

# Mobilitets- och parkeringsutredning

Bostäder vid Majvik, Torslanda



**LMK**

Lindberg Markkonsult

Utredning utförd av Lindberg Markkonsult  
På uppdrag av Majvik Bygg AB

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning, Bostäder vid Majvik, Torslanda

Författare: Robin Henriksson, robin@hibprojektering.se

Kontaktperson: Martin Lindberg, martin@lmkgbg.se

Beställare: Majvik Bygg AB

Version 1.1 av "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering" har tillämpats i denna utredning

#### Dokumenthistorik:

Version	Datum
0.1	2020-08-24
0.2	2020-08-28
1.0	2020-09-14
1.1	2020-09-16
1.2	2020-09-22
1.3	2020-09-23

# Sammanfattning

Mobilitets- och parkeringsutredningen syftar till att avgöra för detaljplanen skäligt och lämpligt utrymme för parkering. Antalet parkeringsplatser i förhållande till antal planerade bostäder ligger väl i linje med Göteborg stads trafikstrategi och vision för ett hållbart resande. För bestämning av antalet parkeringsplatser per bostad har version 1.1 av anvisningar för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad använts. Antal parkeringsplatser redovisas enligt Tabell 1.

Resultatet efter de fyra analysstegen är följande:

- 1 Normalspann:** Projektet ligger inom zon D och består av bostäder av typ radhus, parhus och villor. Projektet är uppdelat i tre olika områden. Parkeringstal=1,1
- 2 Lägesbedömning:** Projektet bedöms ej få god sammanvägd tillgänglighet då kollektivtrafikens avgångar ej är tillräckligt frekventa. Parkeringstal=1,1
- 3 Projektanpassning:** Trots möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser lämnas parkeringstalet oförändrat. Parkeringstal=1,1
- 4 Mobilitetslösningar:** Mobilitetsåtgärder kommer att genomföras, både baspaketet och fem åtgärder i stjärnpaketet. Mobilitetsåtgärderna syftar till att få fler att använda sig av alternativa transportmedel och då parkeringstalet redan är lågt justeras det inte i detta analyssteg. Parkeringstal=1,1

Tabell 1, antal parkeringar

	Antal parkeringsplatser	Antal HKP-parkeringsplatser	Antal P-Bilpool	Summa
Område 1 (p/bostad)	26	2	1	29
Område 2 (p/bostad)	9	1	0	10
Område 3 (p/bostad)	2	0	0	2
Summa	37	3	1	41

Den trafikprognos som utarbetats i samband med detaljplanen avser att visa vilka effekter de planerade bostäderna i Majvik kommer ha på väg 155. Prognosen redovisar ett nuläge, en basprognos för år 2040 samt ett hållbarhetsscenario för år 2040. Detaljplanens påverkan på trafiksituationen bedöms vara marginell i samtliga scenarion.

I Bilaga 2, Diskussion och slutsatser beskrivs motiv för att hållbarhetsscenario för 2040 är ett mer sannolikt scenario än basprognosen för 2040. Enligt hållbarhetsscenario för 2040 kommer trafikflödet att minska från dagens 12 000 f/d till 10 000 f/d. Detta till följd av stadens trafikstrategi och den utveckling som sker inom alternativa färdmedel och ändrade resvanor.

# Innehållsförteckning

Bilagor .....	4
Inledning.....	1
Normalspann - Analyssteg 1.....	3
Fastställd zon .....	3
Startvärde för bilparkering .....	3
Resultat startvärde .....	3
Lägesbedömning - Analyssteg 2 .....	4
Befintlig parkering inom projektområdet .....	4
Bilparkering bostäder .....	5
Resultat lägesbedömning .....	6
Projektanpassning - Analyssteg 3.....	7
Samnyttjande av parkering .....	7
Förutsättningar för kostnadstäckning.....	7
Fördelning av parkeringsplatser .....	7
Resultat projektanpassning .....	7
Mobilitetslösningar - Analyssteg 4 .....	9
Bostäder.....	9
Resultat mobilitetslösningar .....	12
Parkeringsplatser .....	13
Bilparkering.....	13
Antal platser från P-tal .....	13
Parkeringslösning.....	13

