
Mobilitets- och parkeringsutredning Skogome

Detaljplan för verksamheter vid Lillhagsvägen
inom stadsdelen Skogome



Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning Skogome

Författare: Stina Alexandersson, stina.alexandersson@wsp.com

Beställare: Specialfastigheter

Dokumenthistorik:

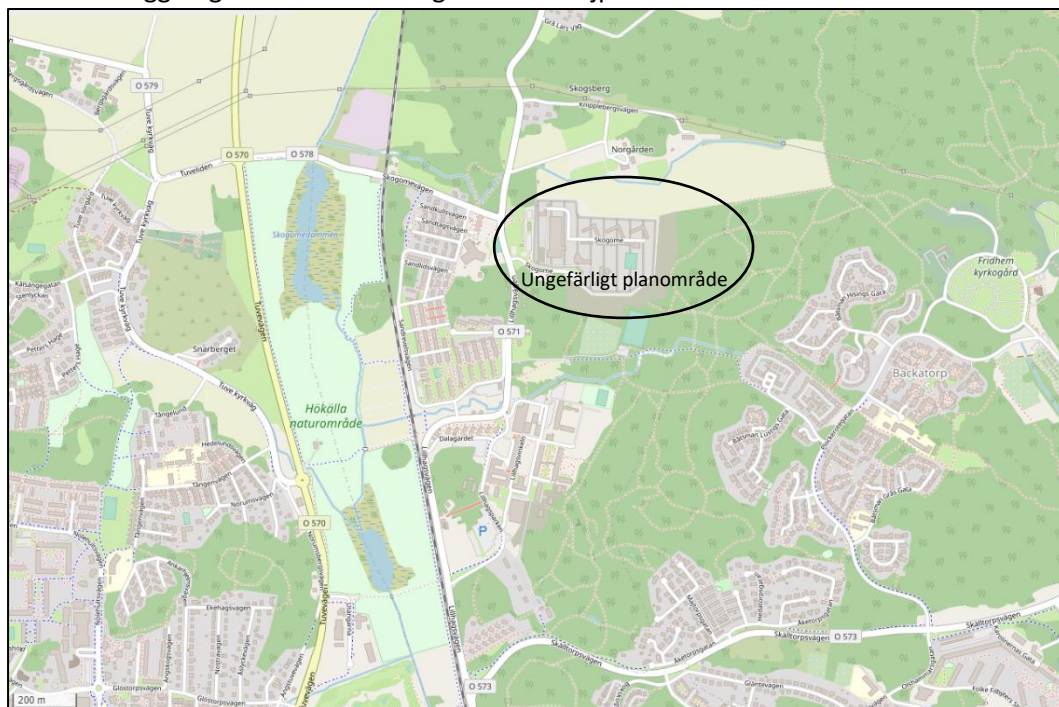
Version	Datum	
1.0	2023-06-12	
2.0	2023-07-13	Nya förutsättningar, beslut om att planera för dubbelbeläggning.
3.0	2023-01-04	Justeringar efter granskning av Göteborgs stad

Innehållsförteckning

INLEDNING	4
FÖRUTSÄTTNINGAR	5
NUVARANDE PARKERINGSLÖSNING	5
PLANERAD FÖRÄNDRING	6
ANTAL PERSONER	7
RESULTAT ANTAL PERSONER	7
ANTAL FORDON	8
RESULTAT ANTAL FORDON	10
PARKERINGSPLATSER	12
BILPARKERING	12
CYKELPARKERING	12
PARKERINGSLÖSNING	13
BILPLATSER	13
CYKELPLATSER	14
REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSCHEDE	14
SLUTSATS	15

Inledning

En ny detaljplan vid Lillhagsvägen i stadsdelen Skogome ska möjliggöra för en utökning av Skogomeanstalten. Detaljplanen ska pröva markens lämplighet för en anstalt med liknande verksamhet som idag, men där byggnadsytan fördubblas och det finns möjlighet för 80 % dubbelbeläggning. Marken är i nuläget inte detaljplanerad.



Figur 1 Översiktbild. Ungefärligt planområde. Bakgrundskarta från OpenStreetMap, läs mer om rättigheter och bidragsgivare på openstreetmap.org och på opendatacommons.org

Syftet med denna utredning är att beskriva parkeringsbehovet för Skogomeanstalten efter planerad utökning. Utredningen omfattar endast parkering utanför inhägnat område. Inom det inhägnade området kan det finnas behov av uppställningsplatser för arbetsfordon, leveransfordon med mera, men dessa ingår inte i den här utredningen. Personal och besökare som tar sig till Skogomeanstalten lämnar sitt fordon utanför slussen, innan de får lov att ta sig in på det inhägnade området. Syftet med utredningen är också att beskriva möjligheterna för hållbar mobilitet och att presentera åtgärdsförslag för att stärka det hållbara resandet.

