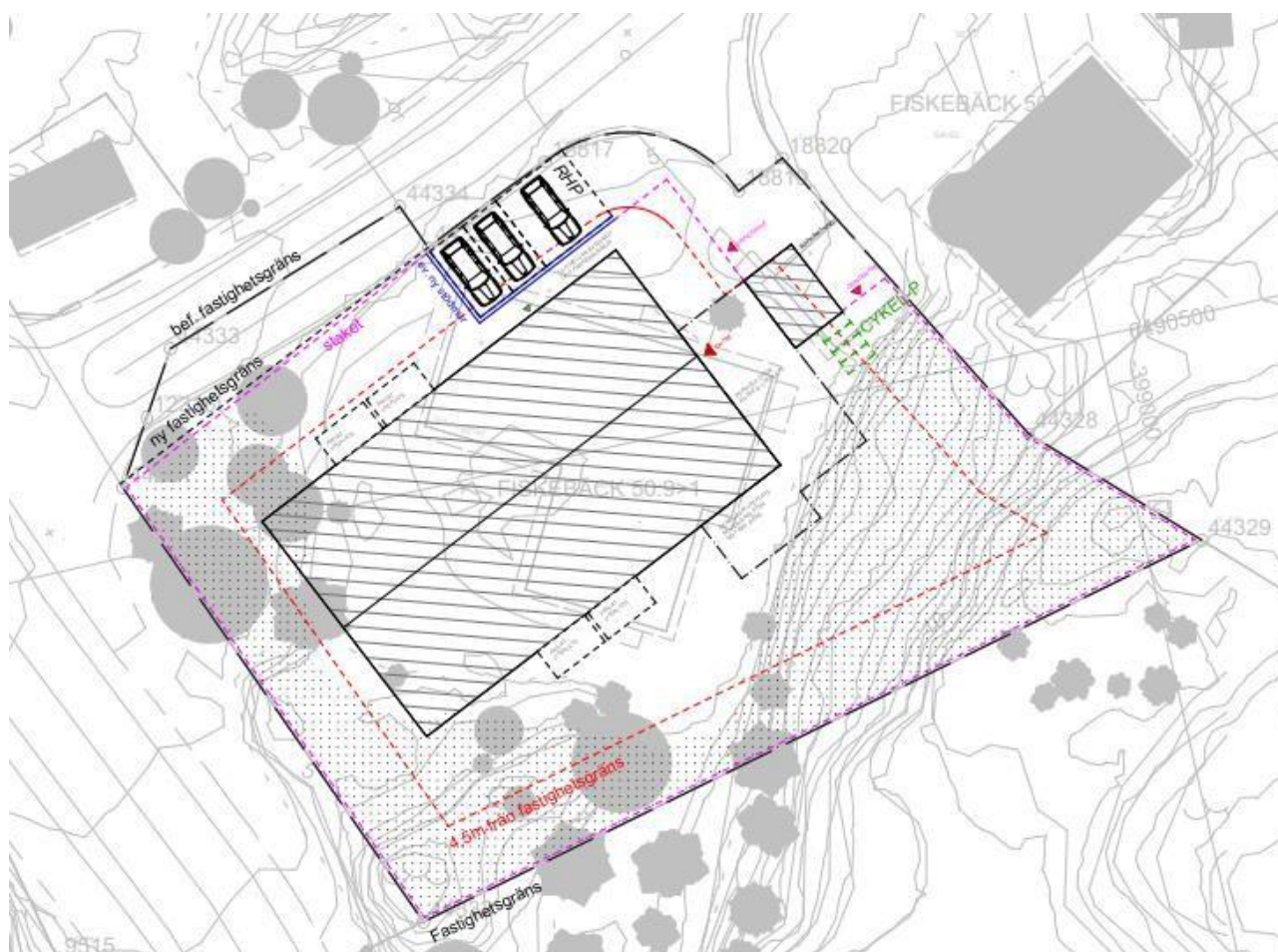


MOBILITETSUTREDNING DETALJPLAN FÖR BOSTÄDER VID SÖDRA FISKEBÄCKSVÄGEN



2024-11-11

Uppdragsinformation

Uppdragsnamn	Mobilitetsutredning detaljplan för bostäder vid Södra Fiskebäcksvägen
Uppdragsnummer	10375252
Författare	Lasse Brand, Patrik Eriksson
Datum	2024-11-11
Ändringsdatum	[Ändringsdatum]
Granskad av	[Granskad av]
Godkänd av	Ana Tiriba