## Bilagor

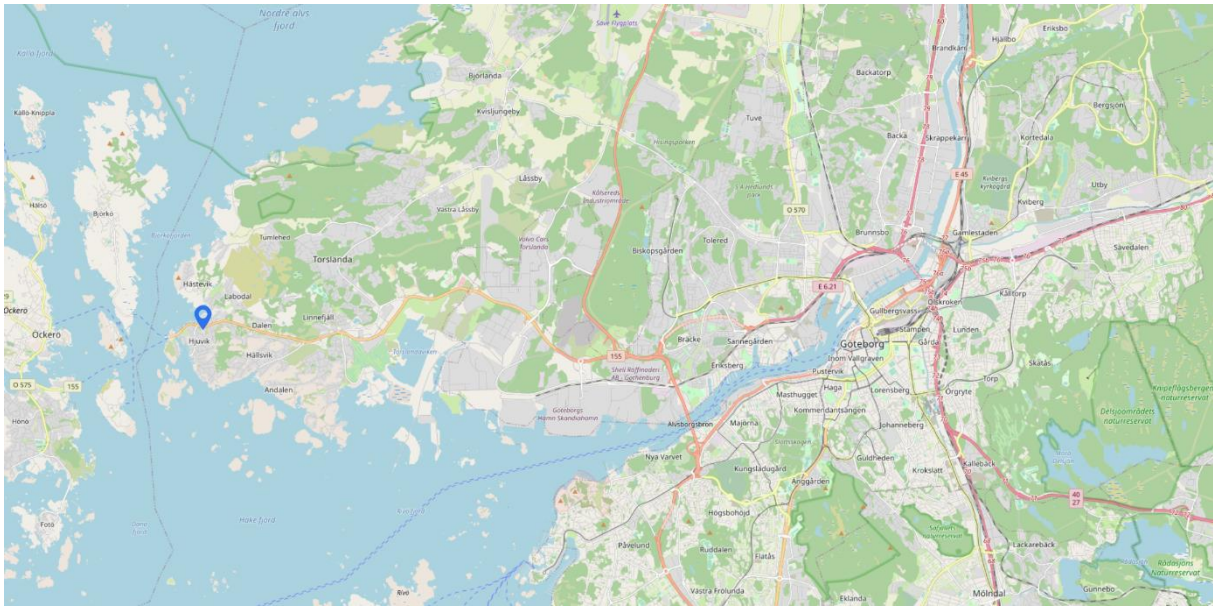
Bilaga 1, Trafikprognos väg 155

Bilaga 2, Diskussion och slutsatser

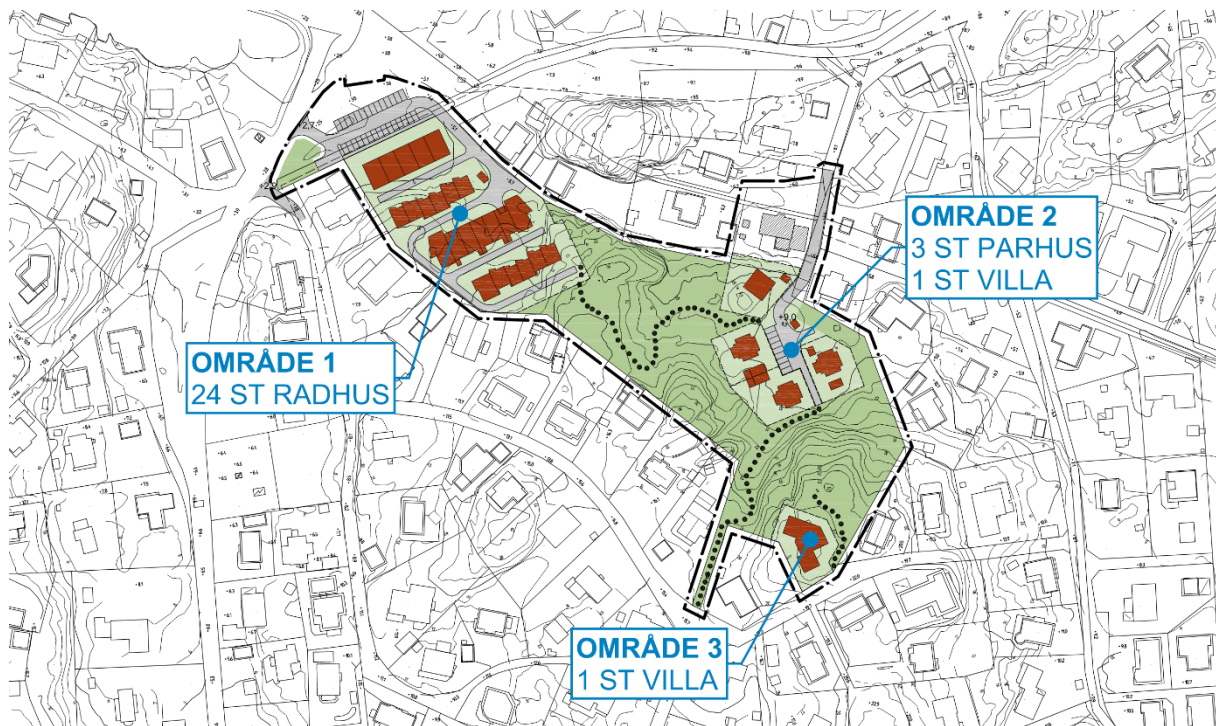
# Inledning

Planområdet är beläget i Hjuvik, sydost om cirkulationen vid korsningen väg 155/Hjuviksvägen och Hjuviks Bryggväg, i stadsdelen Torslanda cirka 20 kilometer väster om Göteborgs centrum.

Planområdet omfattar cirka 2,2 hektar med syftet att skapa förutsättningar för nybyggnation med ca 25-35 bostäder i 1-2 våningar i form av sammanbyggda hus och/eller villor.



Figur 1, planområdets placering i staden



Figur 2, illustrationskarta över planområdet

# Normalspann - Analyssteg 1

I detta avsnitt bestäms startvärden för bil. För en- och tvåbostadshus anges inga parkeringstal för cykel, då det inte anses nödvändigt att reglera frågan.

Fastställd zon

Området ligger inom zon D.

Startvärde för bilparkering

För en- och tvåbostadshus innebär det att planen får ett normalspann för bil på 1,0 platser per bostad. Utrymme för 0,1 besöksplatser per bostad ska anordnas. Om det saknas möjlighet till besöksparkering i närområdet ska utrymme för minst en besöksparkeringsplats finnas på tomten.

De två villor i område 2 och område 3 bedöms rymma två parkeringsplatser vardera inom tomt.