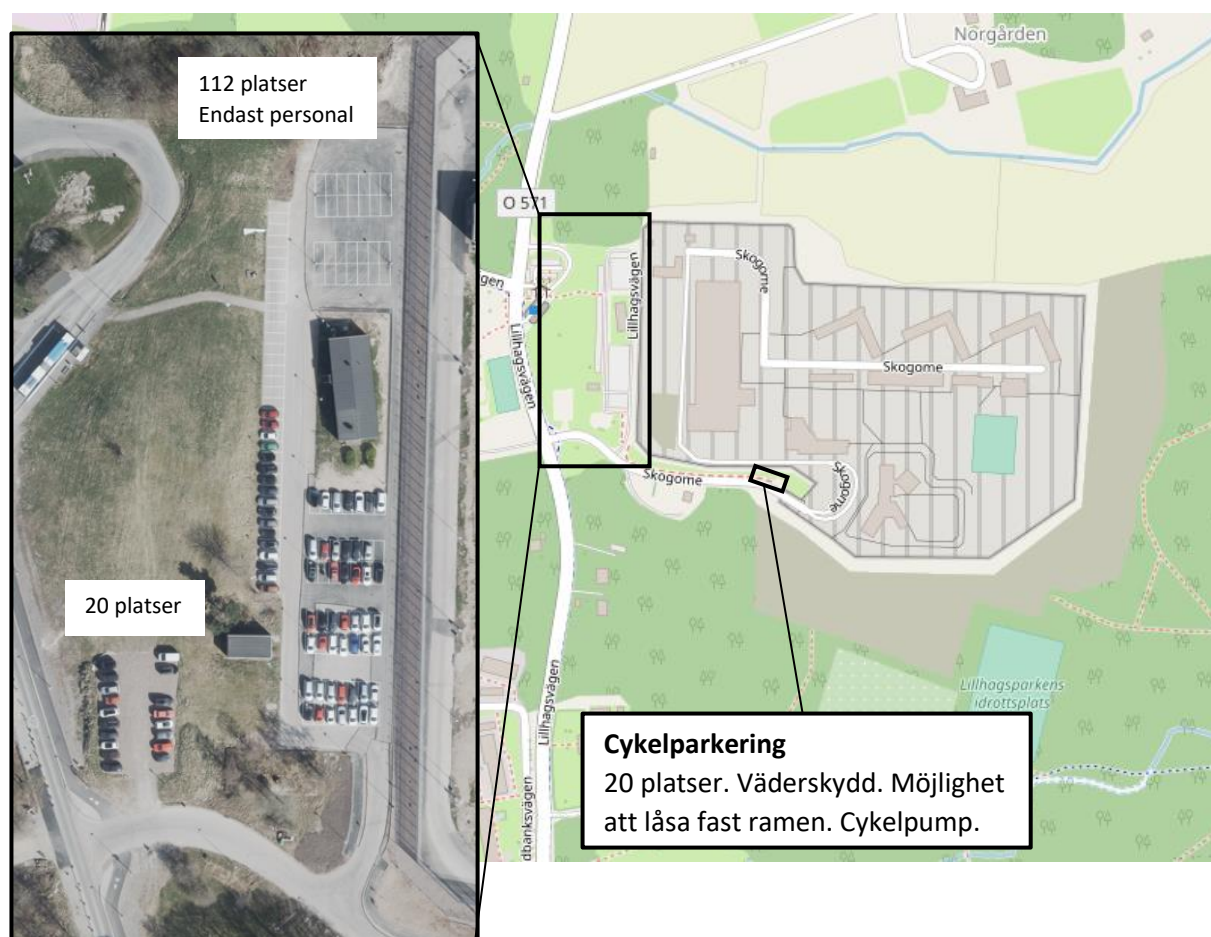
Förutsättningar

Skogomeanstalten ligger i direkt anslutning till hållplats Skogome, som trafikeras av busslinje 42. Bussen avgår var femtonde minut, mot Hjalmar Brantingsplatsen. Det finns cykelväg söderut, mot centrala Göteborg, och västerut, mot Tuve-Säve. Det finns även goda förutsättningar att ta sig till Skogomeanstalten med bil, via de kommunala vägarna Lillhagsvägen, Skogomevägen eller Lerbäcksvägen.

Nuvarande parkeringslösning

Då det finns en befintlig verksamhet på platsen, är det relevant att titta på tidigare parkeringslösning. Det fanns en parkeringsyta öster om anstalten, med 112 platser varav 2 parkeringsplatser för rörelsehindrade. Denna yta var skyltad med "Endast personal". Det fanns ytterligare en yta, grusbelagd, som periodvis har nyttjats som parkeringsplats med cirka 20 parkeringsplatser för bil. Samtliga dessa parkeringsytor har utgått, då platsen ska bebyggas av Rättsmedicinalverket.

I nära anslutning till slussen in till området, finns en cykelparkering, se Figur 2. Denna rymmer cirka 20 cyklar. Parkeringen är väderskyddad och utrustad med cykelpump. Det finns möjlighet att låsa fast cykelns ram. Cykelparkeringen är försedd med betongplatta och det är möjligt att använda den för parkering av moped eller motorcykel. Planen är att denna cykelparkering ska behållas.