Kund

Stadsfastighetsförvaltningen, Göteborgs stad

Ana Tiriba

Konsult

WSP

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

Kontaktpersoner

Stadsfastighetsförvaltningen, Göteborgs stad

Ana Tiriba, ana.tiriba@stadsfast.goteborg.se

WSP

Lasse Brand, lasse.brand@wsp.com

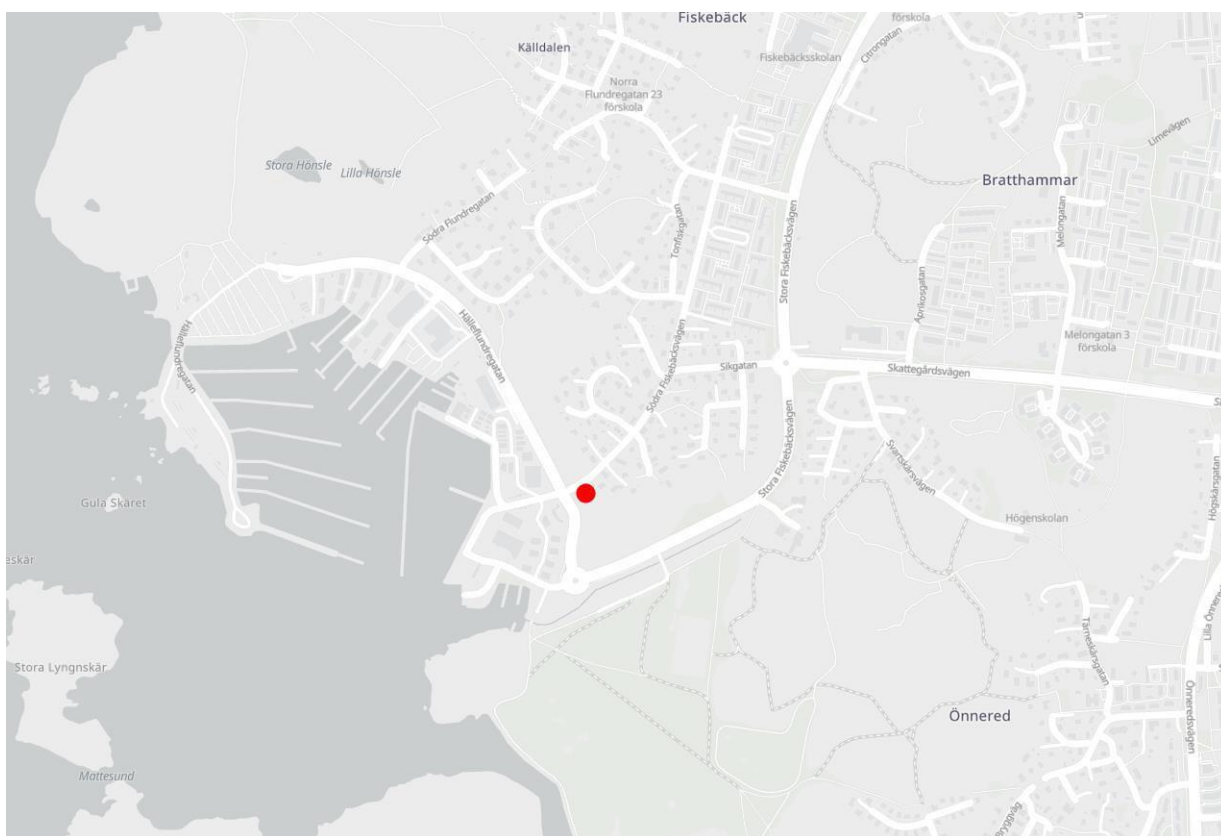
Innehåll

INLEDNING	4
PARKERINGSTAL	4
STARTVÄRDE	4
Bilparkering	5
Cykelparkering	5
Resultat startvärde	6
LÄGESBEDÖMNING	6
Bilparkering	6
Cykelparkering	6
Resultat lägesbedömning	6
PROJEKTANPASSNING	7
Resultat projektanpassning	7
MOBILITETSLÖSNINGAR	7
RESULTAT PARKERINGSTAL	7
PARKERINGSPLATSER	8
BILPARKERING	8
Antal parkeringsplatser	8
Antal platser för rörelsehindrade	8
CYKELPARKERING	8
PARKERINGSLÖSNING	8
BILPLATSER – LOKALISERING, UTRYMME OCH UTFORMNING	8
CYKELPARKERING – LOKALISERING, UTRYMME OCH UTFORMNING	8
REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGOSKEDE	9

INLEDNING

Göteborgs Stad behöver hjälp med en mobilitetsutredning i detaljplaneskede för en bostad med särskild service (BmSS) med åtta lägenheter i två plan vid Södra Fiskebäcksvägen 262, se Figur 1.

Detaljplaneområdet ligger i stadsdelen Älvsborg. På tomten finns ett befintligt BmSS men nuvarande detaljplan medger inte byggnation av ett nytt BmSS i storleken som avses byggas. I nuläget löses parkering på gatan där en del av gatan är reglerad som tomtmark. Gatan kommer fortsättningsvis att vara tomtmark, men eftersom gatan är GCM så är det inte lämpligt med parkering som innebär att bilarna behöver köra på GCM vägen. Planförslaget medför att gaturummet utformas så att det blir tydligt att sträckan är avsedd för GCM och den del av kvartersmarken där parkering idag sker behöver införlivas i den befintliga trädgårdsmiljön.

