

Mandolingatan Trafikanalys

2017-09-28 Andreas Almroth och Raja Ilijason



Projektinformation

Utmed Mandolingatan, vid Frölunda Torg, planerar Framtiden Byggutveckling och Poseidon flera nya kvarter, med totalt upp till **600 hyresrätter**. De nya kvarteren har en blandning av bostäder och verksamhetslokaler. I samband med projektet kommer man bland annat att anlägga nya gång- och cykelstråk och reducera parkeringstalet med 20 procent. Reduktionen av parkeringar hänger samman med att exploatören genom avtal med staden har förbundit sig att genomföra en stor mängd mobilitetsåtgärder för att minska bilresandet.

Nuläge

Det specifika basområdet består idag (2016) av 800 hyresrättslägenheter, som enligt Trafikkontorets analysmodell totalt sett till och från området alstrar 930 bilar per dygn, dvs 1,16 bilar per lägenhet och dag.

Modellen som dessa siffror är hämtade från bygger på data från Trafikverkets trafikprognosmodell Sampers som därefter nedbrutits till det specifika basområdet. Det finns felmarginaler både i modellverktyget och i nedbrytningen på det aktuella basområdet, så siffrorna ska tolkas med viss försiktighet vad gäller detaljeringsgrad, men beräkningarna ger ändå en god bild av trafikens omfattning.

Alstringstal i modell:

	Nuläge
Alstring [bilar/dygn]	928
Boende	1214
Bostäder	800
Alstringstal [bilar/boende]	0,76
Alstringstal [bilar/bostad]	1,16

Trafikalstring

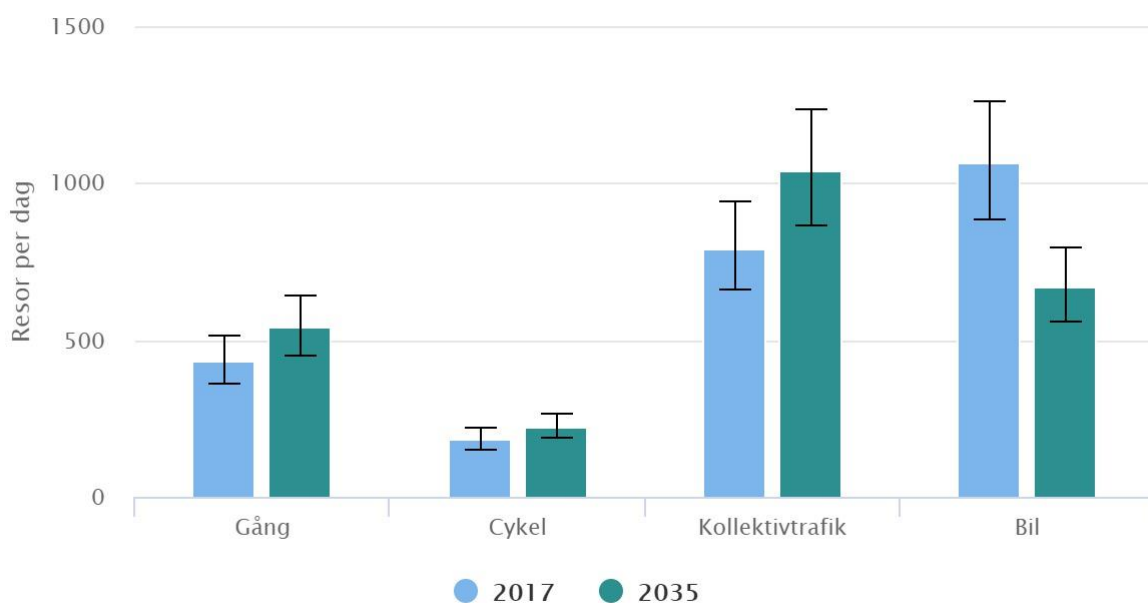
Planförslaget medger 600 lägenheter.

Trafikkontorets verktyg Resekalkyl har använts för att beräkna trafikstringen vid färdigställande före 2025. Verktöget bygger på statistik på en aggregerad nivå som motsvarar den äldre stadsdelsnämndsindelningen. För att hantera skillnaderna på färdmedelsfördelningen inom respektive stadsdelsnämnd redovisas ett intervall av resor för respektive färdmedel.

Den aktuella planen genomförs inom området Frölunda (enligt gamla stadsdelsnämndsindelningen), vilket är indatat för vilka färdmedelsandelar som ska användas i kalkylen.

Totalt antal delresor per dag: 2473 (2062–2935)

Klicka och dra för att zooma in



Genererad: 2017-09-20, version: Release-20170629-1

	2017		2035	
	Median	Min/Max	Median	Min/Max
Gång	435	363-516	542	452-643
Cykel	183	153-217	225	188-267
Kollektivtrafik	791	660-939	1039	866-1233
Bil	1063	887 -1262	668	557-792

Alstringsverktyget redovisar hur det totala resandet ser ut till och från området i dagsläget (2017) och år 2035 under förutsättning att färdmedelsfördelningen enligt trafikstrategins mål uppnås.

Detta ger en god bild av inom vilket intervall det är rimligt att alstring från denna plan bidrar med. Men den faktiska alstringen beror i stor grad på hur planen utformas och vilka mobilitetsåtgärder som genomförs inom denna, men även vilka generella förutsättningar för de olika trafikslagen som området erbjuder. I detta arbete används alstring enligt dagens (2017 års) färdmedelsfördelning.