Figur 2 Tidigare bilparkering och nuvarande cykelparkering vid Skogomeanstalten. Bakgrundskarta från OpenStreetMap, läs mer om rättigheter och bidragsgivare på openstreetmap.org och på opendatacommons.org. Ortofoto (till vänster) från 2019, hämtat från Göteborgs stads öppna data.

Planerad förändring

En ny byggnad för Rättsmedicinalverket kommer att uppföras på ytan mellan Lillhagsvägen och Skogomeanstalten. Detta innebär att den tidigare parkeringsplatsen har tagits i anspråk, och är i skrivande stund en byggarbetsplats. Ny parkeringsplats för bil placeras söder om anstalten. Den nya parkeringsplatsen ska dels ersätta de tidigare platser som försvunnit, dels hantera det nya behov som uppstår i och med anstaltens expansion. Nuvarande in- och utfart mot Lillhagsvägen behålls. Slussen in till det inhägnade området kommer att behållas i samma läge, se Figur 3.



Figur 3 Planerade förändringar av parkeringssituationen. Den nya byggnaden för Rättsmedicinalverket kommer att ta nuvarande parkeringsplats i anspråk. Ny parkering anläggs söder om anstalten. Bakgrundskarta från OpenStreetMap, läs mer om rättigheter och bidragsgivare på openstreetmap.org och på opendatacommons.org.

Utöver utökningen av Skogomeanstalten, planeras en mindre byggnad för Specialfastigheters personal. Eventuellt kommer ett häkte att uppföras på området. Om det blir ett häkte på området, minskas antalet anstaltsplatser.

Den nya parkeringsplatsen är i skrivande stund redan anlagd, dels för att ersätta parkeringsplatsen för nuvarande anstalt då byggnation av Rättsmedicinalverket gör att de tidigare parkeringsytorna inte är tillgängliga. Dels för att förbereda för den planerade nya bebyggelsen, med en utökning av anstaltens verksamhet. Antalet parkeringsplatser för bil är 268 stycken. Nuvarande cykelparkering med cirka 20 platser behålls, och antalet cykelplatser utökas med ytterligare 60 stycken.

Förutsättningarna för den här utredningen är således lite annorlunda mot ett vanligt förfarande. Utredningen kontrollerar om den anlagda parkeringen täcker verksamhetens behov.

Med anledning av nya direktiv kring dubbelbeläggning har verksamheten även tittat på en lösning med parkeringsdäck, för att kunna tillskapa fler parkeringar utan att behöva ta mer mark i anspråk.

Antal personer

Det är de anställda som kommer att dominera parkeringsbehovet vid anstalten. Verksamheten är bemannad dygnet runt. Av de anställda anländer omkring 50 % vid klockan 7, omkring 35 % anländer klockan 10 och 15 % anländer klockan 19. Nuvarande anstalt har omkring 150 personal på plats samtidigt som mest.

Anstalten har i dagsläget 207 intagna. När planerad byggnation är genomförd kommer det att finnas 403 anstaltsplatser. Ett hus med 40 bäddar är redan i dagsläget dubbelbelagt och 27 platser är av särskild karaktär där dubbelbeläggning inte är möjlig. För de kvarvarande 336 platserna, antas 80 % dubbelbeläggning. Det totala antalet intagna blir då $40 + 27 + 336 * 1,8 = 672$. Detta innebär att antalet intagna mer än tredubblas jämfört med nuläget. Utifrån detta, antas personalbehovet öka kraftigt jämfört med nuläget.

Under dagtid kommer det även besökare. Det kommer att finnas kapacitet för 20 besök samtidigt. Under vardagar är dock besökstiderna i huvudsak förlagda mellan kl. 16 och 18, med undantag för så kallade bevakade besök som görs runt kl. 14 och 15. Detta innebär att den större delen av besöken görs när förmiddagspersonalen har lämnat anstalten. Som mest antas 5 samtida besök innan kl. 16.

Utöver anstalten med Kriminalvårdens verksamhet, kommer det att finnas en servicehub för Specialfastigheters personal. Antalet anställda i servicehubben bedöms bli 3 personer.

Vad är det för en typ av verksamhet som planeras?

Verksamheten är kriminalvård. Nuvarande verksamhet på platsen ska utökas. Det klientel som finns på Skogome, generar ett relativt litet antal besök.

Finns referensobjekt?

I detta fall är nuvarande anstalt ett givet referensobjekt. Enligt uppgifter från verksamheten är behovet 120 parkeringsplatser för anställda i nuläget.

