Torslanda badhus: Särskild utredning för mobilitet och parkering

Titel: Torslanda badhus: Särskild utredning för mobilitet och parkering

Författare: Oskar Sköld

Beställare: Idrotts- och föreningsförvaltningen, Göteborgs Stad

Dokumenthistorik:

Version	Datum
1.0	2025-11-06

Innehållsförteckning

Torslanda badhus: Särskild utredning för mobilitet och parkering 1
Inledning 4
Projektförutsättningar 5
Parkeringstal 6
Analyssteg 1: Startvärde 6
Analyssteg 2: Lägesbedömning 6
Analyssteg 3: Projektanpassning 8
Analyssteg 4: Mobilitetslösningar 9
Parkeringsplatser 10
Bilparkering 10
Cykelparkering 10
Parkeringslösning 11
Bilplatser 11
Cykelplatser 12
Reglering, kostnadstäckning och byggskede 13
Parkering på gatumark 13
Förutsättningar för kostnadstäckning 13
Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet 13

Inledning

Göteborgs Stad planerar ett nytt badhus i anslutning till Gamla Flygplatsvägen vid Amhult centrum i Torslanda. Badhuset ingår i en detaljplan med standard planförfarande som ska möjliggöra ett badhus innehållande en 25 meters bassäng och en undervisningsbassäng. Anläggningen väntas användas i simundervisning, simidrott och som motionsanläggning. Total omfattning är 4600 m^2 BTA.

Göteborgs Stad IoFF (Idrotts- och föreningsförvaltning) tar fram en förstudie för planarbetet inom vilken en mobilitets- och parkeringsutredning tas fram. Utredningen beräknar framtida förväntade parkeringsbehov för bil och cykel samt redovisar hur det tillgodoses. I utredningen redovisas också hur befintliga parkeringsplatser på fastigheten hanteras. Utredningen tas fram enligt Göteborgs Stads metodik för särskilda parkeringsutredningar eftersom verksamhetskategorin badhus inte genomförs enligt det standardförfarande som följer Göteborgs Stads riktlinjer för mobilitet och parkering (Göteborgs Stad, 2021). Utredningen använder sig dock av samma fyra analyssteg som en mobilitets- och parkeringsutredning utgår ifrån enligt ett standardförfarande i riktlinjerna: Startvärde, Lägesbedömning, Projektanpassning och Mobilitetslösningar. I analyssteget Startvärde tas initiala parkeringstal för bil och cykel fram som sedan kan anpassas efter verksamhetens specifika förutsättningar i efterföljande analyssteg.

Projektförutsättningar

Badhuset väntas användas för simundervisning, simidrott och som motionsanläggning. Vid anläggningen väntas runt 150,000 besökare per år. Maximalt antal besökare under maxtimmen väntas vara 100 under normaldagar och 150 under tävlingsdagar. Tävlingsdagar inträffar några få gånger om året. Antalet anställda vid anläggningen är 10 varav 5 närvarar under maxtimmen. Anställda utgörs av badvärdar receptionister och teamledare. Dimensionerande antal närvarande personer uppgår utifrån ovanstående till 105 personer.

Parkeringstal

I kapitlet presenteras var och ett av de fyra analysstegen som utredningen utgår ifrån vid framtagandet av parkeringstal.

Analyssteg 1: Startvärde

Startvärdet för parkeringstalen beräknas utifrån antalet samtidigt närvarande personer samt målsättningen om framtida färdmedelsandel år 2035 enligt Göteborgs Stads Trafikstrategi. Framtida färdmedelsandel anges i trafikstrategin för stadens tidigare stadsdelar. Projektet ligger i stadsdelen Torslanda där den förväntade färdmedelsandel för bil är 50 procent. Den förväntade färdmedelsandel för cykel är 18 procent för anställda och 8 procent för besökare.

Givna projektförutsättningar och framtida fördmedelsandelar resulterar i ett bilparkeringsbehov på 53 platser och ett cykelparkeringsbehov på 9 platser varav 8 för besökare. För aktuell omfattning medför detta ett startvärde för parkeringstalen på 11,4 bilplatser per 1000 m^2 BTA och 0,2 cykelplatser per 1000 m^2 BTA för anställda samt 1,7 cykelplatser per 1000 m^2 BTA för besökare. Resulterande parkeringstal presenteras i Tabell 1.

