



Parkeringsutredning

Detaljplan för bostäder och handel, fastighet Kyrkeby 3:36, Jörlanda



Sammanfattning

Stenungsunds kommun är i en expansiv fas med visionen om att Stenungsundsborna ska vara 35 000 till antalet år 2035. Den förväntade expansionen ställer krav på att skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar mobilitet. Ambitionsnivån är att biltrafiken ska minska från 73% (2017) till 52% (2035) (Stenungsunds kommun, 2019). Tillgången till parkeringsplatser är ett sätt att styra val av transportmedel och resmönster och parkering är således ett styrmedel för att främja en hållbar stadsutveckling (Boverket, 2020).

Mobiliteten och parkeringsbehovet påverkas av platsen och dess förutsättningar. Olika områden har olika god tillgänglighet, exempelvis till arbetsplatser, service och förskola. I Jörlanda planeras det för nya bostäder med handel i bottenplan i ett attraktivt läge med närhet till kollektivtrafik och viss service. I denna mobilitets- och parkeringsutredning har projektområdet analyserats utifrån områdets nuvarande beläggingsgrad, lägesbilden och tillgängligheten. Analysen har utgått från Göteborgs Stads strategi, Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, vilket kan ses som ett kompletterande dokument till denna utredning. Utredningen har resulterat i ett parkeringstal på 1,0 parkeringsplatser per bostad och 5 parkeringsplatser för handeln. Utredningen har också resulterat i ett parkeringstal för cykelparkering. Bostäderna behöver 2,5 cykelplatser per bostad och handeln behöver totalt 2 cykelplatser. För att sänka parkeringstalet ytterligare för bilplatser krävs åtgärder utifrån åtgärdspaketet från Göteborgs stad. Exempel på åtgärder är bilpool och extra god cykelparkering. Mobilitetsåtgärderna är ett frivilligt steg för fastighetsägaren och det är fastighetsägaren som ansvarar för att föreslå och genomföra åtgärderna utifrån de åtgärdspaket som presenteras i Göteborgs Anvisningar. Mobilitetsåtgärderna behöver säkerställas genom mobilitetsavtal.

Innehåll

Inledning	4
Mobilitet, vardagligt resande och tillgänglighet	4
Syfte	4
Styrande och vägledande dokument	4
Projektet Kyrkeby 3:36	5
Geografisk avgränsning och läge	5
Nuvarande beläggning	7
Parkeringsstal	8
Analyssteg 1 – Normalspann och startvärde	8
Analyssteg 2 – Lägesbedömning	8
Analyssteg 3 – Projektanpassning	9
Sammanfattning av analyssteg 1–3	9
Analyssteg 4 – Mobilitetslösningar	9
Referenser	11

Inledning

Mobilitet, vardagligt resande och tillgänglighet

Idag sker många resor med bil där resmönstren ofta består av många stopp, kortare resor mellan olika platser. För att ersätta bilen med alternativa mobilitetslösningar för vardagliga resor, exempelvis resor till mataffären, till förskolan och till arbetsplatsen behöver vi utforma samhället så att invånarna har möjlighet att välja mer hållbara transportsätt. Invånarna ska ha möjlighet att resa hållbart till varje enskild plats, dit de behöver ta sig i det vardagliga livet; en låncykel till livsmedelsaffären, en promenad till förskolan och bussen till arbetsplatsen. Förutom att dessa tre resor skulle ske på ett mer miljövänligt sätt skulle det också främja hälsa, bullernivåer och luftföroreningar (Trafikverket, 2019). Det är dock viktigt att komma ihåg att lokalisering och lokala förutsättningar spelar stor roll för vilka åtgärder som kan införas och hur stor effekt de kommer att ge. Den minst miljöpåverkande resan är den som inte behöver göras alls eller som kan lösas till fots genom att de vanligaste målpunkterna finns lokaliserade i det direkta närområdet med bra tillgänglighet.