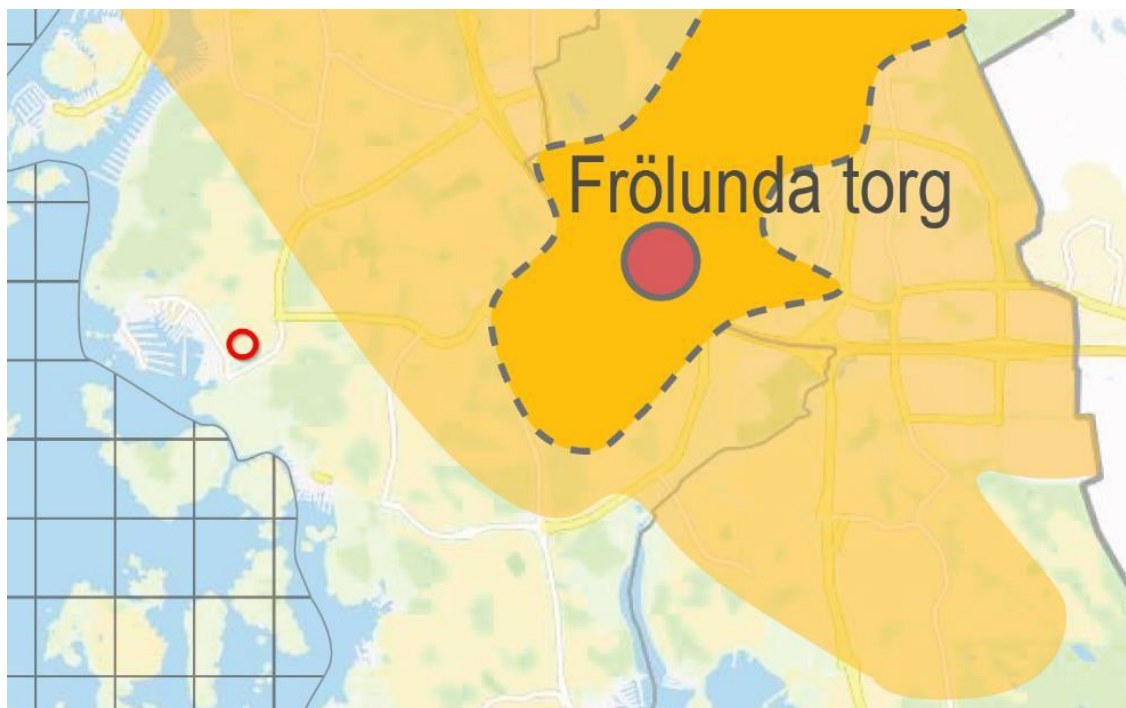


Figur 1. Fiskebäck med detaljplaneområdet markerat med röd prick.

PARKERINGSTAL

STARTVÄRDE

Vilket normalspann som ska ligga till grund för bedömningen om lämpligt parkeringstal för bil avgörs beroende på vilken zon som projektet är lokaliserat i, enligt "*Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg stad*". Kommunens yta är indelad i fem typer av områden med normalspann för parkeringstal för flerbostadshus (A-E). Det övre värdet i normalspannet utgör startvärde för den projektspecifika bedömningen av mobilitet och parkering. I efterföljande analyssteg preciseras lämplig nivå inom normalspannet.



Figur 2. Detaljplaneområdets lokalisering inom område D.

Bilparkering

Detaljplaneområdet är lokaliserat i område D. För bostäder med särskild service beräknas startvärdet utifrån antal lägenheter. Detta innebär ett startvärde på 0,4 parkeringsplatser per lägenhet för bostäder med särskild service, se Tabell 1. Detta inkluderar parkering för besökare och anställda, inga boende antas ha bil.

Tabell 1. Startvärde för bostäder med särskild service. Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborg stad, 2021.

Zon	Bilplatser/lägenhet
D	0,4

Cykelparkering