Utifrån att det är 150 personal på plats som mest innebär det 80 % bilandel (120/150). Detta är högt jämfört med den generella bilandelen i området. Om antalet nuvarande cykelplatser antas motsvara efterfrågan, innebär det en cykelandel på 13 % (20/150). Dessa beräkningar tar inte hänsyn till att även besökare kan använda nuvarande parkeringsplatser. Besökarna är betydligt färre än de anställda och den förenklade uträkningen anses därmed tillräcklig.

Vilken är dimensionerande tidpunkt?

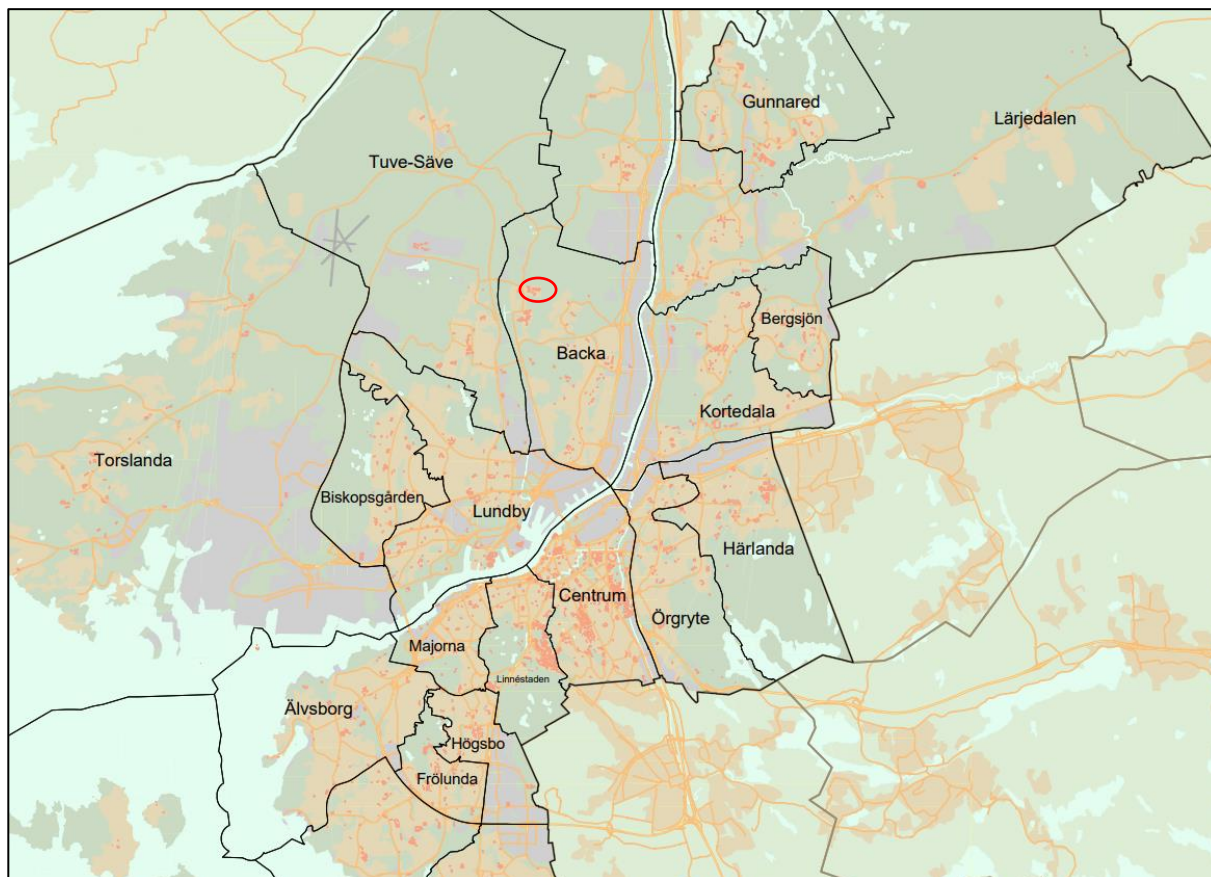
Dagtid vardagar är personalstyrkan som störst och det kan samtidigt finnas besökare.

Resultat antal personer

Vid den dimensionerande tidpunkten kommer antalet personal och besökare vara omkring 460, när expansionen av anstalten är genomförd.

Antal fordon

Planområdet ligger i Backa, enligt den tidigare stadsdelsindelningen i Göteborg, se Figur 4¹.



Figur 4 Karta över de tidigare stadsdelarna, hämtad från *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*. Aktuellt planområde inringat med rött.

Målsättningen för Backa är att färdmedelsandelen för bil ska sjunka från dagens 55 % till 36 %, se Tabell 1².

Tabell 1 Befintliga och önskade framtida färdmedelsandelar för bil i Göteborg och specifikt i stadsdel Backa.

Stadsdel	Nuläge [%]	Framtid [%]
Backa	55	36
Totalt Göteborg	43	25

När det gäller färdmedelsandelen för cykel, är målsättningen att den ska uppgå till 38 % för anställda och 16 % för besökare, se Tabell 2².