Stenungsunds kommun är i en expansiv fas med visionen om att Stenungsundsborna ska vara 35 000 till antalet år 2035. Den förväntade expansionen ställer krav på att skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar mobilitet. Stenungsunds kommun arbetar strategiskt med frågor kring hållbara transportsätt och ökad tillgänglighet i samhället och kommunen har bland annat tagit fram en mobilitetsstrategi som behandlar dessa frågor och där ambitionsnivån är att biltrafiken ska minska från 73% 2017 till 52% 2035 (Stenungsunds kommun, 2019). Boverket beskriver att tillgången till parkeringsplatser är en av de faktorer som har stor betydelse för val av transportmedel och för resmönster vilket innebär att det finns möjlighet att använda parkering som ett styrmedel i samhällsplanering för att just främja en hållbar stadsutveckling (Boverket, 2020). Med detta som utgångspunkt har behovet av parkeringsplatser analyserats för projektet Kyrkeby 3:36, Jörlanda, och därefter har projektanpassade parkeringstal utretts. De projektanpassade parkeringstalen är för cykelparkering respektive bilparkering.

Syfte

Syftet med denna utredning är att undersöka parkeringsbehovet för projektområdet samt vilka parkeringstal som är relevanta.

Styrande och vägledande dokument

Som utgångspunkt för föreliggande utredning finns följande styrande och vägledande dokument för Stenungsunds kommun.

- *Översiktsplan för Stenungsunds kommun 2020* (laga kraft 2021)
- *Vision Stenungsund 2035* (u.å.)
- *Mobilitetsstrategi Stenungsund* (beslutad 2019)
- *Cykelplan Stenungsunds kommun* (beslutad 2016)

I samband med planeringen av Kvarnhöjden gjordes en trafikutredning för Ranehedsvägen där planeringsförutsättningar för trafik och infrastruktur, beskriver nuläget gällande bilparkering samt prognos för framtida resande. Utredningen har använts som underlag för parkeringsmängder och beläggning för bil.

- *Trafikutredning Ranehedsvägen, Jörlanda* (2018)

Som utgångspunkt för parkeringstal har även följande dokument använts.

- *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad* (2021)

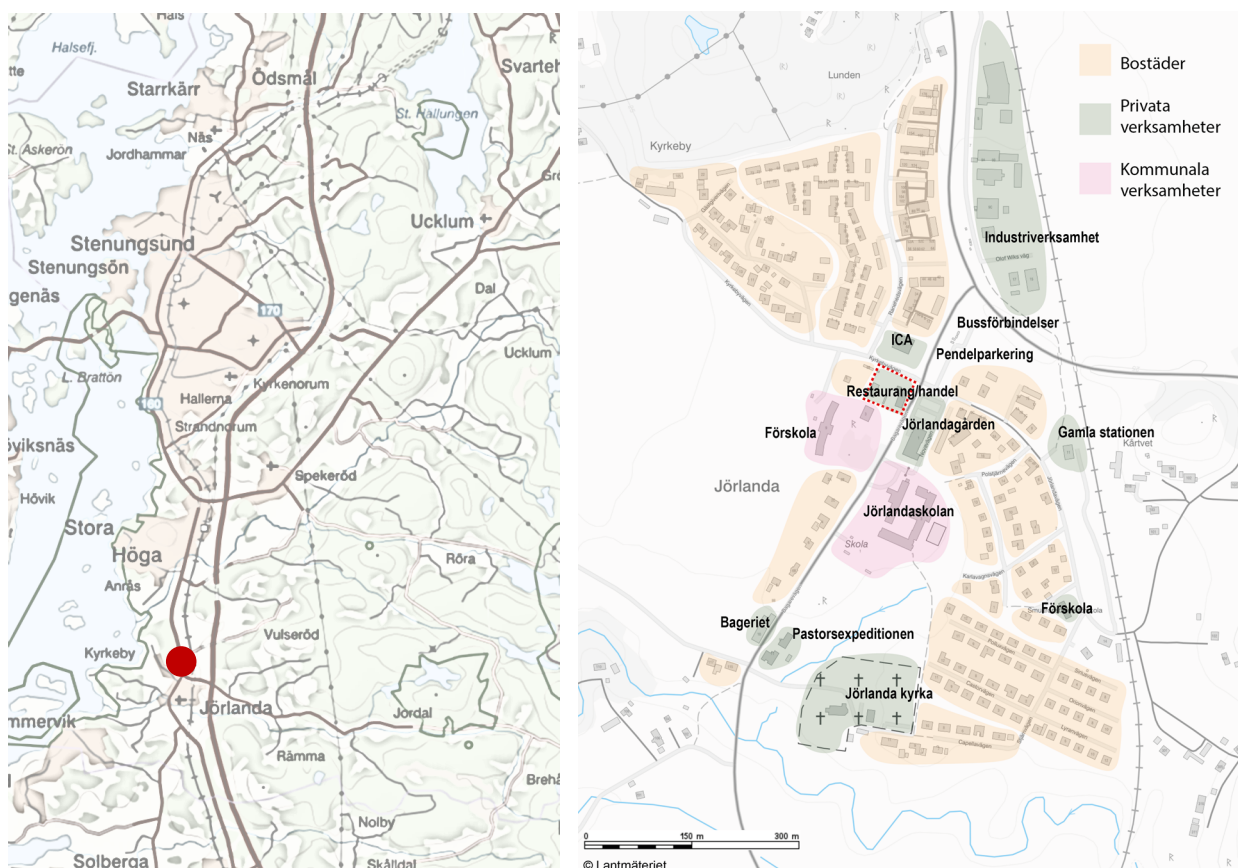
Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E post	Giro	Org nr
444 82 Stenungsund	Strandvägen 15	0303-73 00 00	0303-73 82 35	kommun@stenungsund.se	Bg 430-7203	21 20 00-1298
				www.stenungsund.se		