För stadsdelen Älvsborg som det aktuella detaljplanområdet tillhör ska antalet cykelparkeringsplatser vara 36 procent av antalet samtidigt anställda och 16 procent av antalet samtidigt besökare för verksamheten. Dimensionerande är veckomaxtimmen. Det antas att i regel maximalt fem personer besöker de boende i de åtta lägenheterna samtidigt. Antaganden om antalet anställda inom verksamheten har tillhandahållits från stadsfastighetsförvaltningen. Som mest kommer tre anställda vara på plats samtidigt. Startvärdet redovisas i Tabell 2.

Tabell 2. Parkeringstal för cykel - startvärde

Antal anställda	Antal besökare
36 % av antalet anställda	16 % av antalet besökare

Resultat startvärde

Nedan i Tabell 3 redovisas resultatet av Analyssteg 1. Det vill säga efterfrågan av parkeringsplatser för bil och cykel utifrån startvärde för bostäder med särskild service enligt "Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering".

Tabell 3. Antal parkeringsplatser för bil och cykel utifrån startvärde.

	Antal parkeringsplatser startvärde
Bil	3
Cykel	2

LÄGESBEDÖMNING

Bilparkering

Justering görs inte för bostäder med särskild service enligt *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering*, alltså görs ingen lägesbedömning för bilparkering.

Cykelparkering

Parkeringstalet för cykel kan höjas om utrymmet för bilparkering begränsas eller minskas på grund av att projektområdets läge ger goda förutsättningar för cykel. Alternativt kan parkeringstalet sänkas om förutsättningarna för att ta sig till platsen med cykel är dåliga och inte bedöms kunna förbättras.