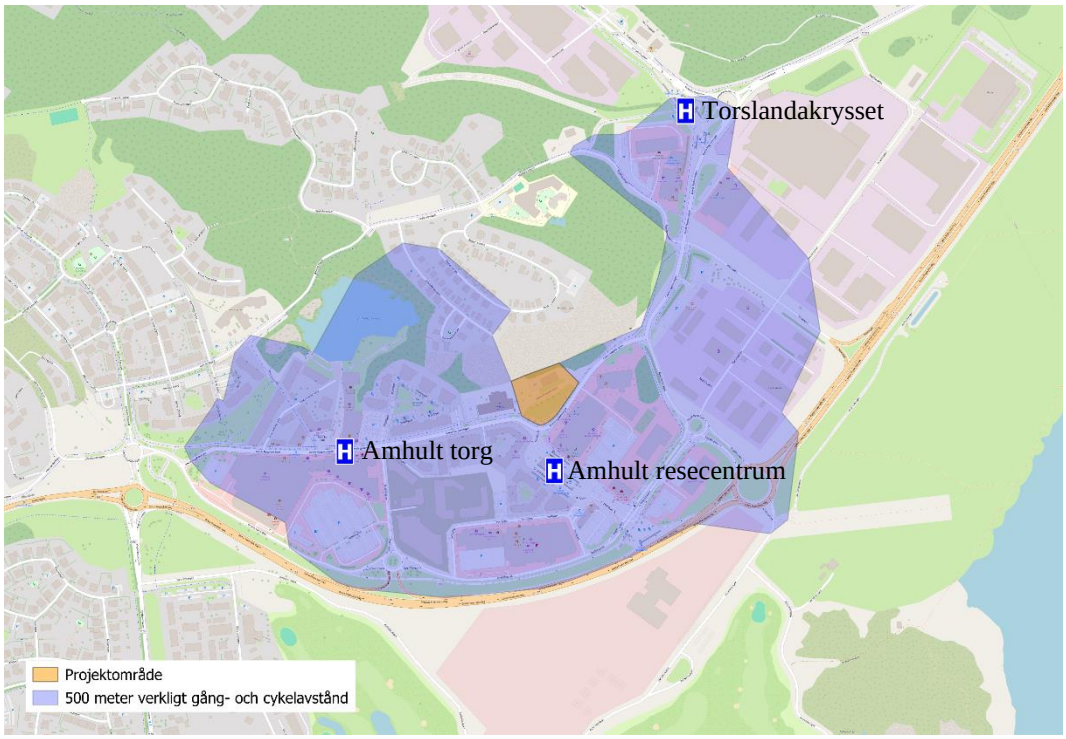
Tabell 1. Resulterande parkeringstal efter analyssteg 1.

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil				
- Totalt	11,4			
Cykel				
- Anställda	0,2			
- Besökare	1,7			