Projektet Kyrkeby 3:36

Visionen är att Jörlanda ska förtätas och att nya bostadsområden ska ge bättre underlag till förbättrad service och kollektivtrafik. I linjen med detta vill exploatören för Kyrkeby 3:36 skapa nya bostäder med handel i bottenplan i ett attraktivt läge med närhet till kollektivtrafik och service. Exploatören vill bidra till en hållbar samhällsutveckling där förutsättningar finns för ett mer hållbart resande. Totalt kommer det att möjliggöras för ungefär 20 nya bostäder på fastigheten med handel i bottenplan som ger liv till gatan.

Geografisk avgränsning och läge

Jörlanda är beläget i den södra delen av Stenungsunds kommun mellan Hake fjord och E6:an. Orten är även belägen intill järnväg och med buss finns det goda kommunikationer åt både norr och söder. Det är nära till bad, båtliv och vacker natur vid havet. I Jörlanda centrum finns bland annat Jörlandaskolan för årskurserna F-6, flera förskolor, livsmedelsbutik, restauranger och bageri. Från Jörlanda till Stenungsunds centrum går ett huvudcykelstråk. Cykelnätet söder ut, mot Kungälv, är ännu inte utbyggt vilket är ett pågående projekt. På kartan nedan visas de funktioner som finns i närområdet där lokaliseringen av fastighet Kyrkeby 3:36 är rödmarkerat.









Till vänster: övergripande karta över det geografiska läget för fastighet Kyrkeby 3:36. Till höger: funktioner i närområdet till projektområdet där Kyrkeby 3:36 är inringat i rött.

Tidigare har det funnits en tågstation. Tåget går fortfarande förbi men stannar idag inte i Jörlanda, närmaste tågstation är i Stora Höga, fyra kilometer från projektområdet. På sikt kan en station i Jörlanda bli aktuell. Bussar mellan Göteborg och Stenungsund går under rusningstid med tiominuterstrafik och under resterande delen av dagen med tjugominuterstrafik. Till Stenungsund station tar resan 20 minuter och till Göteborg Central cirka 40 minuter. Från projektområdet är det ungefär 200 meter till busshållplats. Det går att ta sig till flera servicepunkter till fots och alldeles intill projektområdet ligger närbutiken ICA. Ett visst utbud av service finns inom gångavstånd men det är rimligt att tro att boende i

