

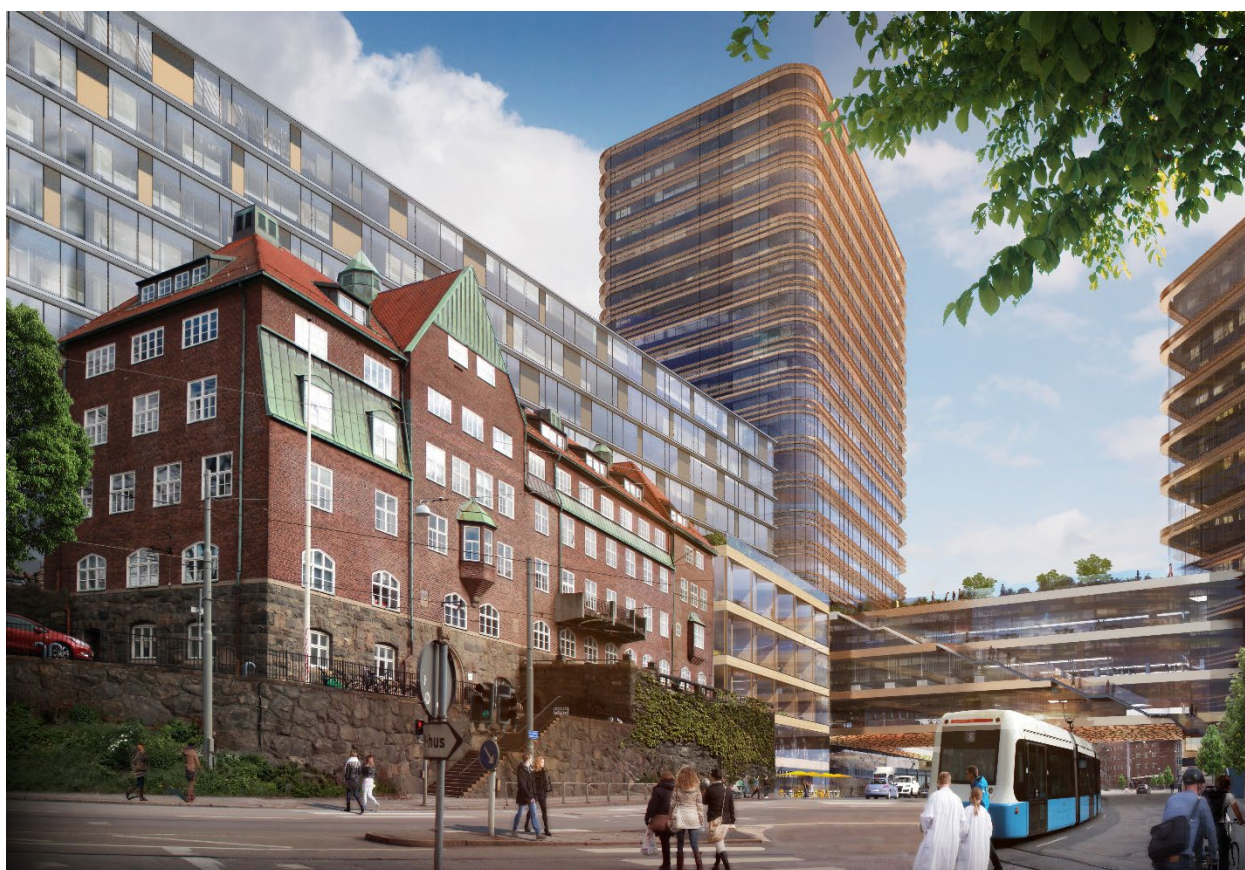
2019-03-05

Grön transportplan,
Bakgrundsrapport,
version 1.0

Grön transportplan för Program för Sahlgrenska och Medicinareberget

Bakgrundsrapport

Version 1.0



Dokumentinformation

Titel:	Grön transportplan för Program för Sahlgrenska och Medicinareberget
Bild framsida:	Bakgrundsrapport Arkitema Sweco
Projektnr:	Trivector 17189
Författare:	Rasmus Sundberg, Trivector Traffic
Medverkande:	Caroline Mattsson; Trivector Traffic
Kvalitets- granskning:	Caroline Mattsson; Trivector Traffic
Beställare:	Trafikkontoret, Göteborgs Stad Kontaktperson: Julia Emqvist, tel 031 – 368 23 05

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2018-11-01		Beställare, medverkande parter
0.95	2019-01-04	Justering synpunkter medverkande parter	Beställare, medverkande parter
1.0	2019-03-05	Verifiering av bakgrundsdata	Beställare, medverkande parter

Förord

Denna rapport är en bakgrundsrapport till arbetet med grön transportplan för *Program för Sahlgrenska och Medicinareberget*.

Bakgrundsrapporten innehåller en nulägesbeskrivning sammanställd år 2018 samt motivering till varför flera olika typer av åtgärder bör genomföras inom ramen för grön transportplan. Rapporten innehåller även en fördjupning avseende parkering specifikt för *Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan* och utgör underlag till *Avsiktsförklaring – - detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan*. Vidare innehåller rapporten en fördjupning av och indikatorer för delmålen i grön transportplan.

Rapporten ska framöver utgöra underlag till kommande avsiktsförklaringar i andra detaljplaneområden och för kommande bygglov i programområdet. Vid uppstart av arbete med en ny avsiktsförklaring inom programområdet tas beslut om denna rapport ska uppdateras.

Göteborg, mars 2019

Innehållsförteckning

1.	Tidigare arbete med grön resplan	1
1.1	Grön resplan för programområdet 2014	1
1.2	Resvanor	1
2.	Förutsättningar transporter, nuläge och framtid	3
2.1	Förutsättningar infrastruktur utanför programområdet	3
2.2	Förutsättningar detaljplan och exploatering	3
2.3	Kollektivtrafik	5
2.4	Gång- och cykeltrafik	6
2.5	Biltrafik	6
2.6	Transporter för gods och avfall	8
2.7	Byggskede	9
2.8	Drift och underhåll	10
2.9	Bilparkering	11
2.10	Cykelparkering	19
2.11	Fördjupning av parkering för Detaljplan för vård och forskning för Per Dubbsgatan	20
3.	Fördjupning av delmål	21
3.1	Delmål 1	21
3.2	Delmål 2	21
3.3	Delmål 3	22
3.4	Delmål 4	22

1. Tidigare arbete med grön resplan

I följande kapitel redovisas en beskrivning av målsättning och resvanor baserat på den gröna resplan som arbetades fram för programområdet år 2014. Efterföljande kapitel har skrivits för att komplettera den nulägesbeskrivning som togs fram i den gröna transportplanen.

1.1 Grön resplan för programområdet 2014

Grön resplan för *Änggården – Program för Sahlgrenska och Medicinareberget* 2014 togs fram utifrån att det så kallade lågalternativet (en mindre mängd exploaterbar BTA jämfört med nuvarande prognos) skulle vara dimensionerande för hur många resor med bil som skulle genereras med den planerade utbyggnaden. Utifrån detta sattes ett mål upp att biltrafiken till området inte får öka. Antalet parkeringsplatser utgjorde indikator.

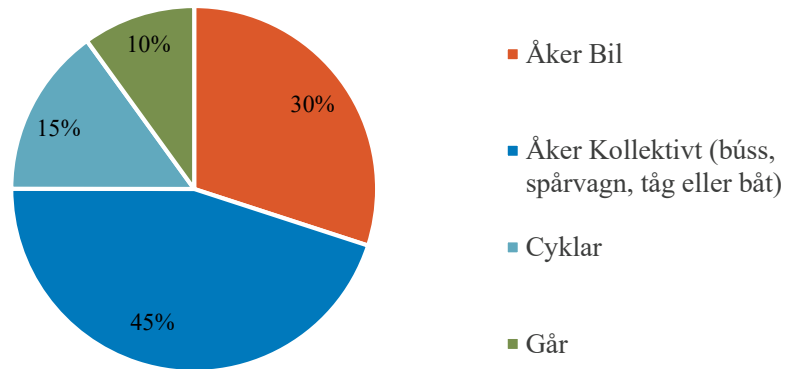
- ▶ **Mål 2014: Biltrafiken till området får inte öka**
- ▶ *Indikator 2014: Det totala antalet parkeringsplatser på Medicinareberget och Sahlgrenska får inte överstiga 2640 platser vid en utbyggnad av lågalternativet.*

För att möjliggöra målet togs flera mobilitetsåtgärder fram i en avsiktsförklaring. Flera av åtgärderna har sedan dess påbörjats trots att avsiktsförklaringen inte har undertecknats av alla parter. Exempelvis verkar de stora fastighetsägarna idag för att succesivt höja parkeringsavgifterna i området med målet att nå marknads-mässiga priser. Ett annat exempel är kapacitetshöjande åtgärder för kollektivtrafiken vilket kommer gestaltas i den nya hållplatslösning för Sahlgrenska huvudentré som utgör en stor del av innehållet i *Detaljplanen för vård och forskning vid Per Dubbsgatan*.

1.2 Resvanor

Det har inte gjorts någon resvaneundersökning för verksamheter i området de senaste åren. I arbetet med grön resplan för programområdet 2014 sammanställdes två resvaneundersökningar från 2007 och 2009. I avsaknad av nyare resvaneundersökningar utgör diagrammet i figur 1-1 den mest relevanta sammanställningen som finns tillgänglig.

Färmedelsfördelning, sammanställning för hela programområdet



Figur 1-1 Sammanställd färmedelsfördelning för hela programområdet, Sammanställningen bygger på två resvaneundersökningar för området samt en resvaneundersökning för studenter vid Pedagogien (Utbildningsvetenskapliga fakulteten, Göteborgs Universitet). Alla undersökningar genomfördes innan 2010.

2. Förutsättningar transporter, nuläge och framtid

I följande kapitel beskrivs rådande förutsättningar för arbetet med grön transportplan. Kapitlet beskriver i korthet de förutsättningar som exploateringen i programområdet medför. Texten är delvis en uppdatering av grön resplan 2014 avseende nuläget för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och biltrafik och delvis en komplettering av transporter för gods och avfall, byggskede samt drift och underhåll. Nulägesbeskrivningen för bil- och cykelparkering följs av en fördjupning av parkering inom *Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan*.

2.1 Förutsättningar infrastruktur utanför programområdet

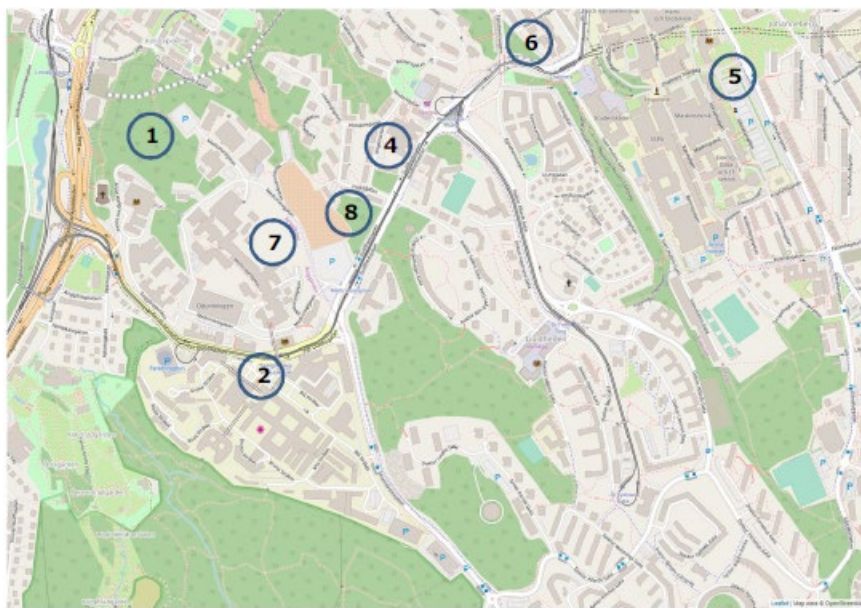
Göteborgs Stad ansvarar för stadsbyggnad och trafikutveckling i hela kommunen, vilket innebär insatser såväl för detaljplaneområdet som programområdet och övriga staden. I sammanhanget kan särskilt nämnas det ramavtal som Göteborgs Stad har tecknat med Sverigeförhandlingen där utbyggnad av kollektivtrafiken och cykelvägnätet är viktiga delar. Relevant för tillgängligheten till programområdet är åtgärden Lindholmen-Linnéplatsen: Spåranläggning och bussgata i tunnel alternativt bro under/över älven (målår 2035) vilket ökar tillgängligheten till Hisingen från Linnéplatsen i anslutning till programområdet. För utbyggnaden av cykelvägnätet är sträckan Annedalsmotet-Götaplatsen namngivet, vilket i praktiken innebär en förbättring av cykelvägnätet längs Per Dubbsgatan och Guldhedsgatan i väst-östlig riktning samt längs Ehrenströmsgatan (målår 2025).