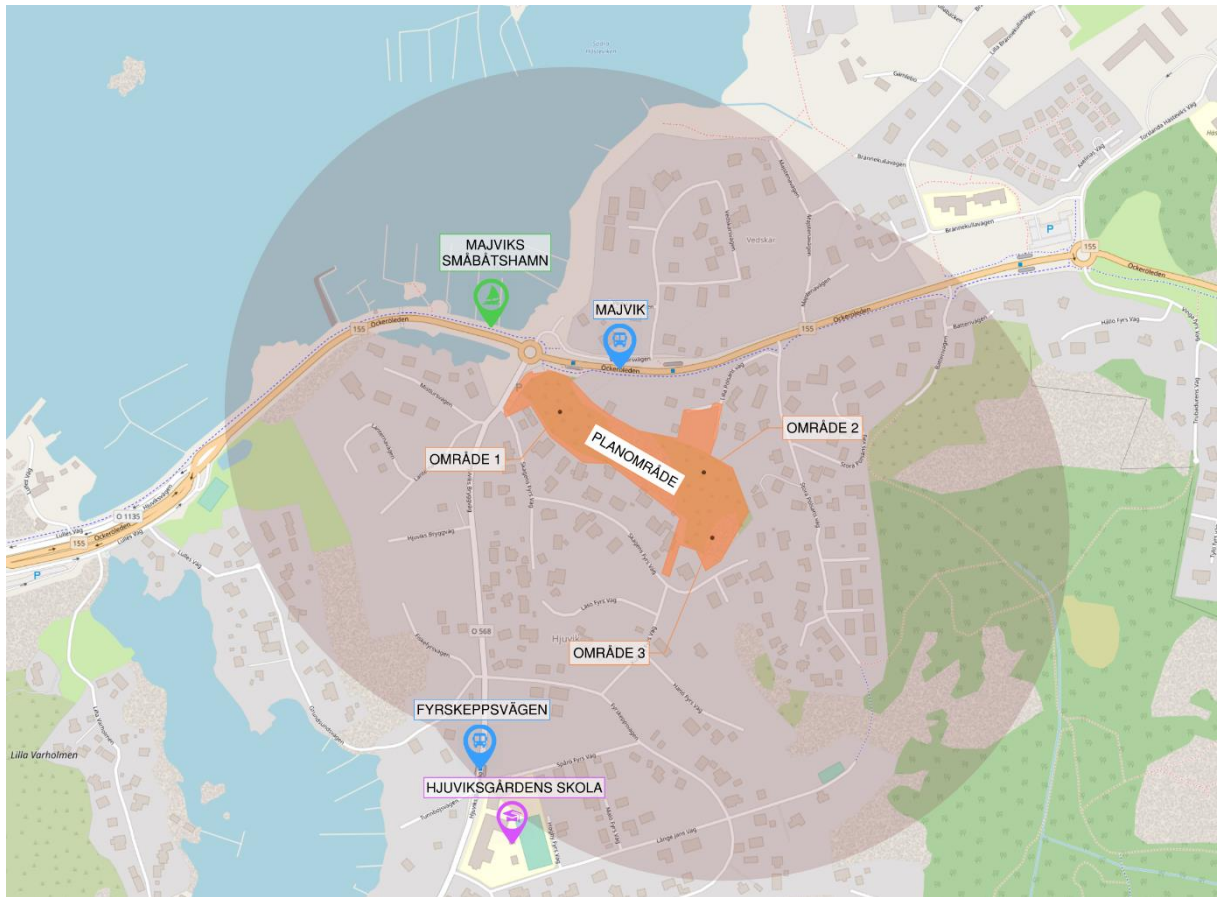
Resultat startvärde

Tabell 2, resultat efter analyssteg 1

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Område 1 (p/bostad)	1,1 (radhus)				
Område 2 (p/bostad)	1,1 (parhus)				
	2 (villa)				
Område 3 (p/bostad)	2 (villa)				

## Lägesbedömning - Analyssteg 2

I detta avsnitt bedöms läget mer i detalj.