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E post	Giro	Org nr
444 82 Stenungsund	Strandvägen 15	0303-73 00 00	0303-73 82 35	kommun@stenungsund.se	Bg 430-7203	21 20 00-1298
www.stenungsund.se						

området fortfarande är delvis beroende av bil för att uträtta vardagliga ärenden, till exempel för att ta sig till en större varubutik och för att ta sig till sina fritidsintressen. Exempelvis finns det bara en busslinje som går till de större målpunkterna i kommunen men det är långt ifrån till alla. Förhoppningsvis kommer utbudet av service och turtätheten kunna förbättras på sikt, särskilt om de planerade bostäderna på Kvarnhöjden byggs.

Gångavstånd

Handel/restaurang	 inom fastighet
Livsmedelsbutik	 40 m
Busshållplats	 200 m
Förskola	 250 m
Skola	 250 m
Bageri	 500 m

Slutligen, det finns ett bra utbud i Jörlanda men det saknas fortfarande vissa funktioner som kan behövas i det vardagliga livet såsom vårdcentral och apotek. Konsekvensen är att boende i Jörlanda troligtvis är delvis beroende av bil. Att reducera parkeringstalet kan därför inte göras utan att särskilda åtgärder genomförs.

Nuvarande beläggning

I samband med detaljplanearbetet för Kvarnhöjden, dnr 2018/603, gjordes en trafikutredning där beläggningen av parkeringsplatser för bil analyserades (WSP & Stenungsunds kommun, 2018). Utredningen begränsades till parkering för boende längst med Ranehedsvägen, bostadsrättsföreningen väst om vägen, hyresgästföreningen öst om vägen och gatuparkeringen längst med Ranehedsvägen. Även pendelparkeringens beläggning analyserades men eftersom platsbesöken som gjordes för pendelparkering var efter arbetstid ska siffran användas med försiktighet.



Områden som var med i utredningen för Ranehedsvägen i samband med detaljplanearbetet för Kvarnhöjden.

Tabellen nedan visar beläggningen för parkering i de områden som undersökts i utredningen för Ranehedsvägen. Talen för antalet bostäder, antalet parkeringsplatser och maxbeläggning är direkt från rapporten. Ett antagande har däremot gjorts om att alla slutna parkeringsgarage för bostadsrättsföreningen är fullbelagda vilket ger en maxbeläggningen på 72% och inte 53% som utredningen visar. Antagandet innebär en total ökning av parkeringstalet. Om boende har tillgång till alla parkeringsplatser, för bostadsrättsföreningen, parkeringen längst med Ranehedsvägen och för hyresgästföreningen har området ett faktiskt/ använt parkeringstal på 0,93 parkeringsplats per bostad.

Befintlig parkering utifrån

Trafikutredning Ranehedsvägen

Område	Antal bostäder (lägenheter)	Totala antalet parkeringsplatser	Parkeringstal (bilparkering per bostad)	Maxbeläggning (%)	Antalet upptagna parkeringsplatser under maxbeläggning	Faktiska parkeringstal
Bostadsrättsföreningen	99	135	1,4	0,72	97	0,98
Hyresrättsföreningen	61	72	1,2	0,44	32	0,52
Gatuparkering längs Ranehedsvägen		39		0,53	21	
Summa/genomsnitt för området	160	246	1,54		150	0,93

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E post	Giro	Org nr
444 82 Stenungsund	Strandvägen 15	0303-73 00 00	0303-73 82 35	kommun@stenungsund.se	Bg 430-7203	21 20 00-1298
www.stenungsund.se						

Slutsatsen utifrån trafikutredningen som gjordes för Ranhedsvägen är att de boende i genomsnitt använder ungefär en bil per bostad. Parkeringsstalet utifrån den maximala beläggningen, alltså då det var som flest bilar parkerade under den tid som platsbesök gjordes, var 0,93 parkeringsplatser per bostad. Beläggningen visar att antalet parkeringsplatser i området är högt dimensionerat vilket riskerar i att transporter med bil främjas.