2.2 Förutsättningar detaljplan och exploatering

Exploatering genom *Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan*, mindre bygglov och övriga planerade tillskott enligt planprogrammet för området kommer att leda till att fler verksamma, boende och besökare rör sig till, från och inom området. I storleksordningen beräknas 235 000 BTA m² verksamheter och 168 000 BTA m² bostäder byggas inom programområdet, se Tabell 2-1.

Följande utbyggnadsvolymer ligger till grund för vidare resonemang om målsättning och åtgärder i grön transportplan för programområdet. Utbyggnadsvolymer ligger även till grund för trafikanalyserna som utgör underlag till detaljplanen¹ avseende prognosticerade trafikmängder på Per Dubbsgatan i framtiden, se vidare beskrivning om trafikflöden i kapitel 2.5.

¹ Ramböll 2018. Trafikanalys detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan. Slutlig, Malmö 2018-05-22



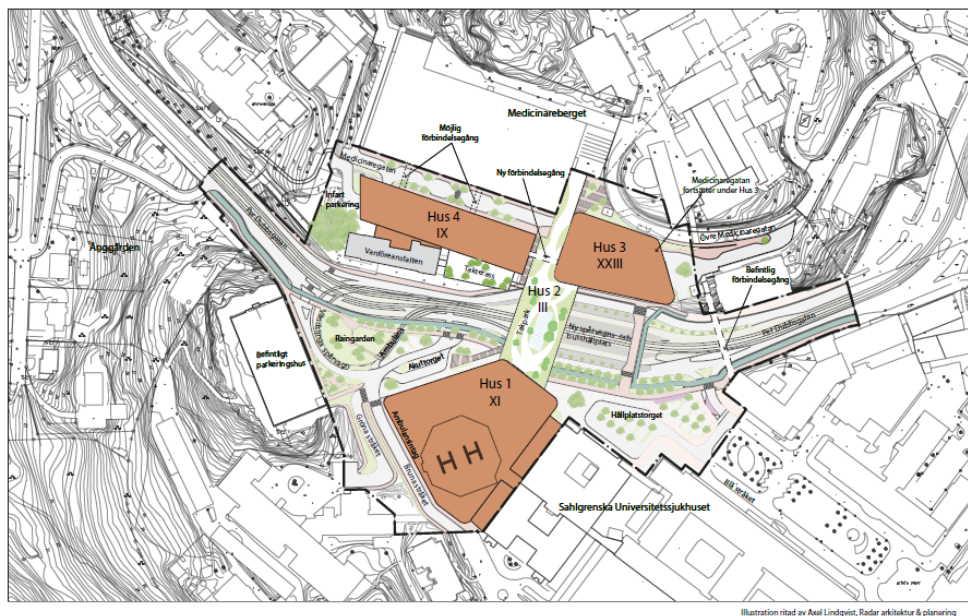
Figur 2-1 Områden som är med i trafikallstringsberäkningen och som ligger till grund för framtida trafikallstring längs Per Dubbsgatan. Källa: Ramböll

Tabell 2-1 Planerad tillkommande utbyggnad (m² BTA). I tabellen finns enbart de områden med som bedöms generera efterfrågan på parkering för bil och för cykel i programområdet.

Område	Plan	Tillkommande BTA m ²	
		Bostäder	Verksamheter
1	PLANPROGRAMMET 2013 (baseras på trafikutredning i programmet) - Hög exploatering (exkl område 2,7 och 8)	166 200	105 000
2	DP för vård och forskning vid Per Dubbsgatan - Projektdirektiv 2017	0	99 800
7	Bygglov tillbyggnad 2017 Akademiska hus & Wingårdhs (förhandsbesked) - alternativ "large"	0	25 000
8	Förskola och studentbostäder (varav 1800 kvm BTA studentbostäder)	1 800*	5 200

* Studentbostäder

Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan medför ny- och ombyggnation av fyra hus samt ombyggnad av Per Dubbsgatan och hållplats Sahlgrenska huvudentré. En skiss över de hus som ska byggas visas i figur 2-2. Byggnationen på södra sidan av Per Dubbsgatan planeras inte tillföra nya verksamheter till programområdet, utan endast ersätta befintliga lokaler i området.



Figur 2-2 Skiss över placering av de hus som ska byggas. Källa: Radar Arkitekter/Göteborgs Stad².

2.3 Kollektivtrafik

En väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik är av stor vikt för hållbar tillgänglighet till programområdet. Genom ombyggnation av hållplats Sahlgrenska huvudentré samt renodlade kollektivtrafikkörfält mellan Annedalsmotet och hållplatsen sker en förstärkning av kollektivtrafikens kapacitet, framkomlighet och attraktivitet och åtgärden är en av de mest betydelsefulla i grön transportplan.

Åtgärder kommer även att behövas för kopplingen från Dag Hammarsköldsleden till Per Dubbsgatan (i Annedalsmotet) för att säkerställa framkomligheten för buss och ambulans.

Nuläge

I dagsläget trafikeras området av spårvagn- och busstrafik med ett stort linjeutbud. I närområdet finns fyra hållplatser, Sahlgrenska huvudentré, Medicinaregatan, Annedalskyrkan och Sahlgrenska södra.

Området angörs även av flexlinjen genom fyra olika linjer. Genom flexlinjen sker en viss andel av sjukresor som inte är färdtjänstgrundade.

Framtid

Trafikkontoret har i en uppdragsrapport bedömt kapacitetsförutsättningarna för befintlig och framtida kollektivtrafik till och från de två hållplatser som ligger längs Per Dubbsgatan/Guldhedsgatan. Slutsatsen är att om längre spårvagnar införs i Göteborg som enda åtgärd kommer kollektivtrafiken att högst troligt ha tillräcklig kapacitet för de resor som förväntas ske till området 2035 sett till antal

² Göteborgs Stad 2018. Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan – Illustrationsritning koncept 2018-10-05. Samrådshandling DP oktober 2018.

fordon och turtäthet³. Västtrafik bedömer att det är sannolikt att antalet spårvagnar som trafikerar hållplatsen kommer att öka.

Utöver beskrivna åtgärder har ytterligare åtgärdsområden identifierats i arbetet med grön transportplan avseende hållplatsutformning, erbjudande om årskort för kollektivtrafiken och eventuellt patientresor och anropsstyrd trafik.

2.4 Gång- och cykeltrafik

Förutsättningarna för gång och cykel är viktiga för att en överflyttning av resor från bil till andra färdmedel ska möjliggöras. Förutsättningarna berördes i arbetet med grön resplan 2014 och bedöms vara i stort oförändrade. De åtgärder som listades då för olika parter är fortsatt aktuella med mindre konkretiseringar där så är möjligt. Nedan redovisas därför bara en kort sammanställning av nuläget och åtgärder som planeras i detaljplanen samt den vision som beskrivs i campusplanen för Medicinareberget⁴.

Nuläge

Gång- och cykelvägnätet i området är av varierande karaktär och kvalitet. Längs de stora gatorna finns det separerade gång- och cykelbanor men i övrigt samsas cyklisterna och fotgängarna ofta om samma yta. Medicinareberget är kuperat vilket begränsar tillgängligheten med gång och med cykel.

Framtid

Det finns flera planerade åtgärder och förslag för hur gång- och cykelvägnätet kan stärkas i området. Längs Per Dubbsgatan, Ehrenströmsgatan och Guldhedsgatan kommer Göteborgs Stad att öka standarden för att cykelbanorna ska klassas som pendelcykelnät. Dessa satsningar, som delvis är finansierade via stadsmiljöavtal, stärker förutsättningarna för cykling såväl inom programområdet som längs anslutande större gator och vägar. I detaljplaneområdet för Per Dubbsgatan kommer förutsättningarna för fotgängare att förbättras med en ny hållplatsutformning, bredare gångbanor samt längre gröntider vid övergångsställen.

I campusplanen för Medicinareberget föreslås en ny cykelväg som binder samman Guldhedsgatan med Annedal via koloniområdet. Idag finns en gångbana för samma sträckning. En sådan lösning behöver studeras vidare på grund av stora variationer i topografin.

2.5 Biltrafik

Nuläge

Biltrafikens omfattning i området har till stor del behandlats i den trafikanalys⁵ som utgör underlag till *Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan*.

³ Göteborgs Stad, Trafikkontoret 2018. Uppdragsrapport Bedömning av kapacitet för befintlig och framtida kollektivtrafik – Sahlgrenska huvudentré. Version 0.9. Datum 2018-02-27

⁴ Göteborgs Universitet, Akademiska Hus 2017. Campusplan – Campus och Medicinareberget 2017-2040. Inobi AB och Wingårdh Arkitektkontor AB

⁵ Ramböll 2018. Trafikanalys detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan. Slutlig, Malmö 2018-05-22

Analysen beskriver nuläge utifrån uppmätta trafikflöden samt den simuleringsmodell som används. Framkomligheten för bil är i dagsläget tillfredställande enligt genomförd trafikanalys i närområdet, WSP, 2018-09-03.

Taxi och färdtjänsttransporter till Sahlgrenska hänvisas oftast till huvudentrén och infarter till området som används är från Ehrenströmsgatan och vid hållplats Sahlgrenska huvudentré. Viktiga målpunkter för färdtjänst- /serviceresor är:

- ▶ Per Dubbsgatan 4
- ▶ Bruna stråket 5 - Dialysen
- ▶ Medicinaregatan 12 A och B
- ▶ Huvudentrén
- ▶ Akuten

Framtid

Slutsatsen i tidigare nämnd trafikanalys⁶ visar att en ombyggnad av hållplatsen vid Sahlgrenska minskar kapaciteten för biltrafik på Per Dubbsgatan. Gatan bedöms inte kunna hantera dagens trafikmängder under maxtimman efter ombyggnad. Samtidigt visar alstringsberäkningar att exploateringar i programområdet och i området kring Guldheden/Chalmers medför att cirka 8 000 fordonsrörelser per vardagsdygn tillkommer på Per Dubbsgatan om inga särskilda åtgärder genomförs. Trafikanalysen visar att med trafikstrategins mål om överflyttning till hållbara trafikslag skulle alstringen kunna reduceras till 4 000 tillkommande fordonsrörelser per vardagsdygn.