Analyssteg 2: Lägesbedömning

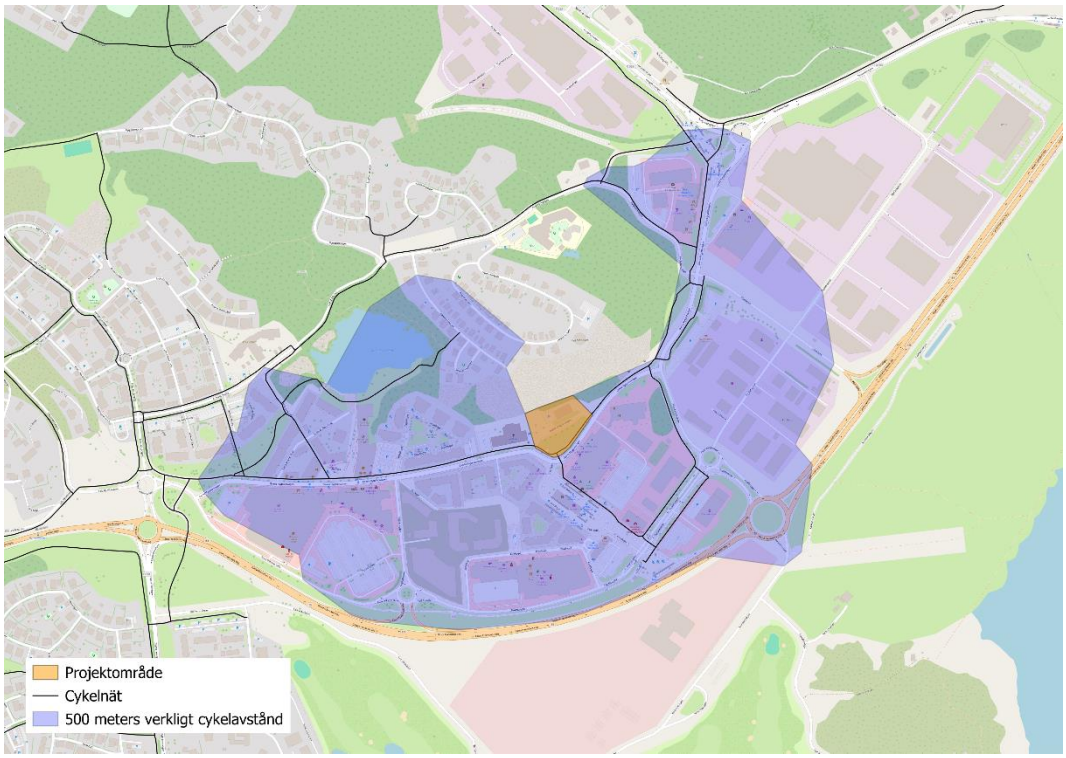
I analyssteg två utreds förutsättningarna för resande med cykel och kollektivtrafik. Om förutsättningarna bedöms goda kan en justering av parkeringstalen motiveras.

I Figur 1 presenteras det område som nås inom 500 meters verkligt gångavstånd från projektområdet. Amhults resecentrum nås inom 100 meters verkligt gångavstånd. Resecentrumet trafikeras av busslinje 23, 34, 290, 291, Lila, Röd, Svart och X1. Flera av linjerna har regelbundna avgångar med tät turtäthet under hela dygnet. Linje X1 avgår i tiominuterstrafik, linje Svart och Röd i femtonminuterstrafik och Lila i halvtimmestrafik. X1 och Röd möjliggör resor in till centrala Göteborg på mellan 20 och 25 minuter. Ytterligare hållplatser inom 500 meters verkligt gång- och cykelavstånd från fastigheten är Amhults torg och Torslandakrysset.



Figur 1. Närhet till kollektivtrafik från projektområdet.

I Figur 2 presenteras det område som nås inom 500 meters verkligt cykelavstånd från projektområdet. I direkt anslutning till projektområdets södra sida passerar Göteborgs Stads övergripande cykelnät som möjliggör för attraktiva cykelresor i närområdet men även in mot centrala Göteborg. Norr om fastigheten finns en mindre kulle som motverkar genheten för cykel men området bedöms inte kuperat i den utsträckning som skulle kunna minska cykelns attraktivitet som färdmedel.



Figur 2. Närhet till cykelinfrastruktur från projektområdet.

I ett standardförfarande möjliggör Göteborgs Stads riktlinjer för justeringar av bilparkeringstalet om en verksamhet ligger i direkt närhet till g*od kollektivtrafik* och *bra cykelinfrastruktur*. För zon D som projektet tillhör möjliggörs en sänkning av parkeringstalet för bil på 15 procent om projektet uppfyller riktlinjernas krav. Med direkt närhet avses ett maximalt verkligt gångavstånd på 500 meter. Med god kollektivtrafik avses kollektivtrafik som avgår i tiominuterstrafik under rusningstrafik (06.00-08.30 samt 15.00-18.00). Bra cykelinfrastruktur avser att Göteborgs pendelcykelnät eller övergripande cykelnät nås inom 500 meters verkligt cykelavstånd via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata, alternativt 100 meters verkligt cykelavstånd via andra gator.