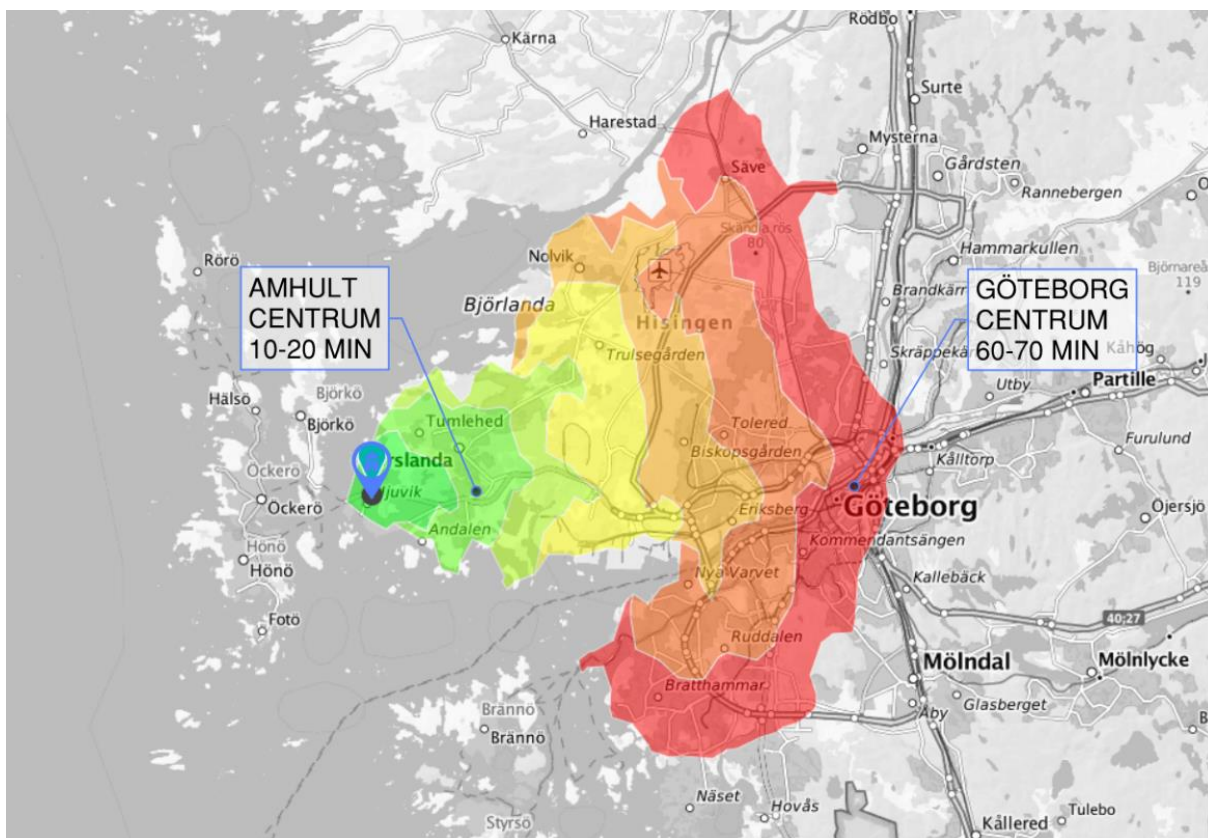
Figur 3, utredningsområdet markerat 400 m från planområdet

Befintlig parkering inom projektområdet

Inom utredningsområdet finns det inga möjligheter att parkera på gatumark då det råder parkeringsförbud på Hjuviks Bryggväg. Övriga gator är vägghållaren antingen enskild eller statlig enligt Figur 4.







Figur 5, närbarhetskarta för cykel från/till Majvik, 10-minutersisokroner

#### Service och andra urbana verksamheter

Det finns en småbåtshamn i utredningsområdet norra del och Hjuvskogårdens skola med 160 elever från förskoleklass till och med år 3 i den södra delen. Se Figur 3.

#### Övrigt

I dagsläget finns inga bilpooler att tillgå i närområdet.

#### Sammanfattning

Området uppnår inte god sammanvägd tillgänglighet varpå ingen avräkning görs från startvärdet för bilparkeringstal.

#### Resultat lägesbedömning

Utifrån beskrivningarna i tidigare kapitlet lämnas parkeringstalen oförändrade enligt Tabell 3.

Tabell 3, resultat efter analyssteg 2

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Område 1 (p/bostad)	1,1 (radhus)	Ej aktuellt	1,1 (radhus)		
Område 2 (p/bostad)	1,1 (parhus) 2 (villa)		1,1 (parhus) 2 (villa)		
Område 3 (p/bostad)	2 (villa)		2 (villa)		

# Projektanpassning - Analyssteg 3

I detta avsnitt redovisas projektets karaktär.

## Samnyttjande av parkering

Parkering kommer att upplåtas som tillståndsparkering gemensamt till boende och besökare vilket ger möjligheter till samnyttjande. Dock bedöms inget avdrag vara skäligt till följd av denna förutsättning.

## Förutsättningar för kostnadstäckning

Större delen av parkeringsplatserna kommer vara markparkeringar, endast ett fåtal av parkeringarna kommer att vara i ett källargarage som anläggs under en av radhuslängorna i område 1. Avgiften för parkeringstillstånd kommer att särredovisas i samfällighetens årsavgift. Kostnadstäckningen bedöms vara god då sannolikheten för att de boende har bil i detta perifera område är hög. Inom utredningsområdet råder det parkeringsförbud enligt Figur 4, således bedöms risken för parkeringsflykt som låg.

Anläggningskostnad för markparkering beräknas vara 20 000 kr per parkeringsplats med en avskrivningstid på 20 år medan anläggningskostnaden för garageparkeringen bedöms vara 250 000 kr per parkeringsplats med en avskrivningstid på 50 år. Markvärdet för garageplatserna sätts till noll då de ligger under en av radhuslängorna i område 1 enligt Figur 8.

Tabell 4, Kostnader för att anordna markparkering i Majvik

Typ av kostnad	Kostnad/år	Kostnad /månad
Drift, underhåll och förvaltning	1 500 kr	125 kr
Anläggningskostnad	1 000 kr	80 kr
Markvärde	2 000 kr	167 kr
Total kostnad	4 500 kr	372 kr

Tabell 5, Kostnader för att anordna garageparkering i Majvik

Typ av kostnad	Kostnad/år	Kostnad /månad
Drift, underhåll och förvaltning	1 500 kr	125 kr
Anläggningskostnad	5 000 kr	417 kr
Markvärde	- kr	- kr
Total kostnad	6 500 kr	542 kr

Avgiften per månad för en markparkering blir alltså 372 kr/månad medan för en garageparkering blir det 542 kr.

## Fördelning av parkeringsplatser

Projektet omfattar endast boende- och besöksparkeringar.

## Resultat projektanpassning

Inga justeringar av parkeringstalet görs i detta analyssteg enligt Tabell 6.