Om de trafikstrategiska målen uppnås och alstringen från närområdet begränsas till 4 000 fordon per dygn visar trafikanalysen att följande förändringar måste ske för att trafikmängden på Per Dubbsgatan ska minska totalt sett vilket krävs för att säkerställa tillgängligheten ⁶:

- ▶ En del motorfordon som idag trafikerar Per Dubbsgatan måste välja annan väg.
- ▶ En del motorfordon som idag trafikerar Per Dubbsgatan behöver resa på andra tider än under maxtimman.
- ▶ En del motorfordon som idag trafikerar Per Dubbsgatan behöver försvinna och resor flyttas över till gång, cykel och kollektivtrafik.

Både i nuläget och i framtiden utgör genomfartstrafik på Per Dubbsgatan en betydande andel av det totala antalet fordonsrörelser. Antalet fordonsrörelser med start eller mål inom programområdet kan förenklat översättas till antalet belagda parkeringsplatser i programområdet. Denna utredningen bedömer att beläggningen på parkeringsplatserna i programområdet kommer att öka, motsvarande ca 1 700 nya fordonsrörelser per dygn. Kapacitetsbegränsningen vid hållplats Sahlgrenska huvudentré medför således att genomfartstrafiken på Per Dubbsgatan måste minska mer under maxtimman jämfört med om ingen exploatering alls hade skett i programområdet.

⁶ Ramböll 2018. Trafikanalys detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan. Slutlig, Malmö 2018-05-22

Åtgärder som har diskuterats under arbetet med grön transportplan avseende biltrafik är, utöver parkering, (se separat kapitel) hur Medicinaregatan är reglerad. I campusplanen för Medicinareberget finns en idé om att gatan ska regleras/byggas om för dubbelriktad trafik i den södra delen kring Odontologen. Vidare beskriver campusplanen för Medicinareberget en vision om ett bilfritt campus 2040. Visionsplanen för Sahlgrenska beskriver en trafikstruktur där biltrafiken leds till Per Dubbsgaraget i väster, via Ehrenströmsgatan till parkeringsanläggningarna i söder, samt till huvudentrén (hämta/lämna-funktion). I övriga delar av området föreslås i visionsplanen att biltrafik ska möjliggöras men att den ska vara nedtonad.

2.6 Transporter för gods och avfall

Utöver persontransporter sker gods- och avfallstransporter till verksamheterna i programområdet och detaljplaneområdet. Dessa transporter måste kunna komma fram för att verksamheterna ska fungera, samtidigt som deras negativa påverkan på trafiksystemet behöver minimeras då fler ska dela på samma utrymme.

Nuläge

Verksamheterna på Sahlgrenskasidan är godsintensiva med ett stort flöde av varor in till och avfall ut från området. Merparten av dessa transporter, ca 95 %, sker via en samlastningscentral i sydöstra delen av området, med infart från Ehrenströmsgatan. Inne på området sker distribution till verksamheterna via ett kulvertsystem vilket innebär att få tunga fordon rör sig i området. Västfastigheter har genom avtal styrt körvägar för tunga transporter till Ehrenströmsgatan för att undvika att transporterna belastar Per Dubbsgatan⁷. De godstransporter som förekommer inne på området består i huvudsak av leveranser till gasklockor samt sjukvårdsrelaterade specialtransporter, exempelvis prover och blod. Specialtransporterna sker ofta med personbilar mellan Sahlgrenska sjukhus och kraven på korta körtider är höga.

Verksamheterna på Medicinareberget försörjs i huvudsak av två större godsmottagningar samt ytterligare två platser som tar emot tunga transporter. Avfallshantering är inte samordnad utan sker utspritt i området. Akademiska hus har som fastighetsägare rådighet över en stor del av gods- och avfallshanteringen, men även serviceenheten på GU kan påverka universitetets godslösningar. Vidare finns exempelvis en restaurang som styr sin egen gods- och avfallshantering. Det finns en sopsug på området som till viss del samlar avfall till en specifik upphämningspunkt.

Framtid

Gods- och avfallstransporter till och från Sahlgrenska bedöms bidra till minimal negativ påverkan i området utifrån två aspekter – transportvägar styrs via Ehrenströmsgatan och lokal distribution i området sker i huvudsak via kulvertar. För verksamheterna på Medicinareberget kan det finnas potential för ett samlat grepp med samlade punkter för lastning och lossning av gods- och avfall. I

⁷ Möte Peter Gustavsson, Västfastigheter 2018-02-16

campusplanen för Medicinareberget beskriver Akademiska hus och GU en önskvärd inriktning för tunga transporter⁸:

”Transporter till och från campus ska ordnas och samlas till ett fåtal platser. Externa transporter och tung trafik ska undvikas inom campus”

Föreslagen inriktning ligger i linje med synsättet i grön transportplan och föreslås som en konkret åtgärd.

2.7 Byggskede

Byggskedet är en del av grön transportplan utifrån aspekterna att tillgängligheten till området måste upprätthållas även under byggskedet för att verksamheterna ska fungera. Därutöver visar forskning att benägenheten att ändra beteende är större när yttre förändringar sker i ens förutsättningar att resa, vilket ett byggskede med omledningar och begränsningar av framkomlighet kan innebära. Därför behöver byggskedet beaktas i arbetet med en omställning till fler hållbara resor till och från området.

Nuläge

Västfastigheter har tidigare erfarenheter av större ombyggnationer på Sahlgrenskaområdet där byggtransporterna uppges ha fungerat väl. Västfastigheter har exempelvis avtalat med entreprenörer att byggtransporter till området ska ansluta söderifrån via Ehrenströmsgatan för att inte Per Dubbsgatan ska belastas.

Framtid

Det finns en uttryckt ambition från byggande parter att byggskedet inte ska innebära en försämrad tillgänglighet för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Exploateringen i *Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan* innebär byggnation över Per Dubbsgatan, vilket ställer höga krav på en noggrann planering för att ambitionen ska uppnås. Då kollektivtrafiken är det färdmedel som transporterar flest personer till och från området bör dess framkomlighet prioriteras, vilket också har påtalats av Västtrafik. Samtidigt är det viktigt att det finns möjlighet att cykla längs Per Dubbsgatans sträckning då pendelcykelstråket innebär att genomfartstrafiken med cykel är prioriterad enligt Göteborgs Stads cykelprogram.

Vidare behöver tillgängligheten till fastigheter på Medicinareberget säkerställas under byggskedet. Tillgängligheten med bil och tunga transporter till dessa fastigheter möjliggörs via Medicinargatan vilket är en gata på kvartersmark. Det ställer krav på samordning och en gemensam plan mellan befintliga fastighetsägare och fastighetsutvecklare så att acceptabel tillgänglighet bibehålls under byggskedet.

⁸ Göteborgs Universitet, Akademiska Hus 2017. Campusplan – Campus och Medicinareberget 2017-2040. Inobi AB och Wingårdh Arkitektkontor AB

I området finns därutöver lokaler med särskilt känslig forskningsutrustning som det måste tas hänsyn till i byggskedet. Det avser främst rörelser från sprängning och särskilda metoder kan komma att behöva användas.

Följande information är relevant för grön transportplan och för genomförandestudien (GFS:en, allmän platsmark) och för motsvarande samordning av byggskedet på kvartersmark för *Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan*:

- ▶ Västfastigheter kommer att fortsätta avtala med entreprenörer att byggtransporter i huvudsak ska trafikera Ehrenströmsgatan.
- ▶ För byggnation av hus 3, se figur 2-2, kommer byggleveranser att behöva transporteras via Medicinaregatan.
- ▶ Tillgänglighet till befintlig byggnad vid Medicinaregatan 8A/8B/9/10 påverkas av byggskedet, bland annat en lunchrestaurang, vilket måste hanteras, särskilt avseende godstransporter och räddningstjänst.
- ▶ Tillgänglighet till befintliga byggnader vid Medicinaregatan 12, Odontologen (HIGAB) samt Vanföre 1 (Akademiska Hus) påverkas av byggskedet vilket måste hanteras, framförallt under byggnation av hus 3.
- ▶ Det saknas alternativa vägar inom Medicinareberget för att omleda trafik, speciellt tunga transporter.
- ▶ Eventuella avspärrningar behöver anpassas så att de inte påverkar Biomedicinska fakulteten.
- ▶ Byggnation över Per Dubbsgatan kan kräva nattarbete för att trafiken inte ska påverkas i för hög utsträckning.

Följande nya åtgärder har diskuterats under arbetet med grön transportplan:

- ▶ Aspekterna tillgänglighet, säkerhet och trygghet behöver betonas i de åtgärder som rör gång, cykel och kollektivtrafik i byggskedet.
- ▶ Information om byggpåverkan behövs till resenärer och verksamma.
- ▶ Det behövs en byggordningsplan för både allmän platsmark och kvartersmark (tas delvis fram via GFS men bara för allmän platsmark).
- ▶ Det behöver säkerställas att ombyggnaden inte inverkar negativt på arbetsmiljön för befintliga verksamheter.
- ▶ Det behövs en samordning⁹ om byggtrafik i övriga staden.

2.8 Drift och underhåll

Nuläge

I Västfastigheters befintliga avtal med entreprenör på Sahlgrenskaområdet står det att ytor där många rör sig ska prioriteras avseende drift och underhåll, särskilt i anslutning till större entréer. Västfastigheter bedömer att dagens nivå avseende drift och underhåll är tillräcklig även i samband med byggnation i ny detaljplan. Det pågår ett arbete med att förbättra skyltning på området, men det betonas att kontinuerliga ombyggnationer gör det svårt att upprätthålla en felfri skyltning.

Akademiska hus är fastighetsägare och ansvarar för drift och underhåll för nästan hela Medicinaregatan och vinterväghållar även resterande delar efter avtal med

⁹ Genom SAMKO som redan är etablerat.

Göteborgs Stad. Akademiska hus underhåller även vissa trappor och gångbanor på Medicinareberget.

Göteborgs Stad ansvarar för drift och underhåll av allmän platsmark i området enligt ordinarie prioriteringar.

Framtid

Följande nya åtgärder har diskuterats under arbetet med grön transportplan:

- ▶ Det behövs kontinuerligt uppdaterad information till slutanvändare, exempelvis avseende vägvisning och omledning.
- ▶ Det behöver arbetas med teknisk utveckling, exempelvis vägvisning i telefon/webb.

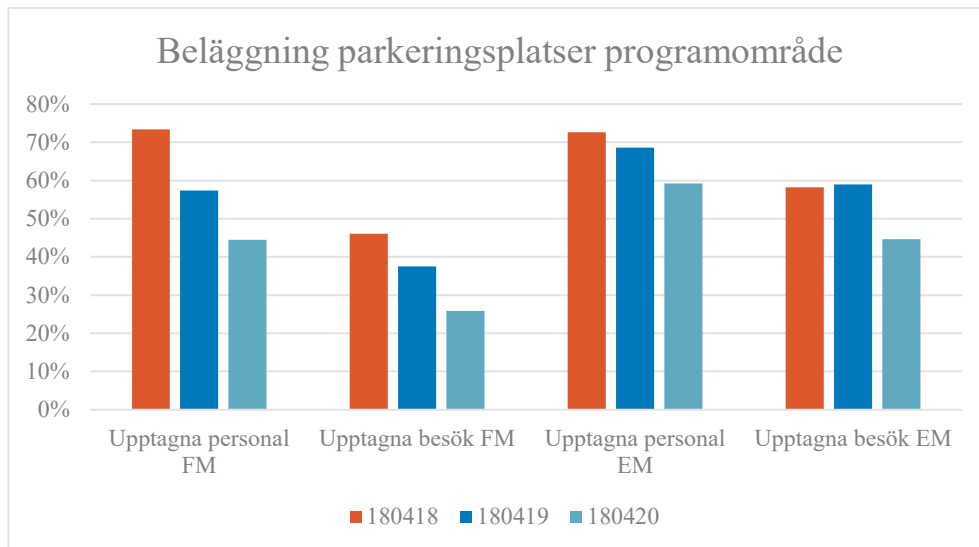
2.9 Bilparkering

Nuläge

Vid en inventering i april 2018¹⁰ fanns det knappt 3 190 parkeringsplatser för bil inom programområdet. Av dessa är ca 45 % avsedda för verksamma och 55 % för besökare. Vid samma inventering gjordes en beläggningsstudie som visade att beläggningen för besöksparkering sett till hela programområdet var lägre än 60 % vid alla tillfällen. Beläggningen på parkeringsplatser för verksamma var som högst den 18 april, då 73 % av parkeringsplatserna var upptagna.