Utifrån ovanstående bedöms projektområdet uppfylla kraven på god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur och parkeringstalet för bil minskas därför med 15 procent. För att hantera en högre resandeandel för cykel höjs parkeringstalet för cykel med 15 procent.

I Tabell 2 presenteras aktuella parkeringstal efter analyssteg 2: Lägesbedömning

Tabell 2. Resulterande parkeringstal efter analyssteg 2.

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil				
- Totalt	11,4	9,7		
Cykel				
- Anställda	0,2	0,2		
- Besökare	1,7	2,0		

Analyssteg 3: Projektanpassning

Utifrån om ett projekt har några särskilda förutsättningar kan en justering av parkeringstalen vara motiverade. Det tillfälle då flest personer befinner sig vid badhuset under en normalvecka väntas inträffa på helgen. Besökarna utgörs då främst barn och ungdomar. Enligt IoFF (Idrotts- och föreningsförvaltningen) reser vanligtvis personer till simhallen i sällskap av 2-4 personer. Om samtliga besökare antas samåka i denna utsträckning innebär det att bilparkeringsbehovet bör kunna sänkas med 50 till 75 procent för besökare. IoFF uppskattar att en rimlig samåkningsfaktor vid dimensionerande tidpunkt för deras besökare är 3. Detta innebär en minskning av bilparkeringstalet på cirka 66 procent för besökarna. För personal görs ingen justering av parkeringstalet. Parkeringstalen för cykel justeras inte utifrån några särskilda projektförutsättningar.

I Tabell 3 presenteras resulterande parkeringstal efter hänsyn tagits till projektets särskilda förutsättningar.

Tabell 3. Resulterande parkeringstal efter analyssteg 3.

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil				
- Totalt	11,4	9,7	3,5	
Cykel				
- Anställda	0,2	0,2	0,2	
- Besökare	1,7	2,0	2,0	

Analyssteg 4: Mobilitetslösningar

Vid verksamheten planeras inga mobilitetsåtgärder och parkeringstalen justeras därför inte utifrån detta. I Tabell 4 presenteras resulterande parkeringstal för verksamheten.

Tabell 4. Resulterande parkeringstal efter hänsyn tagits till projektets ambitioner av mobilitetsåtgärder.

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil				
- Totalt	11,4	9,7	3,5	-
Cykel				
- Anställda	0,2	0,2	0,2	-
- Besökare	1,7	2,0	2,0	-

Parkeringsplatser

Bilparkering

Antal platser för ersättning

Idag finns cirka 20 avgiftsbelagda parkeringsplatser på ytan som badhuset planeras på. Samtliga platser väntas försvinna vid genomförandet. Parkeringsplatserna är inte knutna till några bostäder eller verksamheter i området och kommer inte ersättas.

Antal platser för rörelsehindrade eller andra fordon

Antal platser för rörelsehindrade (PRH) ska utgöra tre procent av bilplatserna efter analyssteg 1. Givna parkeringstal efter analyssteg 1 medför ett bilparkeringsbehov 53 platser. Detta medför ett parkeringsbehov på 2 parkeringsplatser för rörelsehindrade.

Utöver ovanstående behöver även yta för angöring säkerställas.

Sammanställning

I Tabell 5 presenteras en sammanställning av bilparkeringsbehovet. Det totala bilparkeringsbehovet uppgår till 16 platser.

Tabell 5. Sammanställning bilparkeringsbehov.

	Parkeringstal	**Parkeringsbehov**
Anställda och besökare	3,5	16
- Varav PRH		2
Totalt		**16**

Samnyttjande

Ingen bilparkering planeras samnyttjas i nuvarande projektskede.

Cykelparkering

Sammanställning

Det resulterande behovet av cykelparkeringsplatser är 10 varav 9 avser parkering för besökare. Fem procent av platserna, 1 plats, ska vara anpassad för specialcykel, exempelvis lådcykel.

Samnyttjande

Samnyttjande av cykelparkeringsplatserna är inte aktuellt. Det finns ingen närliggande verksamhet som cykelplatserna uppfyller Göteborgs Stads krav på maximalt acceptabelt gångavstånd för.