Planområdet är belägen i slutet av en lugn bostadsgata och återvändsgata där cykling sker i blandtrafik. Planområdet ligger bara några meter från GC-vägen på Hälleflundregatan. På huvudgatorna runt bostadsområdet finns GC-vägar (Hälleflundregatan, Stora Fiskebäcksvägen) som leder in mot centrum och till andra målpunkter. Samtidigt ligger planområdet i den yttersta delen av Älvsborg, längst bort från centrum, och har en god tillgänglighet för biltrafik. Förutsättningarna för att ta sig till platsen med cykel bedöms därför inte som särskilt fördelaktig jämfört med resterande stadsdel. Parkeringstalet för cykelparkering har därför inte justerats under lägesbedömningen.

Resultat lägesbedömning

I Tabell 4 presenteras antalet p-platser för bilparkering efter att lägesbedömning är gjord. Eftersom lägesbedömning inte görs för bostäder med särskild service och ingen justering gjorts för cykelparkering gäller antalet parkeringsplatser enligt startvärde.

Tabell 4. Antal parkeringsplatser efter lägesbedömning.

	Startvärde	Lägesbedömning
Bil	3	Ingen justering möjlig
Cykel	2	Ingen justering krävs

PROJEKTANPASSNING

Förändring av parkeringstalet för bostäder och verksamheter kan inom projektanpassningen ske om det finns särskilt goda möjligheter till samnyttjande eller om projektet har särskilda förutsättningar som kan motivera en förändring av parkeringstalet.

Inga särskilda förutsättningar bedöms föreligga som motiverar en projektanpassning. Lägenheterna planeras ha en yta på 40 kvm, vilket är lite större än parkeringsriktlinjernas antagande, men ingen stor avvikelse. Den förväntade personaltätheten av maximalt tre personer på plats samtidigt ligger i linje med parkeringsriktlinjernas antaganden, se Figur 3.

Bostäder med särskild service

De angivna startvärdena baseras på värdena i tabellen nedan och kan justeras vid avvikelser. Justering kan också göras om det finns specifika förutsättningar för boendet.

Verksamhet	Yta per lägenhet	Personaltäthet
Bostäder med särskild service	30-35 m ²	0,4 anställda per lägenhet dagtid

Figur 3. Antagen lägenhetsyta och personaltäthet för BmSS, enligt *Anvisningar till riktlinjer för MoP*, sid 24

Resultat projektanpassning

Eftersom ingen projektanpassning genomfördes gäller fortsatt antalet parkeringsplatser enligt startvärde, se Tabell 5.

Tabell 5: Antal parkeringsplatser efter projektanpassning.

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning
Bil	3	Ingen justering möjlig	Ingen justering krävs
Cykel	2	Ingen justering krävs	Ingen justering krävs

MOBILITETSLÖSNINGAR

Möjlighet att sänka parkeringstalen ytterligare erbjuds till byggherren via mobilitetsåtgärder och är frivilligt. För att en sänkning av parkeringstalen ska vara möjlig ska byggherren ingå ett mobilitetsavtal med kommunen, där byggherren åtar sig att genomföra föreslagna åtgärder. För bostäder med särskild service finns ingen modell för sänkning av parkeringstalet genom mobilitetsåtgärder. Fastighetsägaren kan dock föreslå lämpliga mobilitetsåtgärder i mobilitets- och parkeringsutredningen. Mobilitetsåtgärderna och eventuell sänkning av bilparkeringstalet bedöms i varje enskilt fall.

Byggherren eftersträvar ingen sänkning av parkeringstalen med hjälp av mobilitetsåtgärder. Ifall det blir aktuellt i ett senare skede bedöms lämpliga mobilitetsåtgärder för projektet främst vara att säkerställa god cykelparkering, exempelvis väderskyddade platser.

RESULTAT PARKERINGSTAL

Eftersom ingen justering utifrån läge, projektets förutsättningar eller mobilitetslösningar bedömdes nödvändigt gäller fortsatt antalet parkeringsplatser enligt startvärde, se Tabell 6.

Tabell 6: Slutgiltigt antal parkeringsplatser efter alla fyra analyssteg

	Startvärde	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil	3	Ingen justering möjlig	Ingen justering krävs	Ingen justering
Cykel	2	Ingen justering krävs	Ingen justering krävs	Ingen justering

PARKERINGSPLATSER

BILPARKERING

Antal parkeringsplatser

Enligt analysen ovan krävs tre parkeringsplatser för bil.