Vid det tillfälle beläggningen var som högst i programområdet fanns det 1 090 lediga parkeringsplatser på området. Beläggningen på hela området var 65 %. Det är 1 procentenhet lägre jämfört med den beläggningsstudie som genomfördes år 2014. Under april 2018 uppmättes genom en trafikräkning ett trafikflöde som var högre än ÅMVD-värdet för 2017, vilket indikerar att beläggningsstudien genomfördes vid ett tillfälle på året då efterfrågan på bilparkering är hög.

¹⁰ Analys av beläggningsstudie genomförd av Västfastigheter 18-20 april 2018. Beläggningen uppmättes vid två tillfällen/dag, på morgon/fm och på em.



Figur 2-3 Uppmätt beläggning förmiddag resp. eftermiddag på samtliga parkeringsplatser inom programområdet, april 2018. Källa: Västfastigheter. Data bearbetad av Trivector.

Vid en uppdelning av parkeringsplatserna på var sin sida om Per Dubbsgatan framgår det att majoriteten av områdets parkeringsplatser, ca 1 950 st, finns på Sahlgrenskasidan. På och nedanför Medicinareberget (norr om Per Dubbsgatan/Guldhedsgatan) finns ca 1 240 parkeringsplatser. Beläggningsstudien visade att som minst fanns det 549 lediga parkeringsplatser på Sahlgrenskaområdet och 539 lediga på och nedanför Medicinareberget. Sedan 2014 har beläggningen ökat några procentenheter på och nedanför Medicinareberget och minskat med motsvarande på Sahlgrenskaområdet.

Tabell 2-2 Högst uppmätt beläggning under de tre dagarna inventeringen genomfördes. Samtliga toppar ägde rum den 18 april, förutom för beläggning på besöksparkering på Medicinareberget som var något högre den 19 april.

	FM		EM	
	Personal	Besök	Personal	Besök
Sahlgrenska	71 %	52 %	72 %	72 %
Medicinareberget	100 % *	43 %	85 %	55 %

* Antalet parkeringsplatser för personal/verksamma vid Medicinareberget uppgår endast till 100 platser. Vid samtliga inventeringstillfällen fanns ledig kapacitet för personal i det norra P-huset, som i sammanställningen klassas som besöksparkering.

Beläggningsstudien visar att tillgängligheten till bilparkering är god vid de flesta tidpunkterna och på det flesta parkeringsytorna. Undantaget är parkering för verksamma vid Medicinareberget där det var fullbelagt vid ett tillfälle. Anledningen är att antalet parkeringsplatser för verksamma på och nedanför Medicinareberget är förhållandevis få, 100 st, vilket medför att den höga lokala beläggningen inte avspeglas i den totala beläggningen för de båda områdena. Missvisande i tabellen är att verksamma på Medicinareberget även kan parkera i parkeringsanläggningen längst i norr där beläggningen aldrig översteg 40 %. Slutsatsen är att sett till hela området Medicinareberget fanns det god tillgång till parkeringsplatser för verksamma även på förmiddagen den 18 april, även om platserna närmast entréerna var belagda.

Under den dagen flest verksamma stod parkerade var det i stort sett bara i de södra parkeringsanläggningarna och i parkeringsanläggningen längst i norr det fanns ledig kapacitet, vilket är logiskt då dessa parkeringsplatser ligger längst bort från verksamheternas entréer.

Reglering och administration

År 2013 togs ett politiskt beslut i Regionstyrelsen i Västra Götalandsregionen (VGR) om att införa parkeringsavgifter och samtidigt renodla hanteringen av parkering inom regionen, så att parkeringskostnader och -intäkter hanteras helt skilt från sjukhusens ekonomi. Parkeringen hanteras därefter istället av Parkeringsenheten på Västfastigheter, lokalförsörjare åt regionen, en förvaltning styrd av Fastighetsnämnden. Parkeringsenhetens verksamhet finansieras av parkeringsavgifter och ska vara helt självförsörjande.

VGR har inget kösystem för försäljning av parkeringstillstånd utan samtliga tillstånd säljs i mån av tillgång via en digital tillståndstjänst. Personalen betalar för digitala tillstånd, som bygger på registreringsnummer, köpta via en webbportal eller via en mobilapplikation. De anställda väljer själva när en ny 30-dagarsperiod ska börja gälla. Alternativet med löneavdrag för parkeringstillstånd har valts bort eftersom det innebär för mycket administrativt arbete. Besökare köper parkeringsbiljetter i automater, via SMS eller i mobilapplikation.¹¹

GU har slutat att använda parkeringstillstånd vilket innebär att verksamma betalar parkeringsavgift via automat/SMS på samma sätt som besökare. Därutöver finns ett mindre antal parkeringsplatser på Medicinareberget som är reserverade/förhyrda.¹² Parkering sker i mån av plats.

Följande regler gäller för GU:s anställda¹³:

”För att kunna disponera universitetets parkeringsplatser måste man vara universitetsanställd eller vara anställd vid en verksamhet som hyrs in i universitets lokaler. Behörigheten innebär att man betalar samma taxa på Göteborgs universitets parkeringsplatser samt ha en behörighetsdekal för respektive parkeringsområde. Dekalerna är kostnadsfria och gäller per kalenderår.”

”Tillståndsgivning för reserverad parkeringsplats är starkt restriktiv. Plats hyrs ut till universitetets fordon och till bilpoolen, annars krävs ett omfattande behov av bil i tjänsten.

Inom universitetet är det fakultetsnämnden (oftast är det kanslichefen) som beslutar om en reserverad parkeringsplats skall hyras.”

Taxa

För VGR gäller att marknadsvärdet utgör grunden för parkeringsavgifterna som beräknas genom en inventering av parkeringsplatser inom 7 minuters gångväg

¹¹ Telefonintervju med Patrik Skoglund, enhetschef Parkeringsenheten, Västfastigheter, 2017-12-12.

¹² Mailkonversation Västfastigheter april 2018. Samordnare parkeringsutredning för programområdet.

¹³ Göteborgs Universitet 2015. Parkeringsvillkor inom Göteborgs universitet parkeringsområden. Augusti 2015. Dnr V 2015/675

från sjukhuset. Taxan som revideras med jämna mellanrum är för 2018 beslutat till:

- ▶ 400 kr/mån (240 kr/mån kvällar och helger) för verksamma
- ▶ 12 kr/tim (5 kr/tim nattetid) för besökare.

En bedömning som parkeringsenheten har gjort är att taxorna för verksamma framöver bör motsvara 600-700 kr/mån för att hamna i nivå med beräknat marknadsvärde i närområdet i Göteborg.

För GU:s anställda gäller följande taxor¹⁴:

- ▶ Normaltaxan för parkering på universitetets parkeringsplatser är 5 kr/timme, 20 kr/5 timmar och 30 kr/heldag. Normaltaxan för parkeringsplats i garage är 35 kr/heldag. Dagstaxorna motsvarar cirka 600 kr per månad.

Framtida förutsättningar för bilparkering

I samband med exploatering i området kommer efterfrågan på parkering att förändras. Tillkommande utbyggnadsvolymer innebär enligt de valda parkeringstalen, se tabell 2-4, att 1 127 parkeringsplatser för bil behöver säkerställas inom programområdet för tillkommande ytor vilka visas i tabell 2-3.

Tabell 2-3 Sammanställning av hur många parkeringsplatser för bil som behöver säkerställas för området. Sammanställningen utgår från kända uppgifter i september 2018.

Område	Plan	Tillkommande BTA m ²		Tillskott efterfrågan bilparkering	
		Bostäder	Verksamheter	Bostäder	Verksamheter
1	PLANPROGRAMMET 2013 exkl. område 2, 7 och 8	166 200	105 000	648	263
2	DP Per Dubbsgatan	0	55 500*		139
7	Bygglov tillbyggnad 2017 Akademiska hus (Naturvetenskap Life)	0	25 000		63
8	Förskola och studentbostäder	1 800**	5 200	1	15
Summa per kategori		168 000	235 000	649	478
Summa parkeringsplatser		1 127			

* Baserat på 2 220 tillkommande personer med en för parkeringstal grundnivå om 40 anst/1 000 m² BTA. $(2220/40)*1000=55\,500$ m² BTA. Omräkning har gjorts på grund av lägre personaltäthet för Life Science motsv. 24 anst/1 000 m² BTA.

**Studentbostäder

Val av parkeringstal

Parkeringstalen i tabell 2-4 ligger till grund för sammanställningen i tabell 2-3. Parkeringstalen inkluderar besöksparkering. De parkeringstal som har valts för programområdet motsvarar mitten av normalspannen för de olika kategorierna. Valet baseras på en bedömd förväntad minskning av dagens

¹⁴ Göteborgs Universitet 2018. Medarbetarportalen. Tillgänglig: <https://medarbetarportalen.gu.se/campusservice/parkering>

färdmedelsfördelning till 11-15 % bilförarandel för verksamma i hela programområdet år 2035. Det kan jämföras med dagens bilförarandel för Chalmers campusområden¹⁵ som enligt en resvaneundersökning 2018 är 15 % bilförarandel för vanebilister¹⁶. Nivån på förväntad andel bilförarandel bedöms ligga i linje med effektmålen i trafikstrategin och med målsättning i andra pågående stadsbyggnadsprojekt i innerstaden i Göteborg, t. ex. Backaplan, Frihamnen, Masthugget och Centralenområdet.

Tabell 2-4 Parkeringstal för exploatering i programområdet, besöksparkerings är inkluderad.

Parkeringstal för bil / 1000 m ² BTA	Normalspann		Parkeringstal för programområde
	Min	Max	
Bostäder (lgh)	0,2	0,5	0,35
Bostäder (1 000 m ² BTA)	2,2	5,6	3,9
Studentbostäder (lgh)	0	0,1	0,05
Studentbostäder (1 000 m ² BTA)*	0	1,1	0,55
Verksamheter (kontor 1 000 m ² BTA)	0	5	2,5
Verksamheter (Förskola 1 000 m ² BTA)*	0	5,5	2,75

* I innerstaden inklusive Älvstaden, den utvidgade innerstaden och strategiska knutpunkter, bör utrymme för parkering utöver ovan angivna ändamål hållas nära noll.

Konsekvenser om högre parkeringstal används

Att planera området med högre parkeringstal än de valda innebär att det behöver tillskapas fler parkeringsplatser (än vad som finns idag) i programområdet i takt med att planerad exploatering äger rum. Om fler parkeringsplatser tillskapas i programområdet kommer mer biltrafik att alstras, vilket motverkar delmålet att *Antalet tillkommande fordonsrörelser på Per Dubbsgatan under förmiddagens och eftermiddagens maxtimma ska minimeras*, vilket i förlängningen leder till en försämrad framkomlighet på Per Dubbsgatan.