I det här fallet bedöms trafiken som planen alstrar ligga i det lägre intervallet för Frölunda, detta pga att man har närhet till god kollektivtrafik (Frölunda Torg & Positivgatan), samt ett stort kommunalt och kommersiellt serviceutbud inom gångavstånd. Detaljplanens parkering reduceras också med 20% genom ett mobilitetsavtal mellan fastighetsägaren och kommunen.

Alstring av bilresor från de nya bostäderna uppgår alltså till knappt ca 900 bilresor per dygn. Omräknat till antal bilförflyttningar måste hänsyn tas till personbilsbeläggningen i varje bil, som för Göteborg är ca 1,2 personer/bil. Den totala tillkommande biltrafiken med start- eller slutpunkt i detta område blir således ca 750 bilar per dygn.

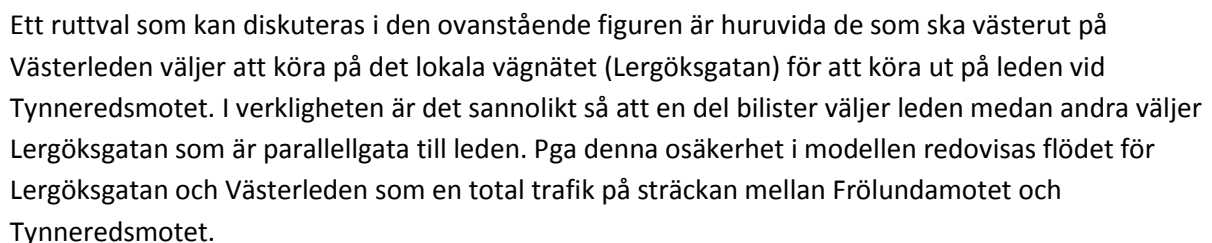
Inom planerna som tas fram inom Bostad 2021 finns möjlighet att minska antalet parkeringsplatser upp till 25% jämfört med den gällande parkeringstal mot att fastighetsägaren inom planen genomför ett antal mobilitetsåtgärder för att minska bilanvändningen. I denna planen har man beslutat att genomföra mobilitetsåtgärder i den utsträckningen så att man får minska antalet parkeringar med 20%. I beräkningarna har det antagits minska biltrafikalstringen i samma omfattning.

Med de planerade mobilitetsåtgärderna som genomförs inom planen beräknas de nya bostäderna alltså alstra ca 600 bilar per dygn.

Alstringen från de nya 600 bostäderna beräknas till ca 600 bilar vilket motsvarar ett alstringstal på 1 bil/lgh. Detta kan jämföras med nuvarande alstringstalet i det aktuella basområdet (1,16) i modellen. Att det blir viss skillnad är naturligt, dels pga osäkerheterna i modellen som beskrivs ovan, dels genomförs det i denna plan ett antal olika mobilitetsåtgärder.

Eftersom mobilitetsåtgärderna även omfattar de befintliga bostäderna i detaljplanen så får det antas att även befintliga boende kommer att minska sin bilanvändning. Här antas att deras bilanvändning minskar med 10%, vilket motsvarar en minskning på ca 100 fordon per dygn. Det innebär sammantaget att det totala tillskottet från detaljplanen med både ny och befintlig bebyggelse blir ca 500 fordon per dygn.

Riktningfördelning för resor till och från det aktuella området antas bli samma som idag. Underlaget har hämtats från Trafikkontorets analysmodell Visum. Nedan illustreras hur dagens trafik som har startpunkt i det aktuella basområdet fördelas i vägnätet (utan tillskott från nybyggnationen). Trafiken åt andra hållet, dvs den som har målpunkt i området, fördelas i stort på samma sätt.



Gata	Vägdel	Andel	Antal
Marconigatan	Norr om Orgelgatan	34%	170
Marconigatan	Söder om Orgelgatan	65%	320
Västerleden/Lergöksgratan	Frölundamotet-Tynneredsmotet	23%	120
Västerleden	Väster om Tynneredsmotet	18%	90
Västerleden	Frölundamotet-Järnbröttsmotet	32%	160
Väster-/Söderleden	Öster om Järnbröttsmotet	21%	100
Dag Hammarskjöldsleden	Norr om Marconimotet	25%	130
Säröleden	Söder om Järnbröttsmotet	11%	60

Sammanfattningsvis gäller alltså att den nya bebyggelsen kan förväntas bidra med ett tillskott på ca 100 fordon per dygn på Västerleden väster om Frölunda- och Tynneredsmotet. Ökningen blir något större på Västerleden öster om Järnbrottsmotet. 160 fordon per dygn tillkommer på sträckan mellan Järnbrottsmotet och Frölundamotet. Tillskotten motsvarar ca 10-20 fordon under maxtimmen i olika snitt på leden.

Stadens bedömning är att planens påverkan på det statliga vägnätet är marginell och att utbyggnaden inte utgör någon påtaglig skada på riksintresset för kommunikation.

Staden gör vidare den generella bedömningen att bostadsutbyggnad i Göteborg, även i de fall bebyggelsen lokaliseras nära en statlig väg, i lägre grad kommer att bidra till trafikbelastningar på de statliga vägarna än vad som skulle ske om motsvarande mängd bostäder skulle byggas längre från regionens kärna som utgörs av Göteborgs centrum. Utbyggnader i Göteborg är att föredra med hänvisning till att boende i Göteborg har betydligt lägre bilanvändning än vad som är fallet i andra delar av regionen. Bilanvändningen bland göteborgarna kommer också ytterligare minska genom att staden har uttalade mål för arbete med mobilitetsplanering för minskat bilresande. Inom BoStad2021 förstärks trovärdigheten i detta arbete av de 10-åriga mobilitetsavtal som kommunen skriver med exploatörerna, och som ålägger båda parter att aktivt arbeta med frågorna.