Tabell 2 Framtida färdmedelsandelar för cykel i stadsdel Backa, fördelat på anställda och besökare

Stadsdel	Anställda [%]	Besökare [%]
Backa	38	16

¹ Göteborgs stad (2021) *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad*. Version 1.2. Dnr: 16-0469

² Göteborgs stad (2022) *Mall för särskild utredning för mobilitet och parkering*, version 1.2, daterad 2022-04-14. [2IF Mobilitets- och parkeringsutredning – Teknisk Handbok \(goteborg.se\)](https://www.goteborg.se/2IF-Mobilitets-och-parkeringsutredning--Teknisk-Handbok)

Lokalisering

Hur ser utbudet av kollektivtrafik ut på platsen?

Hållplats Skogome, som trafikeras av busslinje 42, ligger i direkt anslutning till Skogomeanstalten. Gångvägen från hållplatsen till slussen är 300 meter. Restiden med buss från Hjalmar Brantingsplatsen till Skogome är 16 min. Från Brunnsparken till Skogome blir den totala restiden knappt 30 min, med byte vid Hjalmar Brantingsplatsen. Under vardagar avgår buss 42 var femtonde minut mellan sju på morgonen och sju på kvällen. Tidigare på morgonen och senare på kvällen har den något glesare avgångar. Under natten, mellan klockan ett och fem, går det inga bussar. Lördagar och söndagar är turtätheten mellan 15 och 30 minuter.

Finns det bra gång- och cykelvägar?

Från Brunnsparken till Skogomeanstalten är det 9 km cykelväg, vilket tar cirka 35 minuter att cykla.

Hur ser framkomlighet och tillgänglighet för bil ut i området?

Från Bäckebo motet, avfart 79 från E6, är det lite drygt 4 km bilväg vilket tar cirka 7 minuter att köra. Från centrala Göteborg är restiden cirka 25 minuter.

Topografi?

Skogomeanstalten ligger på en höjd, och för den som kommer västerifrån på Skogomevägen eller söderifrån på Lillhagsvägen är det uppförsläppta sista biten. Detta kan göra att motoriserade fordon, som bil, motorcykel, buss eller elcykel är mer attraktiva än vanlig cykel.

Sammanfattningsvis finns det goda möjligheter att ta sig till Skogomeanstalten med såväl bil som kollektivtrafik eller cykel.

Verksamhetens förutsättningar

Vilken målgrupp riktar sig verksamheten till?

Det är framför allt Kriminalvårdens personal som har behov av att ta sig till anstalten. Ett mindre antal besökare förväntas.

Hur ser verksamhetens öppettider ut?

Anstalten är bemannad dygnet runt, året runt, vilket gör att det är viktigt att säkerställa parkeringslösningar som upplevs trygga dygnets alla tider.

Hur stort upptagningsområde har verksamheten? Lokalt, regionalt, nationellt?

Upptagningsområdet bedöms vara regionalt, vilket medför att en del av personalen och besökarna inte har rimliga alternativ till bilen som färdmedel.

Sammanfattande resonemang

Att upptagningsområdet är regionalt för både personal och besökare gör att bilandelen förväntas vara högre, och cykelandelen lägre, än i Backa generellt. Samtidigt gör den stadsutveckling som sker i området att fler bostäder kommer finnas på kort avstånd från verksamheten och att förutsättningarna för kollektivtrafik, cykel och gång blir bättre. Mot denna bakgrund är det rimligt att förvänta sig en bilandel som är högre än i Backa generellt (55 %) men lägre än verksamhetens nuvarande bilandel (80 %). Då det är en väldigt specifik verksamhet, förväntas bilandelen ligga något närmare nuvarande bilandel än den generella för Backa. För detta projekt föreslås att parkeringsberäkningar utgår från en bilandel om 70 % för personal och oförändrad för besökare.

När det gäller andelen av personalens resor som görs med cykel förväntas denna andel, baserat på resonemangen ovan, vara lägre än i Backa generellt (målsättning 38 %) men högre än nuvarande cykelandel (13 %). För detta projekt föreslås att parkeringsberäkningar utgår från en cykelandel om 20 % för personal. För besökare föreslås att den generella målsättningen för Backa (16 %) används.

Mobilitetslösningar

Avser verksamheten genomföra mobilitetsåtgärder som minskar behovet av att använda bil?

Det planeras inga mobilitetslösningar som kommer att regleras i avtal med kommunen. Kriminalvården har dock en personalförening som anordnar aktiviteter och utmaningar för de anställda. Dessa kan inspirera och uppmuntra till aktiva transporter till och från jobbet.

Resultat antal fordon

Antal fordon som finns på plats vid kl. 14, när antalet anställda är som flest och det även kan förekomma besök, är beräknat för ett scenario där nuvarande resvanor kvarstår och för ett scenario där föreslagna projektspecifika färdmedelsandelar tillämpas.