Konsekvenser om lägre parkeringstal används

Att planera området med lägre parkeringstal än de valda innebär att bilförarandelen behöver bli lägre, under 10 %, vilket bedöms vara svårt att uppnå samt att det är lägre än de effektmål som finns i trafikstrategin och i andra mer centrala stadsutvecklingsområden.

¹⁵ Merparten (83 %) av de svarande arbetade på Campus Johanneberg.

¹⁶ IVL 2018. Resvaneundersökning Chalmers 2018. rapportnummer U 6051.

Fördjupning val av parkeringstal, underlag för bedömning vid bygglov

Nivån på parkeringstalen (se tabell 2-4) för grön transportplan har valts för att planering av parkering i programområdet ska bidra till att nå målsättningen för grön transportplan. Detta angreppssätt följer metodiken som Göteborgs Stad arbetar efter i samband med gröna transportplaner i andra stadsutvecklingsprojekt. Angreppssättet skiljer sig däremot delvis från metodiken att välja parkeringstal enligt Göteborgs Stads riktlinjer och anvisningar för mobilitet och parkering då dessa inte är anpassade för utbyggnad av större stadsdelar och sjukhusområden. För att möjliggöra likabehandling i bedömning av bygglovshandlingar redovisas nedan hur val av parkeringstal kan inordnas i de fyra stegen i den arbetsprocess som redovisas i riktlinjer för mobilitet och parkering. Eftersom det saknas detaljerad handledning för hur reducering av parkeringstal för verksamheter ska bedömas görs nedan en sammanvävning i beskrivningen för mobilitetsförutsättningar för bostäder och verksamheter. Eftersom en av de största verksamheterna i området är sjukhus finns i riktlinjerna stöd för en särskild utredning, vilket motsvarar detta dokument.

1. Normalspann

Normalspann är enligt område *Innerstaden inkl. Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter* för bostäder och verksamheter.

2. Lägesbedömning

Området har bra kollektivtrafik och cykelinfrastruktur vilket kommer att förbättras över tid, både i närområdet och i ett större perspektiv. Här kan nämnas kommande ombyggnad av hållplats Sahlgrenska huvudentré och uppgradering av cykelbana i området till pendelcykelstråk. Utbyggnad av programområdet ger underlag till mer service i närområdet för boende och verksamma utöver det som finns idag (apotek, akutmottagning, vårdcentral, kiosker, restauranger). Lägesförutsättningarna bedöms kunna motivera reducering av parkeringstalen för både bostäder och verksamheter.

3. Projektanpassning

Det kommer att finnas särskilt goda förutsättningar för samnyttjande av bilparkering, då stora befintliga ytor för verksamhetsparkering kan samnyttjas med besöksparkering men också till viss grad med boendeparkering. Parkeringsköp möjliggörs i avsiktsförklaringen. Eftersom utbyggnad av bostäder ligger längre fram i tiden är lägenhetsfördelningen okänd. Projektanpassning bedöms kunna motivera reducering av parkeringstalen för verksamheter.

4. Mobilitetslösningar

För varje detaljplan och bygglov ska en avsiktsförklaring tas fram som redovisar vilka mobilitetsåtgärder varje part har för avsikt att genomföra. Merparten av dessa åtgärder kan sedermera bindas upp i olika typer av avtal. Mobilitetsåtgärder i avsiktsförklaringar för grön transportplan för programområdet ska motsvara minst baspaket + nivå 1 för bostäder baspaket + nivå 2 för verksamheter enligt reduceringsmodellen i anvisningar till riktlinjerna för mobilitet och parkering.

Tabell 2-5 Bedömning av stegvis avdrag av parkeringstal. I tabellen visas för varje steg de reducerade parkeringstalen. För bostäder är reduceringen 0,1 i steg 4, motsvarande avdrag för baspaket samt nivå 1 med kompletterande åtgärder. För verksamheter, kontor bedöms mobilitetsåtgärder i avsiktsförklaringen minst motsvara baspaket samt nivå 2 med kompletterande åtgärder, vilket bedöms motsvara ett avdrag på 1,5 parkeringsplatser per 1 000 m² BTA.

Typ av bebyggelse	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
Bostäder, lgh	0,5	0,45	0,45	0,35
Verksamheter, kontor, 1 000 m ² BTA	5	4,5	4	2,5

Förändrad användning av befintliga parkeringsplatser

För att nå målsättningen för grön transportplan och för att minska alstrad trafik på Per Dubbsgatan behöver användningen av befintliga parkeringsplatser förändras. Målsättningen har brutits ner till ett konkret delmål som förutsätter att 25 % av de verksamma som idag parkerar inom programområdet ska byta färdmedel till år 2035. En sådan utveckling skulle frigöra 255 befintliga parkeringsplatser som idag används av verksamma i programområdet.

Sammanställning bilparkering, parkeringstal och målstyrd framtida efterfrågan

De parkeringstal som har valts för tillkommande exploatering innebär att det behöver tillföras parkeringsplatser för bil till området för att kompensera för de parkeringsplatser som försvinner i samband med byggnation och exploatering, se tabell 2-6.

Tabell 2-6 Sammanställning av beräknat överskott/underskott utifrån valda parkeringstal. Sammanställningen utgår från kända uppgifter i september 2018.

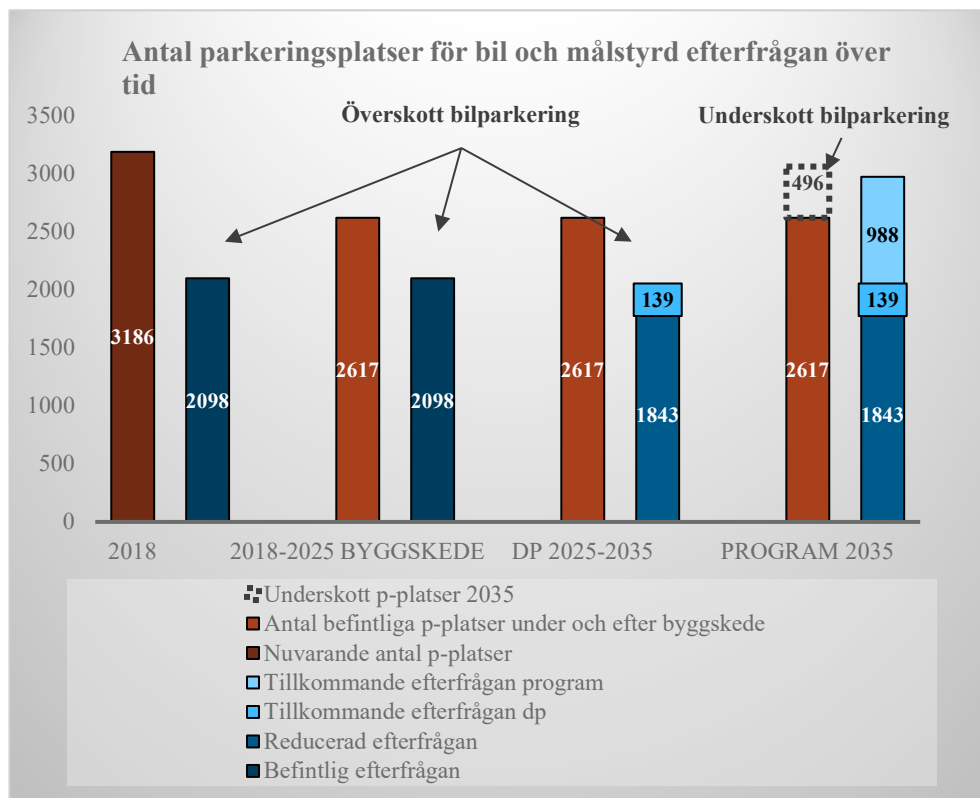
	Medicinare- berget	Sahl- grenska	Totalt
Parkeringsplatser idag	1 239	1 947	3 186
Uppmätt beläggning (högsta uppmätta värde)	56 %	72 %	65 %
Ledig teoretisk kapacitet	539	549	1 088
Ledig teoretisk kapacitet med -25 % reduktion av befintlig efterfrågan på bilparkering. Motsv. 255 parkeringsplatser.			1 343
Befintliga parkeringsplatser som kommer att försvinna i samband med exploatering – Tillfälligt P-däck Med.Berg, nybyggnad väg till förskola och studentbostäder Guldhedsgatan, korttidsparkering gata + vändslinga norra porten, Besöksparkering vid Odontologen	330+64+149	20+6	569
"ledig kapacitet" för befintliga parkeringsplatser för bil, efter att parkeringsplatser har försvunnit på grund av exploatering och med -25 % minskad efterfrågan från verksamma som idag parkerar i området.			774
Totalt			
Tillkommande verksamheter, tillkommande efterfrågan bilparkering enligt valda parkeringstal		1 127	
Underskott, antal parkeringsplatser i programområdet		353	
Underskott, antal parkeringsplatser i programområdet med 10 % inbyggd överkapacitet för parkeringsplatser för verksamma för att den upplevda tillgängligheten ska bli acceptabel. Motsv. 143 parkeringsplatser.		496	

Sammanställningen i ovanstående tabell innebär att år 2035, när programmet är helt utbyggt behöver knappt 500 parkeringsplatser ersätta de 570 parkeringsplatser som tas bort inom programområdet i samband med exploatering. Den exakta siffran är i dagsläget belagd med stora osäkerheter då utvecklingen av dagens

efterfrågan på bilparkering är svår att förutse, samt svårigheter att förutsäga förändringar med avseende på hur många tusen m² BTA som kommer att byggas för de olika kategorierna.

Av underskottet på knappt 500 parkeringsplatser i programområdet kommer en del att kunna tillskapas inom *Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan* då plankartan¹⁷ tillåter två våningsplan parkering i hus 3 och 4.

För att visualisera sammanställningen i visas utbud och målstyrd efterfrågan fram till år 2035 i figur 2-4.



Figur 2-4 Sammanställning över hur utbud och målstyrd efterfrågan på bilparkering förändras i programområdet fram till år 2035.

Ett förenklat antagande om att varje belagd parkeringsplats genererar två fordonrörelser per dygn innebär att drygt 1 700 nya fordonrörelser per dygn tillkommer på Per Dubbsgatan givet den ovan beskrivna exploateringen och de valda parkeringstalen¹⁸.

¹⁷ Plankarta samrådsskede

¹⁸ Antalet fordonrörelser per parkeringsplats varierar beroende på om parkeringsplatser samnyttjas, om platsen är avsedd för boende, verksamma eller besökare. $(1127 \cdot 2) - (255 \cdot 2) = 1744$

2.10 Cykelparkering

Nuläge

Cykelparkering finns utspridd över stora delar av programområdet. Antalet cykelparkeringar totalt uppgår till 1 675 st, fördelat enligt nedan:

- ▶ Medicinareberget
 - ▶ 139 cykelparkeringar med väderskydd
 - ▶ 406 cykelparkeringar utan väderskydd
- ▶ Sahlgrenska
 - ▶ 1 100 cykelparkeringar utan väderskydd
 - ▶ 30 cykelparkeringar inomhus

Framtida förutsättningar

Det planeras för en inhägnad cykelförvaring under tak med plats för ca 60 cyklar på Medicinareberget.

För tillkommande exploatering har följande parkeringstal använts för att bedöma hur många parkeringsplatser för cykel som behöver tillskapas.

Tabell 2-7 Parkeringstal för exploatering i programområdet, besöksparkering är inkluderad¹⁹.