Parkeringsstal

För att beräkna parkeringsstal för bilparkering samt cykelparkering har Göteborgs anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering använts. Mobilitets- och parkeringsutredningen är uppdelad i fyra delar. Först beräknas parkeringstalen utifrån platsens geografiska läge, därefter antalet parkeringsplatser för bil och cykel. Sedan redovisas vilka projektspecifika anpassningar som kan göras beroende på tillgänglighet och läge och därefter om mobilitetslösningar är möjliga. Analysen är uppdelad i följande fyra steg:

- Analyssteg 1 – Normalspann och startvärden
- Analyssteg 2 – Lägesbedömning
- Analyssteg 3 – Projektanpassning
- Analyssteg 4 – Mobilitetslösningar

Analyssteg 1 – Normalspann och startvärde

Bilparkering för boende

Göteborgs stad har delat in kommunen i olika zoner beroende på tillgänglighet och service. Projektområdet antas ligga i motsvarande zon D där startvärdet för bilparkering är 1,0 parkeringsplatser per bostad, vilket också motsvarar beläggningsgraden för bilparkering i området utifrån Trafikutredningen för Ranhedsvägen, särskilt om man räknar in besöksparkering i den siffran.

Cykelparkering för boende

För flerbostadshus är startvärdet för cykelparkering 2 cykelplatser per lägenhet och ytterligare 0,5 cykelplatser per lägenhet för besökare eller tillfällig användning av boende.

Bilparkering för handel

Startvärdet utgår från projektområdets läge och hur mycket yta som planeras för handel. Läget bedöms motsvara zon D och antalet parkeringsplatser för handel är då 35 bilplatser/1000 BTA. I projektet planeras det för handel i bottenplan vilket uppskattas motsvara cirka 200 BTA. Startvärdet för projektet blir således att handeln behöver 6 parkeringsplatser.

Cykelparkering för handel

Andelen anställda och besökare uppskattas grovt till att vara 5 respektive 20 personer under veckomaxtimmen. Stenungsunds kommuns mål är att andelen vardagsresor med cykel är minst 8%. Detta ger att handeln behöver 2 parkeringsplatser för cykel.

Analyssteg 2 – Lägesbedömning

Bilparkering för boende

Lägesbedömningen kan ge avdrag i två delar; dels vid god sammanvägd tillgänglighet, dels om projektområdet ligger i direkt närhet till ett stort stadsdelscentrum. Som tidigare beskrivit finns det ett visst utbud till service i närheten av projektområdet. Däremot är den sammanvägda tillgängligheten inte god eftersom det saknas bland annat apotek som är ett av kriterierna för att den sammanvägda tillgängligheten ska bedömas som god. Projektområdet ligger inte heller i närhet till ett stort stadsdelscentrum. Ingen sänkning på parkeringstalet för boende kan därför göras med avseende på platsens läge.

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E post	Giro	Org nr
444 82 Stenungsund	Strandvägen 15	0303-73 00 00	0303-73 82 35	kommun@stenungsund.se	Bg 430-7203	21 20 00-1298
				www.stenungsund.se		

Cykelparkering för boende

Projektområdet ligger i anslutning till Stenungsunds kommuns huvudcykelnät med bland annat cykelförbindelse till Stora Höga. På sikt kommer förutsättningarna för att ta sig fram med cykel att förbättras. Ett nytt huvudcykelstråk planeras från Jörlanda till Kungälv. Parkeringstalet för cykel kan höjas om utrymmet för bilparkering begränsas. Parkeringstalet för cykel ska inte sänkas.

Bilparkering för handel

Eftersom projektområdet ligger i anslutning till en relativt god kollektivtrafik samt i anslutning till huvudcykelnätet kan en minskning av parkeringsplatserna för bil göras. Ett avdrag på 15% är möjligt vilket ger ett parkeringstal på 5 parkeringsplatser för handeln.