Parkeringslösning

Bilplatser

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

På motstående sida av Gamla Flygplatsvägen från simhallen finns flera asfalterade ytor med bilparkering. Parkeringsytorna kan komma att exploateras framöver och ses därför inte som möjliga att nyttja i parkeringslösningen för simhallen.

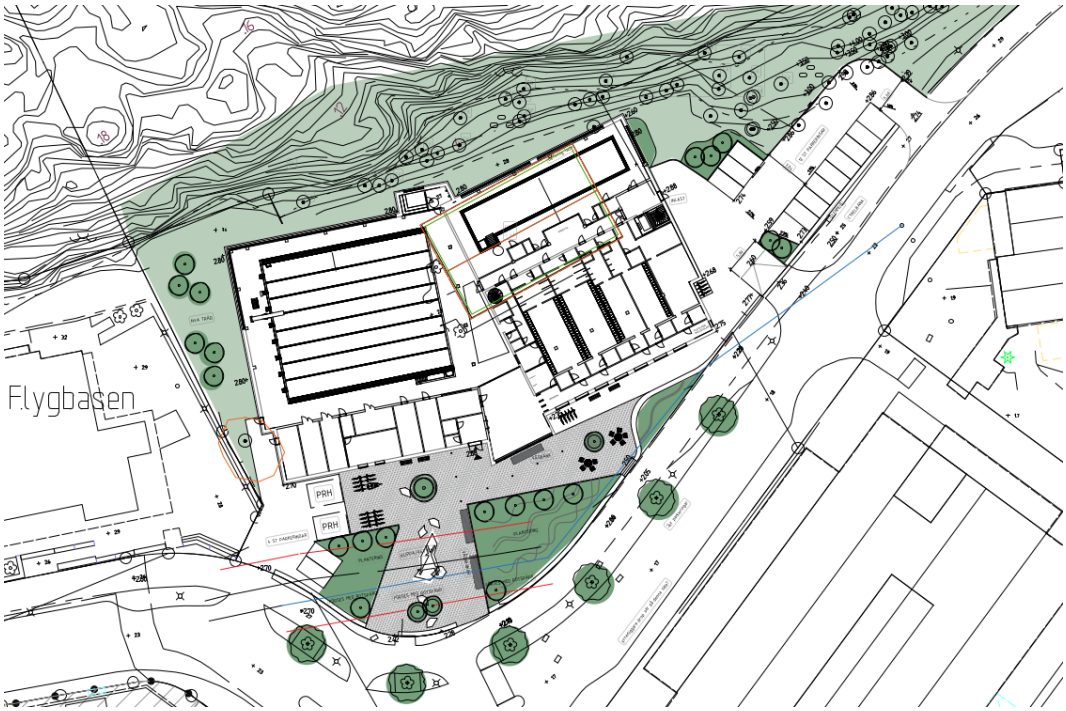
Ytterligare en bit bort finns en parkeringsanläggning med avgiftsreglerad parkering. Platserna i anläggningen är avsedda för besökare till verksamheter i området som exempelvis handeln, gym och en kyrka. Det bedöms inte finnas möjlighet att hantera ytterligare parkeringsbehov i anläggningen, beläggningsstudier saknas dock.

Samverkan mellan flera exploatörer inom planen

IoFF är enda exploatör inom planen och därför är inte samverkan med några andra exploatörer aktuellt.

Lokalisering, utrymme och utformning

I Figur 3 presenteras framtida parkeringslösning för bil. Samtliga 16 parkeringsplatser tillgodoses som markparkering. Två av platserna anpassas för rörelsehindrade och ligger inom 25 meter från tillgänglig entré.