Parkeringstal för cykel/ 1000 m ² BTA		
Bostäder (lgh)	2,5	
Bostäder (1 000 m ² BTA)	28	
Studentbostäder (lgh)	2,5	
Studentbostäder (1 000 m ² BTA)	28	
Verksamheter (kontor 1 000 m ² BTA)	12	30 % av antal verksamma
Verksamheter (Förskola 1 000 m ² BTA)	12	30 % av antal verksamma

Utifrån den planerade exploateringen och ovan angivna parkeringstal framgår i tabell 2-8 att ca 6 950 parkeringsplatser behöver tillskapas. Merparten av dessa, ca 4 600, är för bostäder. För detaljplaneområdet behöver ca 670 parkeringsplatser tillskapas för de verksamma som tillförs i området på grund av exploateringen.

¹⁹ Göteborgs Stad 2018. Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad. Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov. Godkänd av byggnadsnämnden 24 april 2018.

Tabell 2-8 Sammanställning av hur många parkeringsplatser för cykel som behöver tillskapas.

Område	Plan	Tillkommande BTA m ²		Tillskott efterfrågan cykelparkering	
		Bostäder	Verksamheter	Bostäder	Verksamheter
1	PLANPROGRAMMET 2013	166 200	105 000	4 616	1 260
2	DP Per Dubbsgatan	0	55 500		667
7	Bygglov tillbyggnad 2017 Akademiska hus (Naturvetenskap Life)	0	25 000		300
8	Förskola och studentbostäder	1 800	5 200	50	62
Summa per kategori		168 000	235 000	4 666	2 289
Summa antal parkeringsplatser			6 955		

2.11 Fördjupning av parkering för Detaljplan för vård och forskning för Per Dubbsgatan

Sett till *Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan* visas nedan en sammanställning över vilket ansvar för parkering för bil och cykel som vilar på respektive byggande part i detaljplanområdet. Sammanställningen i tabell 2-9 bygger på att av 55 500 tillkommande m² BTA kommer 28 900 m² tillskapas i hus 2 och 3, samt 26 600 i hus 4. Parkeringsplatser för bil ska säkerställas inom programområdet vilket möjliggör flera lösningar, t.ex. ny parkering inom detaljplan eller servitut-/nyttjanderättslösning av befintliga parkeringsytor i övriga programområdet. Besöksparkering för bil som försvinner i samband med byggnation ska ersättas i programområdet och tillgängligheten ska prioriteras framför tillgängligheten till parkering för verksamma. Cykelparkering ska anordnas genom en attraktiv placering på kvartersmark nära entréerna. Plats för cykelparkering ska vara enkelt tillgänglig från cykelvägnätet.

Tabell 2-9 Sammanställning av hur många parkeringsplatser som ska tillskapas på kvartersmark. Sammanställningen utgår från kända uppgifter september 2018.

	Västfastigheter	Vitartes	Akademiska hus
Bilparkering tillkommande personer	0	72	67
Befintlig bilparkering	26*	0	135**
Summa bilparkering som ska säkerställas i programområde	26	72	202
Cykelparkering tillkommande personer	0	347	320
Cykelparkering omflyttning av personal	Utreds vidare i bygglovsskede	0	Utreds vidare i bygglovsskede
Summa cykelparkering som ska säkerställas i DP-område***	(-)	347	(320)

* Ersättning för de 26 besöksparkeringar som försvinner utanför norra porten.

** Ersättning för de 135 besöksparkeringar som enligt beläggningsstudie används.

*** Eller i direkt anslutning beroende på om DP-gräns ligger nära relevanta entréer.

3. Fördjupning av delmål

3.1 Delmål 1

- ▶ **Delmål 1: Antalet parkeringsplatser för bil i programområdet ska inte överstiga 3 180 st. Parkeringsplatser för bil kan däremot omlokaliseras/omregleras.**
- ▶ *Indikator: antal parkeringsplatser i programområdet*

Delmålet har utarbetats utifrån en tillämpning av målsättningen i Göteborgs Stads Trafikstrategi avseende förändring av färdmedelsval i Göteborg.

Följande antaganden har gjorts för att utarbeta delmål 1:

- ▶ **25 % av de verksamma som idag parkerar inom programområdet ska byta färdmedel över tid (till år 2035).** Det innebär att nuvarande efterfrågan på bilparkering för verksamma i programområdet behöver minska med motsvarande 255 parkeringsplatser. Det motsvarar en förändrad andel bilresor för befintliga verksamma med -7 procentenheter, från dagens antagna färdmedelsandel för bilresor på 30 % till 23 % år 2035.
- ▶ **Antalet parkeringsplatser för besökare hålls konstant över tid.** Det innebär att tillgängligheten för besökare och patienter till vården och till övriga verksamheter inte ska påverkas negativt (mätt i antal parkeringsplatser).
- ▶ **Parkeringsstal för beräkning av tillkommande efterfrågan på bilparkering från nya bostäder och verksamheter motsvarar mitten på intervallet som redovisas i tabell 2-2.** Parkeringsstalen motsvarar en färdmedelsandel för bilresor på cirka 7 % för tillkommande verksamma.

Sett till både befintliga och framtida verksamma i området innebär delmål 1 att 11-15 % av det totala antalet verksamma på sikt kan resa med bil och parkera i programområdet under dagtid. Andelen bilresor ligger i linje med vad som planeras för andra stadsutvecklingsprojekt i Göteborg och bedöms ligga i linje med målsättningen i Göteborgs Stads Trafikstrategi.

3.2 Delmål 2

- ▶ **Delmål 2: Antalet tillkommande fordonsrörelser på Per Dubbsgatan under förmiddagens och eftermiddagens maxtimma ska minimeras.**
- ▶ *Indikator: Antagen trafikalstring (antal resor till och från området) utifrån tillgängliga parkeringsplatser i programområdet.*
- ▶ *Indikator: Uppmätta trafikflöden på Per Dubbsgatan, utgångsår 2014.*

Som en konsekvens av delmål 1 kommer beläggningen på bilparkeringsplatserna i området att öka till år 2035 (jämfört med år 2018), vilket i sin tur innebär att antalet bilresor till och från programområdet ökar med cirka 1 700 fordonsrörelser per dygn på Per Dubbsgatan. Det är detta värde som avser ett minimerat antal tillkommande fordonsrörelser som en följd av nivån på parkeringstalen. Om området planeras med högre parkeringstal än vad som föreslagits i denna utredning kommer antalet tillkommande fordonsrörelser att öka och målsättningen kan då inte anses vara uppfylld.

3.3 Delmål 3

- ▶ **Delmål 3: Arbets- och tjänsteresor till och från programområdet ska till 85 % genomföras till fots, med cykel eller med kollektivtrafik år 2035.**
- ▶ *Indikator: Andel arbets- och tjänsteresor med bil till och från programområdet.*

Utifrån kända resvanedata har det antagits att bilförarandelen till och från programområdet är cirka 30 % för verksamma år 2018. De föreslagna parkeringstalen och begränsningen av antalet parkeringsplatser enligt delmål 1 innebär att bilförarandelen för arbets- och tjänsteresor behöver vara lägre (cirka 11-15 % år 2035), både för befintliga och tillkommande verksamma. Delmålet innebär att andelen med gång, cykel och kollektivtrafik måste öka i motsvarande omfattning, givet att andelen resor är konstant. Om delmålet inte nås kommer beläggningen på parkeringsplatser för bil att bli för hög vilket innebär att tillgängligheten med bil till området försämras.

3.4 Delmål 4

- ▶ **Delmål 4: Tillgängligheten till bilparkering för besökande patienter och anhöriga ska bibehållas under utbyggnadsperioden.**
- ▶ *Indikator: antal parkeringsplatser för besökare i programområdet. Utgångsvärde är 1 760 besöksparkeringar varav 1 100 belagda dagtid år 2018.*

Delmålet tar fasta på att tillgängligheten för besökande patienter måste värnas, uttryckt i att antalet besöksparkeringar i programområdet inte ska minska över tid, förutsatt liknande omfattning på vårdverksamheten (sett till antal besökare) som år 2018. Om beläggningen på besöksparkeringen sjunker på längre sikt (till följd av utbyggd kollektivtrafik och ändrade resvanor) kan delmålet revideras efter överenskommelse mellan de parter som har skrivit under avsiktsförklaringen.

Grön transportplan för
Program för Sahlgrenska och Medicinareberget

Avsiktsförklaring
- detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan



Göteborgs
Stad



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN



AKADEMISKA HUS

VITARTES

ENABLING
LIFE SCIENCE
DEVELOPMENT

INTEA.



PARKERING
GÖTEBORG

GÖTEBORGS STADS PARKERING AB



västtrafik

Dokumentinformation

Titel: Grön transportplan för Program för Sahlgrenska och Medicinareberget
Bild framsida: Avsiktsförklaring - detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan
Projektnr: Arkitema Sweco
Trivector 17189

Text: Rasmus Sundberg, Caroline Mattsson; Trivector Traffic

Beställare: Trafikkontoret, Göteborgs Stad
Kontaktperson: Julia Emqvist, tel 031 – 368 23 05

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2018-06-19		Beställare
0.8	2018-07-02	Åtgärder för namngivna parter	Namngivna parter
0.9	2018-11-01	Revidering efter synpunkter	Namngivna parter
1.0	2019-03-28	Revidering efter synpunkter	Namngivna parter

Förord

I samband med framtagandet av *Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan* har en arbetsprocess bedrivits inom ramen för en grön transportplan för programområdet (*Program för Sahlgrenska och Medicinareberget*). Arbetet har resulterat i en **bakgrundsrapport** som innehåller en nulägesbeskrivning av trafik- och transportsituationen i programområdet samt en **avsiktsförklaring** (detta dokument) där det beskrivs vilka mobilitetsåtgärder som underskrivande parter avser genomföra. Syftet med arbetet har varit att säkerställa att åtgärder ska genomföras för att möjliggöra en storskalig exploatering i programområdet samtidigt som en fungerade mobilitet upprätthålls.

Arbetet med grön transportplan genomfördes år 2018 med fokus på att möjliggöra antagandet av den första detaljplanen inom programområdet (*Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan*) samt efterföljande bygglov för byggnader inom aktuell detaljplan. Trafikkontoret, Göteborgs Stad, har varit initiativtagare till arbetet och parter från offentlig och privat sektor har medverkat. Arbetet är en vidareutveckling av den gröna resplan som togs fram i samband med programbeskrivningen vilken antogs år 2014.

I kommande detaljplane- och bygglovsarbeten inom programområdet ska motsvarande process genomföras och avsiktsförklaringar likt denna ska tas fram.