Antal bilar som finns på plats samtidigt vid den dimensionerande tidpunkten

Med nuvarande beteende:

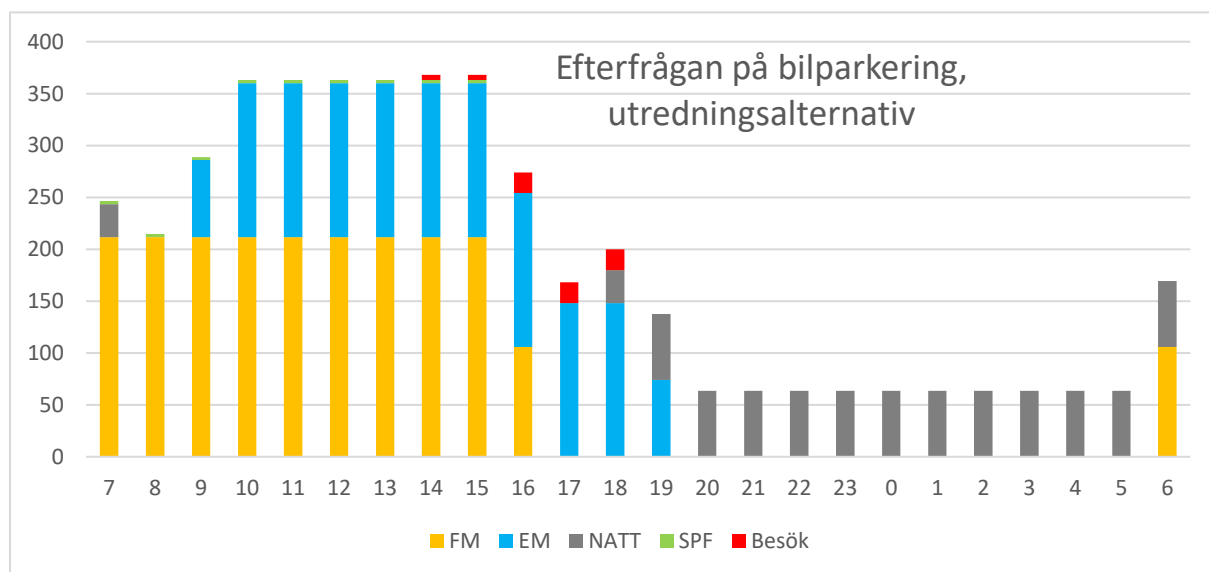
360 för anställda Kriminalvården

5 för besökare

3 för Specialfastigheter

Totalt 368

Hur efterfrågan fördelas över ett vardagsdygn visas i Figur 5.



Figur 5 Efterfrågan på bilparkering, fördelning över ett vardagsdygn. FM=kriminalvårdens personal som anländer kring kl. 7. EM = Kriminalvårdens personal som anländer kl. 10. NATT = Kriminalvårdens personal som anländer runt kl. 19. SPF = personal i Specialfastigheters servicehub. Besök = besökare till anstalten.

Med projektspecifik färdmedelsandel, 70 %:

315 för anställda Kriminalvården

5 för besökare

2 för Specialfastigheter

Totalt 322

För att verksamhetens maxscenario ska kunna tillåtas, behöver det finnas möjlighet att tillskapa 322 parkeringsplatser för bil. Om personalen fortsättningsvis har samma resvanor som i nuläget, kommer efterfrågan på bilparkeringsplatser vara något högre än så, 368 parkeringsplatser.

Antal cyklar som finns på plats samtidigt vid den dimensionerande tidpunkten

Med nuvarande beteende, befintlig verksamhet:

60 för anställda Kriminalvården

0 för besökare

0 för Specialfastigheter

Totalt 60

Med projektspecifik färdmedelsandel, 20 % för anställda, 16 % för besökare:

90 för anställda Kriminalvården

2 för besökare

1 för anställda Specialfastigheter

Totalt 93

För att verksamhetens maxscenario ska kunna tillåtas, behöver det finnas möjlighet att tillskapa 93 parkeringsplatser för cykel. Elcyklar bedöms utgöra en stor andel, vilket ställer högre krav på utformningen av cykelparkeringarna. Om personalen fortsättningsvis har samma resvanor som i nuläget, kommer efterfrågan på cykelparkeringsplatser vara något lägre än så, 60 parkeringsplatser.

Parkeringsplatser

Bilparkering

Antal platser för ersättning

De tidigare 132 parkeringsplatserna tillhörande anstalten ersätts på den nya, större parkeringsytan.

Antal platser för rörelsehindrade eller andra fordon

Två platser ska vara för rörelsehindrade, avsedda för besökare. Om behov uppstår inom personalstyrkan, bör ytterligare platser anpassas för rörelsehindrade, så att det alltid finns tillgängliga platser för rörelsehindrade besökare.

När det gäller lastning/lossning, behov av uppställningsplatser för renhållningsfordon och enstaka parkeringsplatser för verksamhetens fordon så hanteras samtliga dessa behov inom det inhägnade området och beräknas därmed inte i denna utredning.