Cykelparkering för handel

Ingen justering görs.

Analyssteg 3 – Projektanpassning*Bilparkering för boende*

I mer centrala lägen kan lägenhetsstorlek utgöra en faktor för att sänka parkeringstalet. Detta ses inte som en möjlighet för Kyrkeby 3:36. Det finns möjlighet att hitta lösningar för samnyttjande av parkeringsplatser. Det bedöms däremot inte finnas särskilt gynnsamma förutsättningar för samnyttjande i anslutning till projektområdet. Parkeringstalet för bil bedöms inte kunna sänkas sett till lägenhetsstorlekar och möjlighet till samnyttjande. Visst samnyttjande är redan medräknat i det nuvarande parkeringstalet.

Cykelparkering för boende

Parkeringstalet för cykel bedöms inte kunna sänkas eftersom det inte planeras för endast små lägenheter.

Bilparkering för handel

Ingen justering görs.

Cykelparkering för handel

Ingen justering görs.

Sammanfattning av analyssteg 1–3

I tabellen nedan sammanfattas resultatet från analyssteg 1–3. Boende behöver 1 bil/bostad och med 20 lägenheter behövs 20 parkeringsplatser. I parkeringsplatser för boende är besöksparkering medräknat. Handeln behöver totalt 5 parkeringsplatser för bil. Bostäderna behöver 2,5 parkeringsplatser för cykel vilket totalt ger 50 cykelparkeringar. Handeln behöver 2 parkeringsplatser för cykel.

Kyrkeby 3:36	Projektet	1. Startvärde	2. Lägesbedömning	3. Projektanpassning	Parkeringsbehov
Bilparkering bostäder	20 lgh	1,0 p/bostad	ingen justering	ingen justering	20
Bilparkering handel	200 BTA	35 p/1000 BTA	minskning med 15%	ingen justering	5
Totalt för bilparkering					25
Cykelparkering bostäder	20 lgh	2,5 p/bostad	ingen justering	ingen justering	50
Cykelparkering handel	200 BTA	8% av besök	Ingen justering	ingen justering	2
Totalt för cykelparkering					52

Analyssteg 4 – Mobilitetslösningar

Parkering behöver lösas inom kvartersmark. Exploatören ansvarar för att tillgodose behovet av både bilparkering och cykelparkering för bostäderna och centrumverksamheten. Om parkeringstalen frångås behöver exploatören ha goda skäl till det samt visa på åtgärder som går att genomföra och uppvisa avtal som säkerställer att behovet av parkering tillgodoses vid bygglovsansökan.

Antalet parkeringsplatser är en begränsande faktor till hur många lägenheter som kan byggas på fastigheten Kyrkeby 3:36.

Cykelparkering

Cykelparkeringens placering är avgörande för om cykelparkeringen kommer att användas eller inte. Cykelparkeringen bör vara placerad i direkt anslutning till målpunkten och avståndet bör inte överstiga 25 meter. Utöver lokaliseringen av cykelparkeringen är det även viktigt att den är väl upplyst, är av god kvalitet samt att man kan låsa fast cykelns ram. För långtidsparkering ökar kraven på cykelparkeringens standard. Till boende ska cykelförråd finnas.

Referenser

Boverket. (2020). *Parkering i PBL-processen*. Hämtat från boverket.se:

https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/parkering_hallbarhet/pbl/process/

Göteborgs stad. (2021). *Aviseringar till riktlinjer och mobilitet i Göteborgs stad*.

Stenungsunds kommun. (2019). *Mobilitetsstrategi Stenungsund*.

Stenungsunds kommun. (2021). *Översiktsplan 2020*.

Tillväxtverket. (2021). *Tillgänglighet till komersiell och offentlig service*.

Trafikverket. (2011). *God tillgänglighet till målpunkter i tätort: en förutsättning för en attraktiv och hållbar stad - Metodbeskrivning*.

Trafikverket. (2019). *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*.

WSP & Stenungsunds kommun. (2018). *Trafikutredning Ranehedsvägen, Jörlanda*.