Antal platser för rörelsehindrade

I de flesta projekt ska tre procent av bilplatserna kunna ordnas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Om tre procent blir mindre än en plats måste en plats anordnas. Beräkningen görs på startvärdets antal platser och de är en del av parkeringstalet för bostäder och verksamheter.

För projektet betyder detta att en av bilparkeringsplatserna måste kunna regleras om till parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP) om behovet uppstår. För att möjliggöra detta behöver parkeringsplatsen från början utformas tillräckligt bred för att uppfylla kraven för handikapparkering. Parkeringsplatsen skyltas som RHP först om behov uppstår.

Inga bilpoolsplatser eller särskilda angörings-, servicefordons- eller tjänstefordonsplatser är aktuella för projektet.

CYKELPARKERING

Enligt analysen ovan krävs minst två parkeringsplatser för cykel.

PARKERINGSLÖSNING

BILPLATSER – LOKALISERING, UTRYMME OCH UTFORMNING

Bilparkering löses som markparkering, se Figur 4. Tre platser tillskapas, varav en utformas med tillräckligt bredd för att uppfylla kraven för parkeringsplatser för rörelsehindrade (5,0 meter).

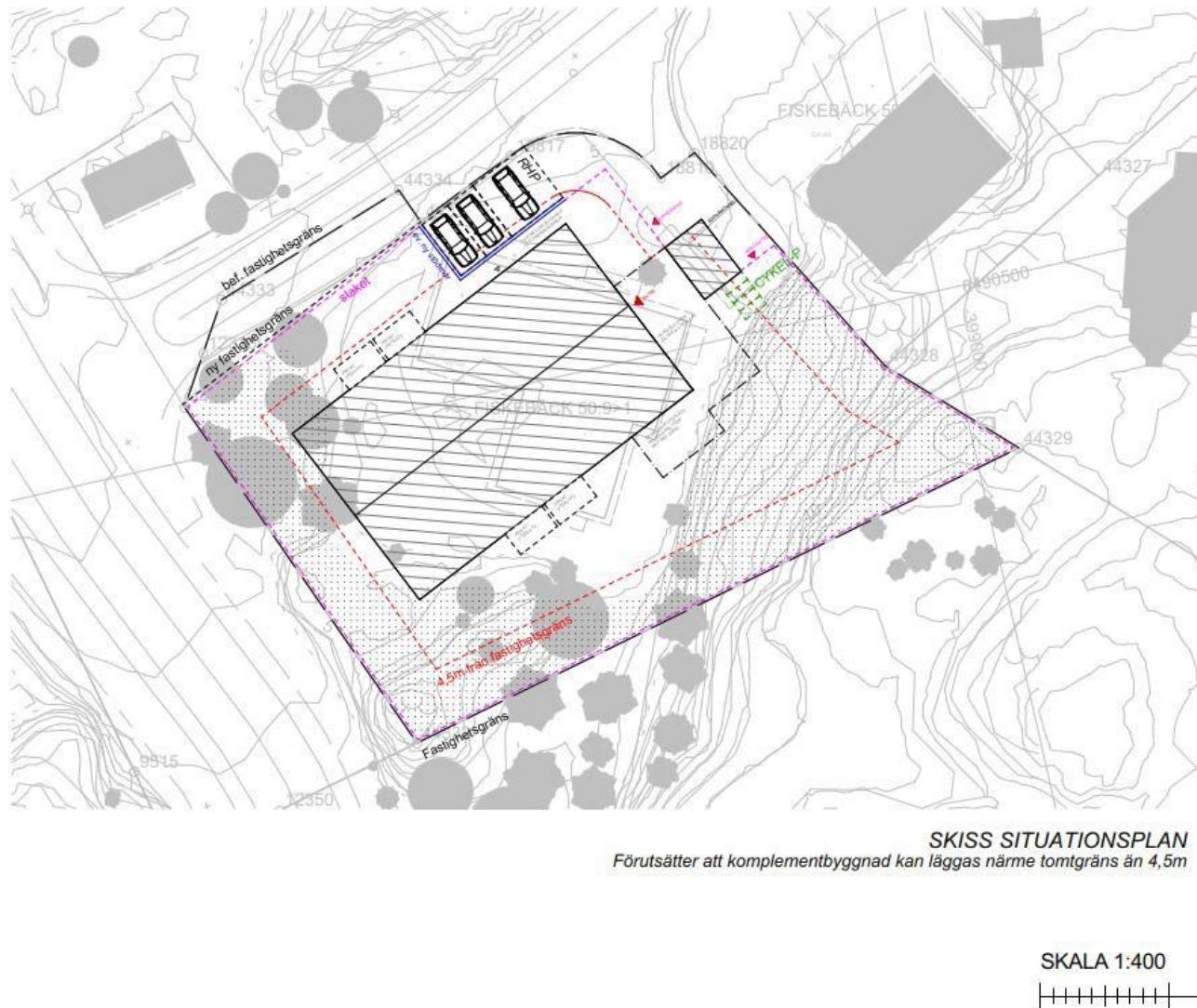
Platserna placeras som tvärparkering vinkelrätt mot Södra Fiskebäcksvägens körbana (90 grader). Körbanan i höjd med platserna ger ett fritt utrymme på över 6,5 meter, vilket gör det möjligt att backa in eller ut. Från parkeringsplats för rörelsehindrade är det ca 20 meter gångsträcka till byggnadens entré. Beroende på hur kantsten placeras kan det behövas en ramp/nivellerad kantsten på lämplig plats inom fastigheten.