Sammanställning

För att täcka verksamhetens behov, om det maxscenario som formulerats för verksamheten skulle realiseras, behövs 322 bilparkeringsplatser.

De anlagda 268 parkeringsplatserna täcker inte verksamhetens behov. Det skulle behövas ytterligare 54 parkeringsplatser för bil. Enligt uppgifter från Kriminalvården finns det möjlighet att uppföra ett parkeringsdäck på delar av parkeringsytan. En sådan lösning skulle innebära att ytterligare 96 parkeringsplatser skapas. Det totala antalet bilparkeringsplatser blir då 364. Detta betyder att det beräknade behovet för ett maxscenario tillgodoses.

För att inte ha en överkapacitet förordas att antalet parkeringsplatser inte överstiger 322. Storleken på det parkeringsdäck som kan anläggas om maxscenariot realiseras (maximal utbyggnad och 80 % dubbelbeläggning) bör anpassas. Om markparkeringen behålls i sin omfattning, bör ett eventuellt parkeringsdäck inrymma cirka 50 bilparkeringsplatser.

Cykelparkering

Antal platser för ersättning

De nuvarande cykelparkeringsplatserna behålls. Inga cykelparkeringsplatser behöver ersättas.

Parkering för ny bebyggelse

För att täcka verksamhetens behov, om maxscenariot realiseras, behöver antalet cykelparkeringsplatser vara 93.

De 80 cykelparkeringsplatserna vid Skogomeanstalten täcker inte verksamhetens behov. Det skulle behövas ytterligare 13 parkeringsplatser för cykel. För att uppmuntra och möjliggöra att fler cyklar till sin arbetsplats, är det en stark rekommendation att anlägga samtliga cykelparkeringsplatser redan från start. Detta kommer troligen ställas som krav vid bygglov.

Parkeringslösning

Bilplatser

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Kommunala parkeringsplatser som finns i närområdet är parkeringen vid Skogomeskolan, de större parkeringsytorna Lillhagsvägen och Lillhagsparken samt pendlarparkeringen vid busshållplats Skogome. Parkering är inte tillåten på Lillhagsvägen, då denna är reglerad som huvudled. Bedömningen är att dessa inte kommer att påverkas av Skogomeanstaltens expansion, då målsättningen är att verksamhetens parkeringsbehov ska tillgodoses inom fastigheten.

Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

Det finns bara en exploatör inom detaljplanen. En samordning mellan Rättsmedicinalverket och Skogomeanstalten skulle vara möjligt, men det rekommenderas inte med anledning av att Skogomeanstalten är skyddat område dit obehöriga inte äger tillträde. Dessutom förväntas de två verksamheternas dimensionerande tidpunkt inträffa samtidigt, dagtid vardag, vilket gör att ingen större nytta kan erhållas av att samordna deras parkeringslösningar.

För Skogomeanstalten förordas att ingen uppdelning mellan personal och besökare görs, eftersom antalet besökare är större under helger då antalet anställda är färre. Samnyttjande mellan dessa kategorier är därmed möjligt.

Lokalisering, utrymme och utformning

Den nya parkeringslösningen är en markparkering söder om anstalten. Befintlig in- och utfart från Lillhagsvägen ska fortsatt användas. Om parkeringen ska utökas, kommer det att göras på höjden, genom anläggning av ett parkeringsdäck.

Kriminalvårdens verksamhet ingår i totalförsvaret. Detta innebär att kraven om laddplatser för elbil, som är reglerade i Plan- och byggförordningen, inte gäller för Skogomeanstalten. Det är därmed frivilligt för Kriminalvården att ha laddplatser för elbil vid anstalten. Hade verksamheten inte ingått i totalförsvaret, hade kravet varit att 20 % av parkeringsplatserna, det vill säga 64 parkeringsplatser ska förberedas för att bli laddplatser, med tomrör för framtida ledningsdragning, och minst en plats ska ha laddmöjlighet. För att underlätta användning av elbil, rekommenderas att laddmöjligheter införs redan från start, även om det inte är ett krav. Enligt statistik från SCB är andelen elbilar av Sveriges fordonsflotta enbart 4 % i nuläget, men ökningen sker snabbt och störst är ökningen i pendlingskommuner nära en storstad³. Detta gör det särskilt intressant för arbetsplatser i Göteborg att erbjuda laddmöjlighet för sina anställda, där de som pendlar från kringliggande kommuner har större behov av att ta sig till arbetet med bil.

Från Plan- och byggförordning (2011:338) 3 kap. 20 b §:

”Parkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till, andra byggnader än bostadshus ska vara utrustade med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon samt ledningsinfrastruktur för sådan laddning till minst en femtedel av parkeringsplatserna.

[...] Kraven gäller inte byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet.”