Tabell 6, resultat efter analyssteg 3

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Område 1 (p/bostad)	1,1 (radhus)	Ej aktuellt	1,1 (radhus)	1,1 (radhus)	
Område 2 (p/bostad)	1,1 (parhus)		1,1 (parhus)	1,1 (parhus)	
	2 (villa)		2 (villa)	2 (villa)	
Område 3 (p/bostad)	2 (villa)		2 (villa)	2 (villa)	

# Mobilitetslösningar - Analyssteg 4

Byggherren ämnar utföra åtgärder följande åtgärder:

- Samtliga åtgärder enligt baspaketet
- Fyra åtgärder enligt stjämpaketet varav en markerad med stjärna

Bostäder

Mobilitetsåtgärder Baspaketet

De åtgärderna markerade med grön bock i Figur 6 avses ingå i projektet för att främja ett mer hållbart resande.

Information	Kollektivtrafik	Cykel	Bil
<p><b>Startpaket till nyinflyttade</b> Ett mobilitetspaket ska ordnas till alla boende vid inflyttning under hela avtalstiden. Paketet kan t.ex. innehålla information om lokala målpunkter, om hållbart resande, m.m. Paketet ska också innehålla någon fysisk present som underlättar resor utan bil. Syftet är att uppmuntra boende att göra sina resor utan egen bil.</p> <p><b>Löpande information om mobilitet</b> Boende ska hållas löpande informerade om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på parkeringar inte ökar över tid.</p>	<p><b>Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 30 dagar för nyinflyttade</b> Kostnadsfritt månadskort på kollektivtrafiken i Göteborg erbjuds nya boende. Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Syftet är att uppmuntra till nya resvanor och prova på att resa kollektivt.</p>	<p><b>Erbjuda extra god cykelparkering*</b> Kvalitetshöjande åtgärder utöver grundkrav för cykelparkering: Cykelpump ska finnas nära parkeringarna och ytorna ska hållas rena och snygga. En årlig sanering av gamla cyklar ska ske. Syftet är att så många som möjligt ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.</p> <p><b>Lastcykelparkeringar</b> Plats för minst fyra lastcyklar per 100 lägenheter. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses. Syftet är att boende ska kunna förvara även sina mer skrymmande cyklar.</p>	<p><b>Begränsning av fasta parkeringsplatser</b> Max 50 % av platserna får vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivare.</p> <p><b>Parkeringshyran särredovisas</b> Parkering får inte ingå i lägenhetskontraktet. Kostnad för bilparkering ska särredovisas på avtal och avier. Syftet är att tydliggöra verklig kostnad för bilinnehav, samt att ta ett steg mot bättre kostnadstäckning.</p> <p><b>Bilpoolsplatser</b> En utpekad plats för poolbil ska redovisas per 100 lägenheter. Bilpoolsplatserna ska vara utöver parkeringstalet för bostäder. Årlig uppföljning ska ske och ökad efterfrågan ska tillgodoses. Sådan utökning får ske på befintliga parkeringar. Syftet är att ge utrymme för att kunna etablera en bilpool i området.</p>

Figur 6, mobilitetsåtgärder i baspaketet

Mobilitetsåtgärder Stjärnpaket

Åtgärder markerade med grön bock i Figur 7 ingår i byggherrens arbete för ett mer hållbart resande.

Utöver årlig mobilitetsaktivitet och kostnadsfritt kollektivtrafikkort för nyinflyttade föreslås följande åtgärder; för att minska resbehovet åtar sig byggherren att installera ett samnyttjat godsskåp som möjliggör för bostadsägarna att mottaga varor utan att behöva resa till ett utlämningsställe.

Vad gäller cykelservicerum ska byggherren tillhandahålla privata förvaringsskåp för cykelhjälm och cykelkläder eller liknande. I cykelservicerummet ska möjlighet att ladda elcykelbatteri tillhandahållas, förslagsvis i det privata förvaringsskåpet.

