringstalet för bil är redan lågt satt, vilket baseras på att det gäller ett kategoriboende i med relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik och service.

Resultat analyssteg 4

Parkeringstal bil: 0,5 bilplatser/lägenhet.

Parkeringstal cykel: 1,0 cykelplats/lägenhet

Bilplatser: 3 p-platser

Cykelplatser: 6 cykelplatser

Bilparkeringsplats anpassad för rörelsehindrade: 1 p-plats

Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering

Bild 5 visar på en möjlig parkeringslösning.



Bild 5. Möjlig parkeringslösning.

Anna-Karin Nilsson, Stadsbyggnadskontoret