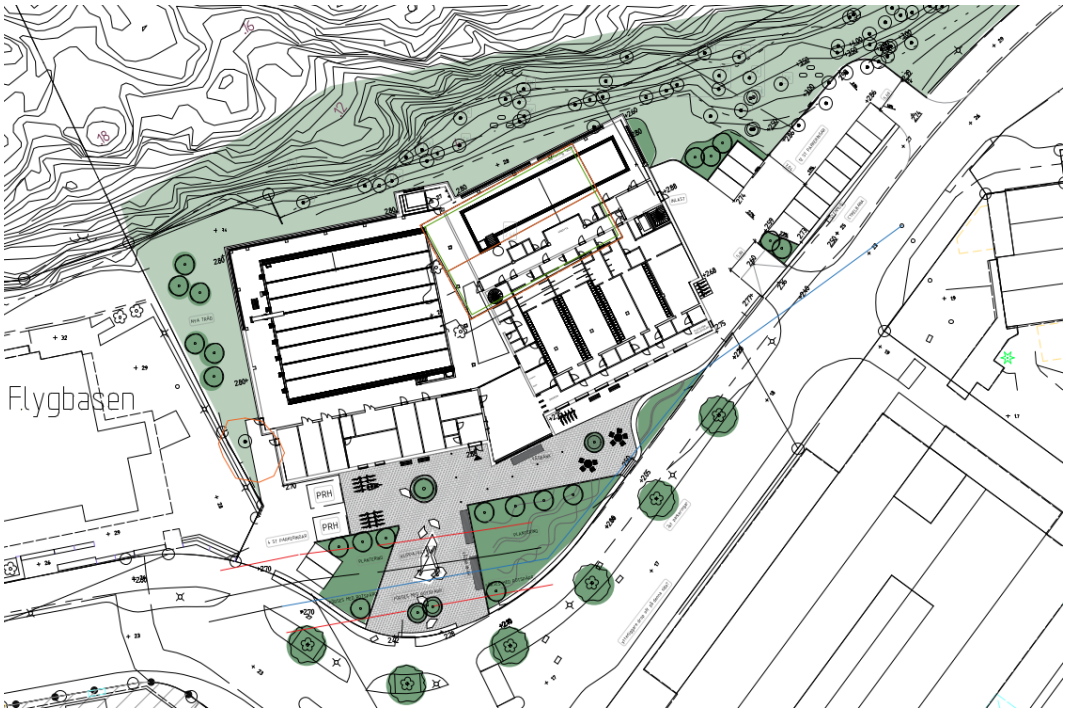


Figur 3. Parkeringslösning bil.

Cykelplatser

Lokalisering, utrymme och utformning

I Figur 4 presenteras framtida parkeringslösning för cykel. Totalt tillskapas 25 platser för cykel varav 1 är anpassad för specialcyklar.



Figur 4. Parkeringslösning cykel.

Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Parkering på gatumark

I närområdet finns ett hundratal parkeringsplatser. Majoriteten av platserna är avgiftsfria, en del är tidsreglerade till maximalt 2 timmar. All parkering utgör besöksparkering till verksamheter i området som exempelvis handel, gym och kyrka. Parkeringsplatserna bedöms utgöra ett attraktivt alternativ till parkering för besökare till badhuset.

Idag bedöms det finnas kapacitet att hantera ytterligare trafik vid närområdets parkeringsplatser, beläggningsstudier saknas dock. I framtiden planeras exploatering av flera av de befintliga parkeringsytorna vilket kan innebära ett ökat tryck på områdets parkeringsplatser.

I arbetet med framtida detaljplaner i området bör Göteborgs Stad arbeta aktivt med att hitta parkeringslösningar där bostäder och olika verksamheter som badhuset samnyttjar parkering i så hög grad som möjligt. Övriga projekt befinner sig i så tidiga skeden så att frågan inte kunnat utredas i föreliggande utredning.

Kommunen har ingen boendeparkering på gatan i närområdet.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Avgiften för de som använder parkeringsplatserna vid badhuset väntas spegla investeringskostnaden för en parkeringsplats. Detta kan medföra att besökare till badhuset väljer att nyttja närområdets gratisparkering i stället för de som avsetts för badhuset. Om problemet med parkeringsflykt uppstår kan verksamheten komma att behöva anpassa avgiften vid dess parkeringsplatser efter rådande marknadspris.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskedet

Projektet väntas inte tillföra något ökat parkeringsbehov under byggskedet. Parkeringsbehovet uppstår först vid färdigställandet. Under byggtiden väntas hantverkare nyttja arbetsområdet för sina tjänstefordon.