Information	Kollektivtrafik	Cykel	Bil	Övrigt
<p><b>Arlig mobilitets-aktivitet</b> Fastighetsägaren genomför en årlig mobilitetsaktivitet, företrädesvis på våren. Aktiviteten kan ha olika upplägg, minst fri cykelservice ska erbjudas. Syftet är att på ett återkommande och positivt sätt hålla mobilitetsfrågan levande.</p> <p><b>Realtidstavlor för kollektivtrafiken</b> Realtidstavlor monteras väl synliga för boende. Tavlorna ska kontinuerligt hållas i god drift. Syftet är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande.</p>	<p><b>Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 90 dagar för nyinflyttade</b> Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Denna åtgärd ersätter 30 dagars kort i baspaketet. Syftet med kort 90 dagar är att etablera en vana bland de boende att resa kollektivt.</p> <p><b>Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 365 dagar för nyinflyttade</b> Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Denna åtgärd ersätter både 30- och 90-dagarskort. Syftet är att privat bilägande ska kännas närmast överflödigt genom att de boende har sin kollektiva resa betald.</p> <p><b>Tillköp av kollektivtrafik</b> Fastighetsägaren gör tillköp av kollektivtrafik. Syftet är att premiera åtgärder som bidrar till att erhålla god kollektivtrafik och som kanske ändå skulle ha genomförts av andra skäl..</p>	<p><b>Cykelservicerum</b> Rummen ska ha automatiska dörrar och lämplig utrustning. De ska hållas i god drift och möjliggöra tvätt och underhåll av egen cykel. Minst ett servicerum per 100 lägenheter. Syftet är att underlätta för boende att hålla sin cykel i trim och uppmuntra fler att förlänga cykelsäsongen.</p> <p><b>Cykelpool* med specialcyklar</b> Cykelpool med specialcyklar såsom exempelvis lastcyklar ska ordnas i ett lättillgängligt läge inom området. Cykelpoolen ska vara kostnadsfri för de boende och omfatta minst tre fordon per 100 lägenheter. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses. Syftet är att möjliggöra fler typer av ärenden med cykel.</p>	<p><b>Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå</b> Max 10 % av platserna får vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivt.</p> <p><b>Bilpoolsfordon</b> Minst ett fordon per 100 lägenheter ska finnas i ett attraktivt läge inom eller i direkt anslutning till området. Efterfrågan på fordon ska årligen följas upp och tillgodoses. Syftet är att ge boende tillgång till bil utan krav på egen bil eller egen parkering.</p> <p><b>Samlade parkeringsanläggningar</b> Minst 50 procent av parkeringarna ska lokaliseras i samlade parkeringsanläggningar utanför bostadshusen. Syftet är att skapa förutsättningar för hög samnyttjandegrad och minskad bilanvändning.</p> <p><b>Medlemskap i bilpool</b> Ett medlemskap som ingår i hyran under avtalets löptid erbjuds alla boende. Syftet är att medlemskapet ska göra poolbil så fördelaktigt att boende väljer bort ägande av egen bil.</p>	<p><b>Åtgärder för att minska resbehovet</b> Fastighetsägaren genomför åtgärder som underlättar hemkörningstjänster, erbjuder kontorsfaciliteter, ordnar godsskåp i fastigheten och dylikt. Syftet är att boende ska kunna klara en del vardagsbehov utan resor.</p> <p><b>Extra åtgärder för gående</b> Fastighetsägaren bekostar åtgärder som gör att fler väljer att gå till närbelägna målpunkter under hela året. T.ex. bredda eller rusta upp befintliga gångvägar, skapa nya gena gångvägar, sittplatser, extra gestaltning och underhåll m.m. Syftet är bl.a. att locka boende och andra att gå till fots och vistas i närmiljön hela året.</p> <p><b>Fastighetsägarens egna förslag</b> Fastighetsägaren beskriver ett eller flera egna förslag på åtgärder. Åtgärderna ska syfta till att ge de boende incitament till minskad bilanvändning. Staden bedömer om den kan räknas som en stjärnåtgärd eller ej.</p>

Figur 7, mobilitetsåtgärder i stjärnpaket

## Resultat mobilitetslösningar

Inga justeringar av parkeringstalet görs i detta analyssteg enligt Tabell 7.

Tabell 7, resultat efter analyssteg 4

Analyssteg	Steg 1	Steg 2	Steg 2	Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Område 1 (p/bostad)	1,1 (radhus)	Ej aktuellt	1,1 (radhus)	1,1 (radhus)	1,1 (radhus)
Område 2 (p/bostad)	1,1 (parhus)		1,1 (parhus)	1,1 (parhus)	1,1 (parhus)
	2 (villa)		2 (villa)	2 (villa)	2 (villa)
Område 3 (p/bostad)	2 (villa)		2 (villa)	2 (villa)	2 (villa)



# Parkeringsplatser

## Bilparkering

Antal platser från P-tal

Platser för ny bebyggelse

Antal parkeringar för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd beräknas till 3 % av startvärdet eller minst en plats. För att framtidssäkra anordnas två platser i område 1 samt en plats i område 2.

I område 1 adderas en P-plats för framtida bilpool.