³ SCB (2023-04-04) ”Tredubbling av elbilar på två år”. Tillgänglig på [Tredubbling av elbilar på två år \(scb.se\)](https://www.scb.se/pressmeddelanden/2023/04/04/tredubbling-av-elbilar-pa-tva-ar/)

Cykelplatser

Lokalisering, utrymme och utformning

Cykelparkering med 60 nya parkeringsplatser kommer att anläggas i anslutning till bilparkeringarna, söder om anstalten. För att underlätta för cyklister, bör de placeras nära slussen och samtidigt i anslutning till gång- och cykelbanan. Den nuvarande cykelparkeringen med 20 platser är föredömligt placerad, med direktanslutning till gång- och cykelvägen och närmast slussen, dvs ingången till anstalten. Den har dessutom flera funktioner som cyklister kan uppskatta, i form av väderskydd, möjlighet att låsa fast cykelns ram och cykelpump. Den nuvarande cykelparkeringen ska behållas. Vid utformning av de nya cykelparkeringsplatserna behöver flera av de egenskaper som finns på nuvarande cykelparkering tillskapas. Belysning och överblickbarhet är viktigt för att det ska vara tryggt att använda cykelparkeringen dygnet runt.

Då elcykel bedöms vara ett attraktivt alternativ för att ta sig till Skogomeanstalten, blir möjlighet att låsa fast cykeln ordentligt än viktigare. Det kan finnas ett intresse av laddmöjlighet vid cykelparkeringen, om det utformas så att risken för stöld av batteriet minimeras. Ett exempel på detta är låsbara skåp för laddning av cykelns batteri, se Figur 6.



Figur 6 Exempel på cykelparkering. De gröna skåpen är låsbara och har eluttag, vilket gör att cyklister kan ladda sina cykelbatterier säkert där. I samma skåp kan cykelhjälmen låsas in. Exemplet är från ICA Maxi Flygstaden i Halmstad. Fotodatum 2022-01-01. Notera att placeringen av pollare är felaktig, de ska placeras en meter ut från väggen för att det ska vara enkelt att låsa fast cykelns ram.

Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Dessa frågor hanteras i dialog mellan fastighetsägaren Specialfastigheter och verksamhetsutövaren Kriminalvården.

Slutsats

268 bilparkeringsplatser och 80 cykelparkeringsplatser har anlagts för att hantera parkeringsbehovet vid den nuvarande Skogomeanstalten samt den planerade utökningen av anstalten. Det finns även planer på att utöka med ytterligare 96 parkeringsplatser för bil, för att kunna möta upp mot nya direktiv om dubbelbeläggning på Kriminalvårdens anstalter. Det maximala antalet bilparkeringsplatser blir då 364. Detta täcker verksamhetens behov av bilparkeringsplatser med god marginal, då det beräknade parkeringsbehovet i maxscenariot är 322 platser. Det täcker dock inte verksamhetens beräknade behov av cykelparkeringsplatser, då det beräknade parkeringsbehovet i maxscenariot är 93 cykelplatser. Hur troligt det är att detta maxscenario inträffar är i dagsläget svårt att bedöma, men för att säkerställa att cykelparkeringen inte underdimensioneras, behöver antalet platser utökas.

Två av bilparkeringsplatserna är reserverade för rörelsehindrade. Detta anses vara tillräckligt i nuläget, då antalet besökare är litet.

Även om det inte är ett krav för Kriminalvården att upprätta laddplatser för elbilar vid sin verksamhet är rekommendationen att en femtedel, det vill säga 64 platser, förses med laddmöjlighet.

Med en bilparkering som täcker efterfrågan med nuvarande betende, finns en risk att bilresande gynnas på ett sätt som inte är fördelaktigt för att nå kommunens uppsatta mål för framtida resvanor. I detta fall anses det vara viktigt att inte underdimensionera bilparkeringen med hänsyn till trygghetsfrågor för de som arbetar kvällar och nätter och att det inte är önskvärt att parkeringsbehovet spiller ut på kringliggande kommunala parkeringsytor eller bostadsgator vid Skogomeskolan. Det är heller inte önskvärt att överdimensionera, då det minskar potentialen för förändrade resvanor. Rekommendationen är därför att inte anlägga fler än 322 bilparkeringsplatser, även om verksamhetens maxscenario realiserar. De mycket goda förutsättningar som finns för att ta sig till Skogomeanstalten med kollektivtrafik eller cykel, i kombination med Kriminalvårdens interna arbete för att uppmuntra aktiva transporter, gör att det finns potential för hållbara resvanor.

Med hänsyn till områdets topografi, är det lämpligt att underlätta för laddning av elcyklar. Detta kan göras inom byggnaden eller i anslutning till cykelparkeringen. Det är viktigt att minimera risken för stöld av cykelbatterier. Det ska finnas väderskyddade cykelparkeringar med möjlighet att låsa fast cykelns ram.

Ytterligare åtgärder som kan göras är att erbjuda anställda kollektivtrafikkort och att erbjuda möjlighet för dusch, ombyte och torkning av kläder. Verksamheten bör regelbundet följa upp de anställdas resvanor och utveckla parkeringslösningen därefter.