Göteborg, mars 2019

Sammanfattning

I nuläget (2018) finns bra och mindre bra aspekter avseende tillgängligheten med bil, nyttotrafik, kollektivtrafik, gång och cykel till området Medicinareberget/Sahlgrenska. Med planerad exploatering av området, och i övriga Göteborg, kommer antalet resor och transporter till, från och igenom området att öka. För att säkerställa att tillgängligheten i området ska vara god/acceptabel på längre sikt behöver därför ett helhetsgrepp tas som möjliggör att den framarbetade övergripande målsättningen för området kan uppnås. Målsättningen för grön transportplan är:

”Säkerställa en hållbar tillgänglighet till programområdet för vårdtagare, besökare, verksamma, boende och verksamheters transporter”

Helhetsgreppet tar sig uttryck i att avsiktsförklaringar ska tas fram för samtliga kommande detaljplane- och bygglovsarbeten i området. I avsiktsförklaringen för *Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan* beskrivs åtgärder som ska genomföras rörande trafik och transporter i området i olika skeden av genomförande och driftskedet. Åtgärderna är fördelade på de parter som på olika sätt är aktiva i området, exempelvis som markägare, fastighetsägare och fastighetsutvecklare, arbetsgivare eller som myndighet och offentligt bolag med uppdrag inom trafik och transporter.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte och målsättning	1
1.3	Metod, arbetsprocess och formalia	3
1.4	Deltagande parter	5
1.5	Andra parter, inklusive ännu ej markanvisade parter	5
2.	Åtgärdsbeskrivning	6
2.1	Göteborgs Stads förvaltningar	6
2.2	Vitartes/Intea	9
2.3	Akademiska Hus	12
2.4	Västfastigheter inom Västra Götalandsregionen	15
2.5	Sahlgrenska Universitetssjukhuset inom Västra Götalandsregionen	18
2.6	Västra Götalandsregionen genom Miljöavdelningen	20
2.7	Regionservice inom Västra Götalandsregionen	21
2.8	Västtrafik AB	22
2.9	Göteborgs Stads Parkering	23
3.	Undertecknande	24

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Medicinarebergets och Sahlgrenskas verksamheter står inför en expansion vilket kommer att innebära mer bebyggd yta och fler anställda och boende inom området. Det ger samtidigt nya möjligheter att utveckla området till en stadsdel som är mer integrerad i staden. 2014 antogs ett planprogram för området, *Program för Sahlgrenska och Medicinareberget*. Parallellt togs en grön resplan med tillhörande avsiktsförklaring fram för programområdet. Merparten av parterna var beredda att underteckna avsiktsförklaringen men i samband med att planprogrammet antogs av byggnadsnämnden nedprioriterades det fortsatta arbetet med att säkra underskrifter av alla inblandade parter av Göteborgs Stad.

Arbetet som genomfördes med grön resplan 2013–2014 har trots det legat till grund för att flera betydelsefulla åtgärder som fanns med i avsiktsförklaringen har påbörjats och genomförts. Här kan särskilt nämnas att Göteborgs Universitet har antagit en Handläggningsordning för mobilitet¹ samt att både Göteborgs Universitet/Akademiska Hus och Västfastigheter har genomfört reformer för parkeringsavgifter och parkeringstillstånd samt utökat antalet cykelparkeringar i området.

När arbetet med *Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan* inleddes beslutade byggnadsnämnden att arbetet med en grön resplan skulle återupptas, nu benämnd grön transportplan. Anledningen till att benämningen nu är grön transportplan är att åtgärdsområden för byggskede, gods- och avfallstransporter samt drift och underhåll har adderats. Arbetet har skett inom ramen för detaljplanen men transportplanen omfattar geografiskt hela programområdet och ska ligga till grund för liknande arbeten i kommande detaljplane- och bygglovsarbeten i programområdet.

1.2 Syfte och målsättning

Grön transportplan syftar till att möjliggöra och så lång det är möjligt säkerställa att följande målsättning uppnås:

Säkerställa en hållbar tillgänglighet till programområdet för vårdtagare, besökare, verksamma, boende och verksamheters transporter

¹ Göteborgs Universitet 2018. Göteborgs Universitet Handläggningsordning för mobilitet i samband med detaljplaner för byggprojekt. 2018-02-08

Målsättningen ska gälla såväl för utbyggnadsskedet av programområdet som efter att planerad exploatering är genomförd. Målsättningen avser hela programområdet.



Figur 1-1 Programområde för Program Sahlgrenska och Medicinareberget

Målsättningen konkretiseras i följande fyra delmål:

- ▶ **Delmål 1: Antalet parkeringsplatser för bil i programområdet ska inte överstiga 3 180 st. Parkeringsplatser för bil kan däremot omlokaliseras/omregleras.**
- ▶ **Delmål 2: Antalet tillkommande fordonsrörelser på Per Dubbsgatan under förmiddagens och eftermiddagens maxtimma ska minimeras.**
- ▶ **Delmål 3: Arbets- och tjänsteresor till och från programområdet ska till 85 % genomföras till fots, med cykel eller med kollektivtrafik år 2035.**
- ▶ **Delmål 4: Tillgängligheten till bilparkering för besökande patienter och anhöriga ska bibehållas under utbyggnadsperioden.**

En bedömning av vilka konsekvenserna blir för delmål 1-3 om åtgärderna i avsiktsförklaringen genomförs eller ej visas i tabell 1-1. I bakgrundsrapporten till avsiktsförklaringen² redovisas en fördjupning av delmålen² innebörd och mätbara indikatorer. Målsättningen innebär att färdmedelsandelen för verksamma i området ska stödja målsättningarna i Göteborg Stads trafikstrategi. Om inga

² Göteborgs Stad, Trafikkontoret. Grön transportplan för Program för Sahlgrenska och Medicinareberget. bakgrundsrapport. 2018-11-01. Utkast 2

åtgärder genomförs behöver fler parkeringsplatser byggas i programområdet och ytterligare ca 2 100 fordonsrörelser per dygn tillförs Per Dubbsgatan.

Tabell 1-1 Konsekvensbedömning av delmål 1-3 om åtgärderna i avsiktsförklaringen genomförs respektive ej.

Genomförande av åtgärder för att uppnå delmål	Inga särskilda åtgärder för att uppnå delmål
Tillkommande fordonsrörelser med bil till och från programområdet	
Ca 1 700	Ca 3 800
Genererade fordonsrörelser per minut Per Dubbsgatan i högttrafik	
Ca 1,7 bil/minut	Ca 3,8 bil/minut
Behov av att utöka antalet parkeringsplatser för bil i programområdet - jämfört med våren 2018 (3 180 st)	
Inga	>1 000
Färdmedelsandel bil för verksamma till och från programområdet	
Ca 11-15 %	Ca 30 %
Avtalade åtgärder för att stärka förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik	
Flertal åtgärder för ett flertal trafikslag fördelat på flera parter. Åtgärder inbegriper flera områden utöver vad som kan definieras i detaljplaners plankartor.	Inga särskilda åtgärder utöver byggnation av nytt hållplatsläge.

De åtgärder som beskrivs i följande kapitel har tagits fram för att skapa förutsättningar för att den övergripande målsättningen ska kunna nås och för att de begränsningar som delmålen definierar inte ska över-/underskridas. Målsättningen kräver att genomfartstrafiken på Per Dubbsgatan minskar under maxtimman.

1.3 Metod, arbetsprocess och formalia

Grön transportplan med tillhörande avsiktsförklaring har tagits fram parallellt med *Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan* under 2018. Arbetsprocessen har bedrivits stegvis med kontinuerliga avstämningar med deltagande parter. Metodiken som har använts är en vidarebearbetning av de metoder som har legat till grund för tidigare genomförda gröna res- och transportplaner inom Göteborgs Stad. Arbetet har tagit avstamp i och avser komplettera den gröna resplan som togs fram för programområdet 2014.

Grön transportplan och avsiktsförklaring

Trafiknämnden i Göteborg har gett trafikkontoret i uppdrag att initiera gröna resplaner (personresor) och gröna transportplaner (person- och godstransporter) som ett komplement till vissa detaljplaner, genomförandeavtal och liknande (beslut 2005-12-15). Gröna transportplaner omfattar personresor och godstransporter och kan upprättas i samband med nyetableringar, eller när befintliga

verksamheter förändras så att ändring av en detaljplan krävs. Grön transportplan finns även med som en åtgärd i Göteborgs Stads handlingsplan för miljön 2018-2020.³

Den gröna transportplanen ska förbättra tillgängligheten till området för olika trafikantgrupper, medverka till att uppfylla stadens mål och strategier på trafik- och miljöområdet, förbättra luftmiljön och minska trängseln i vägnätet. Grön transportplan är också en av de åtgärder som regeringen ålagt kommunen att arbeta med för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid.

Formella beslut

Avsiktsförklaringen är en gemensam överenskommelse som biläggs varje detaljplan/bygglov inom programområdet om att ingående parter ska verka för att nå målsättningen som beskrivs i stycke 1.2. Överenskommelsen innebär att parter som har skrivit under ska ta ett gemensamt ansvar för åtagandena. I avsiktsförklaringen fattas inga formella beslut om byggnation, stadsplanering, trafikplanering etc. Samverkan sker parallellt med framtagandet av detaljplaner, genomförandeavtal, etc, där de formella besluten fattas. När det är möjligt och önskvärt kopplas avsiktsförklaringen som helhet och/eller enskilda åtgärder till andra typer av avtal/beslut.

Följande kopplingar har definierats i september 2018:

- ▶ Underskriven avsiktsförklaring ska biläggas detaljplanen för vård och forskning vid Per Dubbsgatan. Vid detaljplanens antagande ska målsättningarna under 1.2 följas. På samma sätt kommer krav om avsiktsförklaringar att föreslås inför byggnadsnämndens beslut om nya detaljplaner i programområdet.
- ▶ Underskriven avsiktsförklaring ska biläggas genomförandeavtal och överlåtelseavtal där fastighetskontoret som markägare säljer/hyr ut mark för detaljplanens ändamål till berörda fastighetsägare.
- ▶ Stadsbyggnadskontoret bevakar i samband med ärenden rörande bygglov att åtgärder i avsiktsförklaringen följs.
- ▶ Grön transportplan ska bifogas överlåtelseavtal vid vidareförsäljning av fastigheter av undertecknande fastighetsägare. Nya fastighetsägare ska skriva under avsiktsförklaringen, alternativt ska genomförande av åtgärder avtalas i överlåtelseavtalet.

Uppföljning och utvärdering

Uppföljning och utvärdering av åtgärderna behöver ske kontinuerligt under genomförandetiden med minst ett möte per år. Uppföljning och utvärdering behöver även ske under användarskedet en gång per år eller då behov uppstår. Det är Trafikkontorets ansvar att sammankalla till mötena och det är samtliga

³ Åtgärd 28. Metodutveckla, förankra och upprätta gröna transportplaner. Göteborgs Stads handlingsplan för miljön 2018-2020. <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/fd12c137-9e86-41e6-b7d4-2dccb6988825/G%C3%B6teborgs+Stads+handlingsplan+f%C3%B6r+milj%C3%B6n+2018-2020.pdf?MOD=AJPERES>

underskrivande parter ansvar att delta i uppföljningsarbetet. Respektive förvaltning har att återrapportera till varje nämnd. Syftet med uppföljnings- och utvärderingsmötena är att säkerställa att åtgärderna i avsiktsförklaringen genomförs och att målsättningarna under avsnitt 1.2 nås.

Inspiration kan hämtas från den uppföljningsprocess som har bedrivits inom ramen för grön resplan Chalmers.

1.4 Deltagande parter

Aktuell version av grön transportplan med tillhörande avsiktsförklaring har utarbetats parallellt med *Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan* och en underskriven avsiktsförklaring är enligt beslut om planuppdrag ett villkor för antagande av detaljplanen. Följande kända parter har deltagit i arbetet och är viktiga för att nå målsättningarna i grön transportplan.

Aktörer knutna till fastigheter inom detaljplanen:

- ▶ Göteborgs Stad (Förvaltningar: Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Fastighetskontoret samt Kretslopp och Vatten)
- ▶ Västfastigheter inom Västra Götalandsregionen
- ▶ Akademiska Hus
- ▶ Vitartes
- ▶ Intea Änggården AB

Aktörer knutna till verksamheter inom detaljplanen och/eller programområdet:

- ▶ Sahlgrenska Universitetssjukhuset inom Västra Götalandsregionen
- ▶ Regionservice inom Västra Götalandsregionen
- ▶ Västra Götalandsregionen genom Miljöavdelningen
- ▶ Västtrafik AB
- ▶ Göteborgs Stads Parkering

1.5 Andra parter, inklusive ännu ej markanvisade parter

Utöver de namngivna parterna i kapitel 1.4, kommer eventuellt flera andra parter att fylla viktiga funktioner kopplat till mobilitetsarbetet i programområdet, exempelvis framtida utvecklare, stora arbetsgivare som Göteborgs universitet och framtida förvaltare av bostäder och lokaler. Dessa parter kommer också att behöva vidta åtgärder för att bidra till att målen för grön transportplan för programområdet nås. Då dessa parter inte är namngivna/involverade i detaljplanearbetet för Per Dubbsgatan kommer detta ske i samband med kommande detaljplaner och bygglovsansökningar i programområdet. Parter, såväl befintliga som framtida, ska genomföra åtgärder motsvarande dem i *Detaljplan för Vård och Forskning vid Per Dubbsgatan*.