Tabell 8, beräkning parkeringstal och antal parkeringsplatser

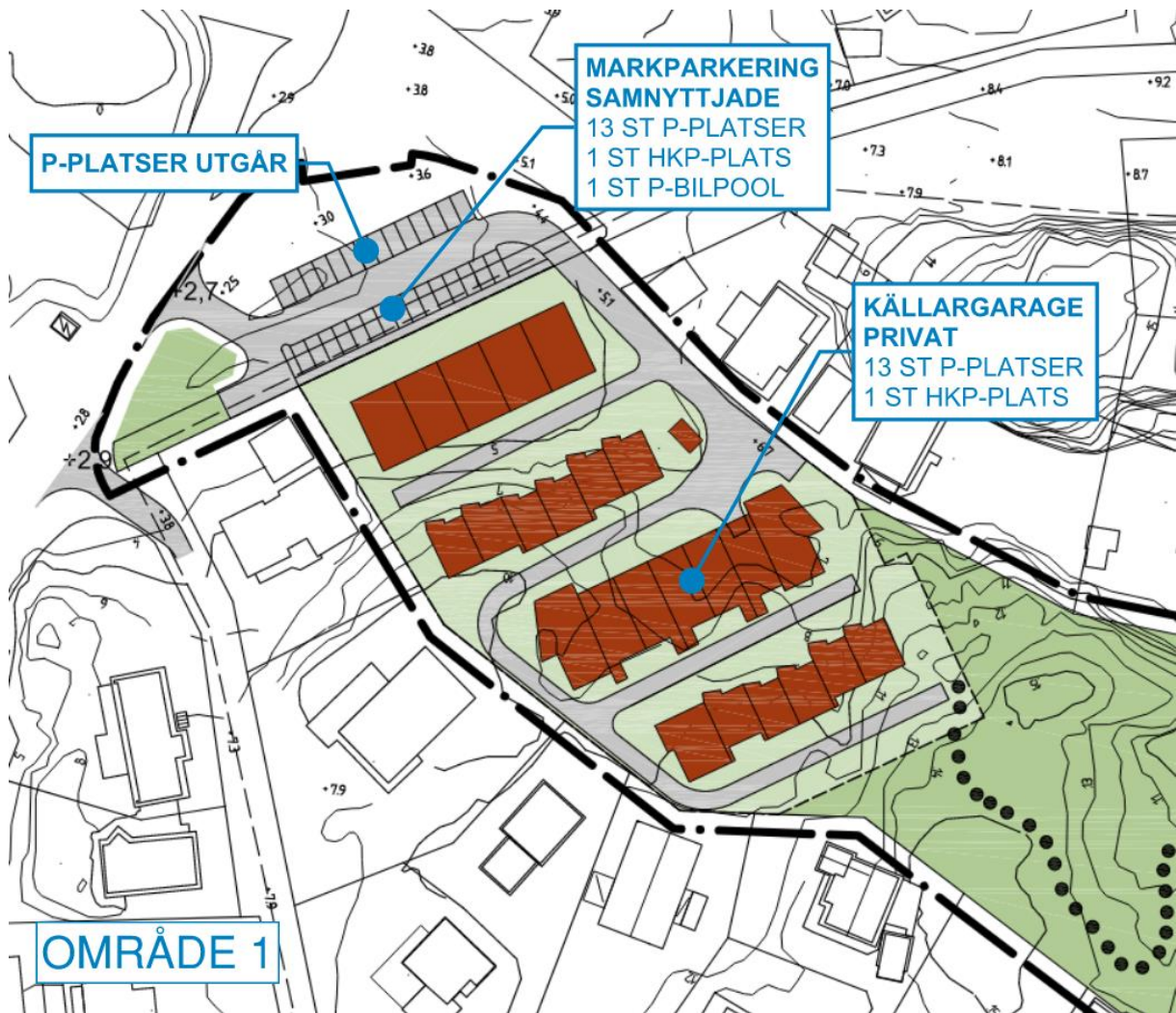
	Beräknat parkeringstal	Antal/Yta	Antal parkeringsplatser	Antal HKP-parkeringsplatser	Antal P-Bilpool
Område 1 (p/bostad)	1,1	24	26,4 -> 26	2	1
Område 2 (p/bostad)	1,1+2	6+1	8,6 -> 9	1	0
Område 3 (p/bostad)	2	1	2	0	0
		Summa:	37	3	1