Angöring (lastning och lossning) och sophämtning sker från vändytan framför grindentrén som, precis som i nuläget, möjliggör T-vändning för sopbilar (LOS). Det ger en dragväg på mindre än 10 meter till komplementbyggnadens entré där sopkärnen placeras. Även till byggnadens entré är det bara 5–15 meter dragväg för leveranser, beroende på exakt uppställningsplats.

CYKELPARKERING – LOKALISERING, UTRYMME OCH UTFORMNING

Cykelparkering löses utomhus, se Figur 4. Fyra platser tillskapas bredvid komplementbyggnaden som är tillgängliga med egen grindentré. I situationsplanen avsätts ca 1,6 kvm per cykelplats, vilket mer än uppfyller parkeringsriktlinjernas krav. Från cykelplatserna nås byggnadens entré inom mindre än 10 meter gångsträcka. I bygglov kommer enligt parkeringsriktlinjerna minst en av platserna behöva utformas med

väderskydd, eftersom den tillgodoser anställdas parkeringsbehov. Alla platser kommer behöva möjlighet till ramlås och med fördel även väderskydd.



Figur 4: Situationsplan med parkeringslösning, åtta lägenheter i två plan, framtagen av Fredblad, 18 okt 2024

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSKEDE

Parkering på gatumark i bostadsområdet är avgiftsfri på en del av gatan. Eftersom även bilparkeringsplatserna som tillskapas för anställda och besökare planeras vara avgiftsfria finns dock ingen risk att de nyttja allmän plats istället.

Boende antas inte äga bil. Därför är frågan om kostnadstäckning mindre relevant i detta projekt. Att avgiftsbelägga parkering för anställda eller besökare bedöms vara svårt, i och med att det finns gott om avgiftsfri gatumarksparkering i närheten.

Projektet är så pass litet att parkering under byggskedet inte bedöms vara en stor utmaning. Det är dock viktigt att säkerställa att ytan framför fastigheten inte blockeras, så att sopbilar alltid kan använda den för T-vändning. Likaså behöver det säkerställas att cyklister obehindrat kan cykla längs med Södra Fiskebäcksvägen. Bedömningen är att det finnas tillräckligt med utrymme för att kunna uppnå detta.