## Parkeringslösning

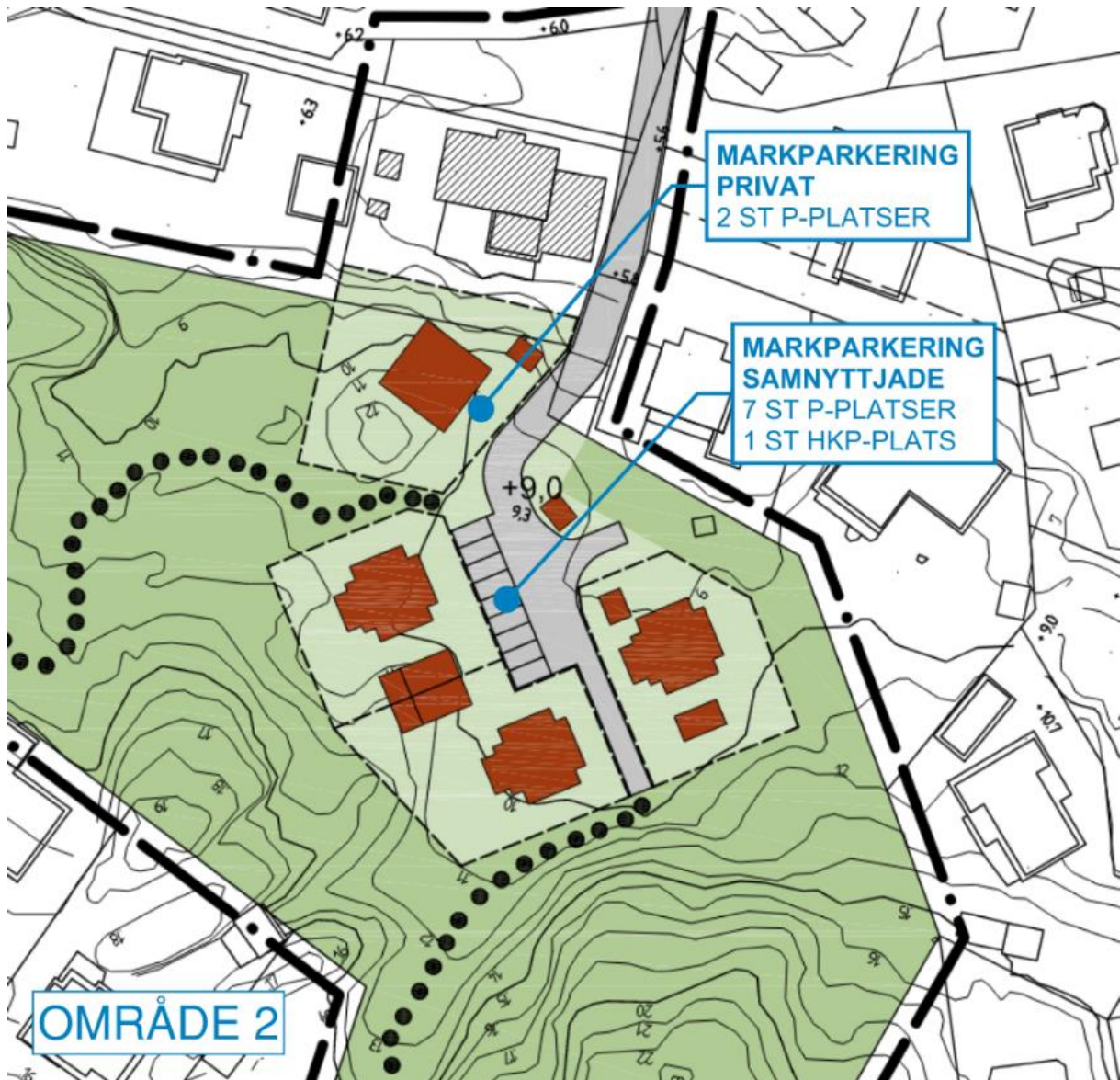
Samnyttjande

Samtliga markparkeringsplatser utom parkeringsplats för bilpool i område 1 samt de privata parkeringsplatserna i område 2 och 3 ska samnyttjas. Parkeringsplatser i källargarage görs privata, dels för att undvika att man kör in i garaget utan att hitta en ledig plats, dels att det tas ut en högre avgift för dessa parkeringsplatser.

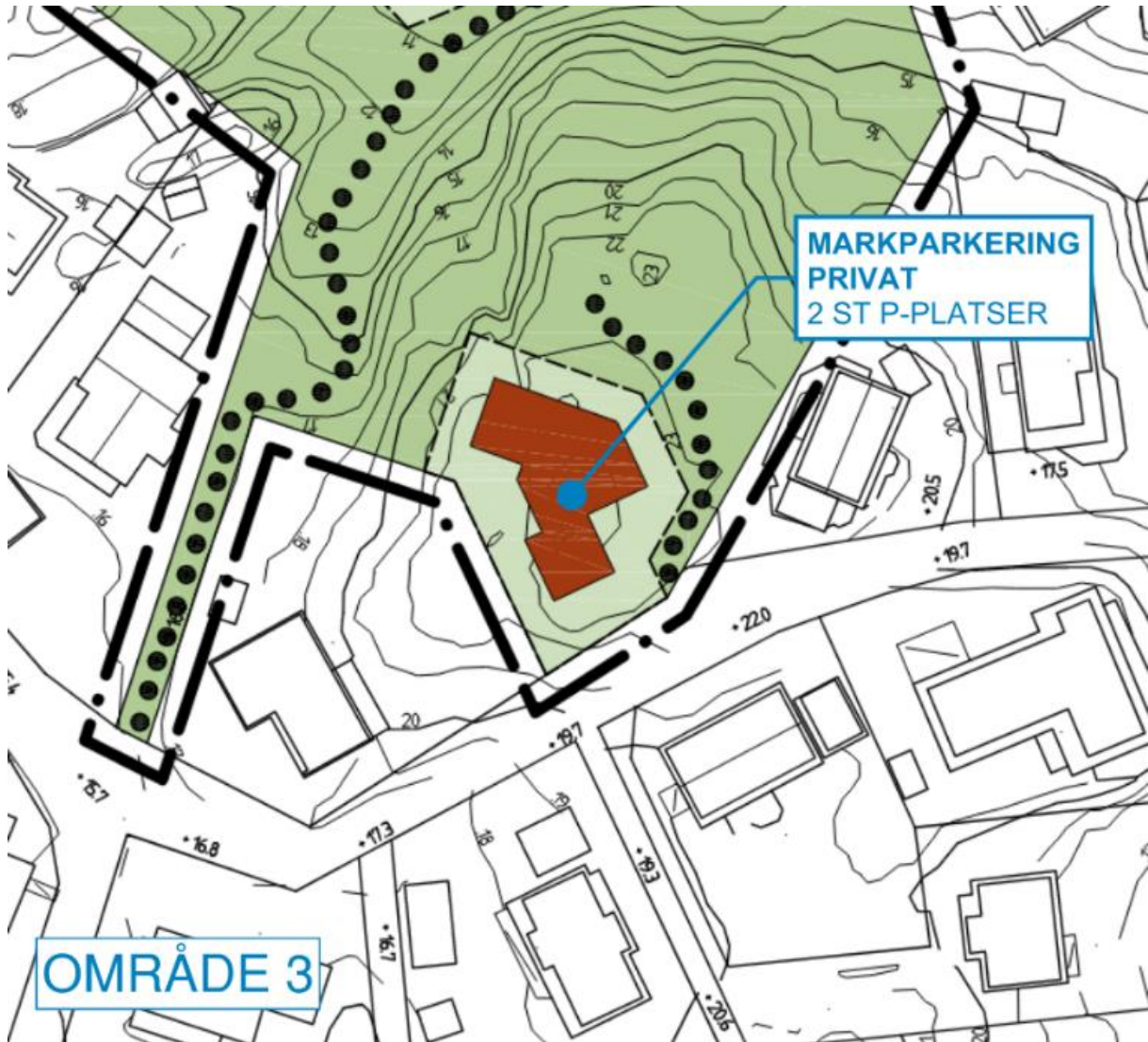
Lokalisering och utformning av parkering  
Se Figur 8, Figur 9 och Figur 10 nedan.



Figur 8, utformning område 1



Figur 9, utformning område 2



Figur 10, utformning område 3