2. Åtgärdsbeskrivning

I följande kapitel utlovar varje part att genomföra åtgärder med syfte att nå målsättningarna kopplat till parkering och trafik för programområdet Sahlgrenska och Medicinareberget. Åtgärdsbeskrivningen innehåller där så är lämpligt information om åtgärden, precisering av genomförande och lämpligt skede för genomförande. Åtgärder redovisas utan inbördes rangordning. Respektive åtgärd finansieras av namngiven part om ingen annan överenskommelse har träffats.

2.1 Göteborgs Stads förvaltningar ska:

- ▶ **Öka kapaciteten på hållplats Sahlgrenska Huvudentré.** Åtgärden innebär att flytta hållplatsläget västerut och utforma hållplatsen med separerade hållplatslägen för buss och spårvagn i båda riktningar. En ny utformning av hållplatsen ska därutöver skapa bättre förutsättningar för gång och cykeltrafik. Åtgärden är aktuell i detaljplane- och bygglovsskedet. (Trafikkontoret)
- ▶ **Anlägga/införa kollektivtrafikkörfält på sträckan Annedalsmotet och hållplats Sahlgrenska huvudentré.** Åtgärden ska stärka kollektivtrafikens framkomlighet. (Trafikkontoret)
- ▶ **Genomföra åtgärder i Annedalsmotet för att stärka framkomligheten för ambulans- och busstrafik.** (Trafikkontoret)
- ▶ **Förbättra kapaciteten i kollektivtrafiksystemet.** Åtgärden innebär kapacitetsförbättrande åtgärder i övriga staden, utöver åtgärder ovan, för att säkerställa att kollektivtrafiksystemet klarar av både dagens och framtida kollektivtrafikresenärer, t.ex. genom om- och nybyggnad av infrastruktur samt samverkan med Västtrafik om fordon och trafikering. Åtgärden sker löpande. (Trafikkontoret)
- ▶ **Tillsammans med fastighetsägare och Västtrafik skapa förbättrade anslutningar för gående och cyklister till/från hållplatser i området, inkl. bra vägvisning.** Åtgärden syftar till att öka tillgängligheten och orienterbarheten (skyltning/utformning) för kollektivtrafikresenärer till/från någon av hållplatserna i området. Åtgärden avser allmän platsmark. (Trafikkontoret)
- ▶ **Tillsammans med fastighetsägare verka för förbättrad tillgänglighet med gång och cykel till Linnéplatsen och Annedal.** Åtgärden innebär att öppna upp Medicinareberget mot Linnéplatsen och Annedal med en eller flera gång- och cykelbanor, t.ex. en genare anslutning för kollektivtrafikresenärer till och från hållplats Linnéplatsen och station Haga för att avlasta hållplatserna vid Per Dubbsgatan, samt genom förbättrad

cykelinfrastruktur längs Per Dubbsgatan. Gång- och cykelbanorna ska vara trygga och upplysta och så gena som topografin tillåter. (Trafikkontoret)

- ▶ **Tillsammans med fastighetsägare verka för bättre tillgänglighet till Medicinareberget för fotgängare och cyklister.** De stora höjdskillnaderna motverkar attraktiviteten att gå, cykla upp på Medicinareberget. Åtgärden innebär att Göteborgs Stad ska verka för att tillgängligheten för fotgängare och cyklister till Medicinareberget stärks inom ramen för *Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan*, samt på allmän platsmark och på kommunens kvartersmark utanför planområdet. Åtgärden ska ingå i prövningen i detaljplaneskedet och i bygglovsskedet. (Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret)
- ▶ **Verka för en eller flera låncykelstationer på eller i anslutning till Medicinareberget och Sahlgrenska.** När nuvarande avtal med Styr och Ställ löper ut ska låncykelsystemet utökas med stationer i området. Åtgärden genomförs när nytt låncykelsystem implementeras men plats för låncykelstation ska beaktas i detaljplanen. Plats för låncykelstation kan vara i eller strax utanför planområdet för *Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan*. (Trafikkontoret)
- ▶ **Bygga cykelfaciliteter inom programområdet, till exempel luftpump, högtryckstvätt och enkel service.** Åtgärden kan samordnas med åtgärd för fastighetsägare då cykelfaciliteter endast bedöms behövas vid en plats/ett fåtal platser i programområdet. (Trafikkontoret)
- ▶ **Uppmuntra och stödja aktörerna i området i arbetet med att genomföra beteendepåverkande åtgärder.** Göteborgs stad kan med sin samlade kunskap erbjuda stöd åt aktörer som t.ex. vill genomföra kampanjer, trafikdagar och införande resepolicy. (Trafikkontoret)
- ▶ **Säkerställa att en mobility management-plan för byggskedet är framtagen för respektive fastighet, alternativt en samordnad plan för hela detaljplaneområdet.** Åtgärden avser att säkerställa att mobility management-åtgärder genomförs i byggskedet för att säkerställa tillgängligheten för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer samt att uppmuntra till ett hållbart resande. Åtgärden är aktuell i planerings- och genomförandeskedet. (Trafikkontoret)
- ▶ **Stötta och vid behov delta i planering av logistikupplägg och samverkansformer i programområdet tillsammans med intressenter (transportörer, fastighetsägare och verksamheter) gällande gods- och avfallstransporter.** Stöttande i drift och löpande utveckling. (Trafikkontoret, Kretslopp och vatten)
- ▶ **Reglera, vid behov, tillgång och avgift på de parkeringar som trafikkontoret förvaltar i omkringliggande områden** för att säkerställa att efterfrågan på bilparkering i programområdet inte flyttas över till omgivande områden. (Trafikkontoret)

- ▶ **Verka för att säkerställa samordning med intilliggande stadsutvecklings- och infrastrukturprojekt.** Åtgärden ska motverka barriäreffekter genom att samordna stadsplaneringen och gaturvägnätet med intilliggande stadsutvecklingsprojekt. Här behöver även byggtransporter beaktas. Åtgärden genomförs i alla skeden. (Alla stadens förvaltningar: Respektive förvaltning är ansvarig enligt sitt uppdrag.)
- ▶ **Säkerställa att tillgängligheten för cyklister och fotgängare är god i driftskedet genom kontinuerlig drift och underhåll av cykelvägar, cykelparkeringar och gångvägar på allmän platsmark.** Åtgärden innebär att driften av infrastrukturen ska möjliggöra en trafiksäker, trygg, och attraktiv miljö för cyklister och fotgängare året runt. Åtgärden ska genomföras så att gånginfrastruktur prioriteras i första hand och cykelinfrastruktur i andra hand. Åtgärden genomförs i användarskedet. (Trafikkontoret)
- ▶ **Säkerställa att tillgängligheten för fotgängare är god i driftskedet genom kontinuerlig drift och underhåll av hållplatsmiljöer och dess närområde på allmän platsmark.** Åtgärden innebär att driften av infrastrukturen vid hållplatser utanför kollektivtrafikhuvudmannens ansvar ska möjliggöra en trafiksäker, trygg, och attraktiv miljö för fotgängare året runt. Åtgärden genomförs i användarskedet. (Trafikkontoret)
- ▶ **Årligen följa upp de åtgärder som genomförs inom stadens regi och avrapportera till sammanställande förvaltning.** (Alla stadens förvaltningar, Trafikkontoret är sammanställande)
- ▶ **Följa upp att parternas åtgärder genomförs och utvärdera effekterna avseende måluppfyllnad för grön transportplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan.** Åtgärden pågår under hela planeringskedet, genomförandeskedet och vidare in i användarskedet. (Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret)
- ▶ **Säkerställa att nödvändigt underlag från detaljplanen inkommer till stadsbyggnadskontorets bygglovsenhet så att bygglovsprövningen och genomförande av åtgärder underlättas.** Åtgärden pågår under planeringsskedet. (Alla stadens förvaltningar)
- ▶ **Säkerställa att arbetssättet med grön transportplan och underskriven avsiktsförklaring är ett villkor för framtida markanvisningar och att målsättningarna under 1.2 ingår vid prövningen av bygglov eller detaljplaner inom programområdet.** Åtgärden syftar till att kommande exploatering ska bidra till målsättningen samt säkerställa att samma förutsättningar ska gälla för alla kommande fastighetsutvecklare, fastighetsägare och arbetsgivare, exempelvis genom genomförandeavtal. (Fastighetskontoret och Stadsbyggnadskontoret)

2.2 Vitartes/Intea ska:

- ▶ **Bygga alternativt arrendera/genomföra parkeringsköp/nyttjanderättsavtal för det antal parkeringsplatser för bil som Vitartes är ålagda att säkerställa för sin fastighet.** Antal parkeringsplatser som ska säkerställas för fastigheten redovisas i bakgrundsrapporten. Åtgärden syftar till att säkerställa tillgång till bilparkering för verksamma och besökare. Parkeringslösning ska redovisas innan detaljplanen går på granskning och säkerställas i bygglovsskedet.
- ▶ **Anlägga erforderligt antal attraktiva cykelparkeringar i anslutning till fastigheternas entréer.** Åtgärden innebär att minst det antal cykelparkeringar som finns angett i aktuella parkeringstal, se bakgrundsrapporten, ska anläggas enligt funktionskraven i Göteborgs Stads cykelprogram. Åtgärden planeras i detaljplaneskedet, säkerställs i bygglovsskedet och genomförs i byggskedet och därefter löpande vid behov.
- ▶ **Tillsammans med hyresgäster, arbetsgivare och andra fastighetsägare i området verka för tillämpning av marknadsmässiga parkeringsavgifter i sin interna prissättning.** Åtgärden innebär också att verka för differentierade taxor över dygnet och ett betalningssystem för parkering som innebär att den som parkerar enbart betalar för den tid som parkeringsplatsen används. Åtgärden är aktuell i användarskedet.
- ▶ **Tillsammans med trafikkontoret, Västtrafik och övriga fastighetsägare skapa förbättrade gång- och cykelanslutningar inom detaljplaneområdet inkl. bra vägvisning.** Åtgärden syftar till att öka tillgängligheten och orienterbarheten (skyltning/utformning) för kollektivtrafikresenärer till/från någon av hållplatserna i området samt för fotgängare och cyklister till/från gång- och cykelvägnätet utanför program-/detaljplaneområdet. Åtgärden är aktuell i alla skeden.
- ▶ **Enskilt eller tillsammans med hyresgäster och övriga fastighetsägare säkerställa att fordonspool finns tillgänglig för verksamma i området samt tillhandahålla parkeringsplatser för poolbilar.** Parkeringsplatser för poolfordon kan inte tillgodoräknas som parkeringsplatser utifrån parkeringstal i detaljplanen utan ska säkerställas därutöver. Antal poolfordon regleras utifrån marknadsförutsättningar vid uppföljnings- och utvärderingsmöten. Åtgärden är aktuell i användarskedet.
- ▶ **Tillskapa laddinfrastruktur för bil och cykel vid attraktiva parkeringsplatser för bilpool och verksamhetsbilar/-cyklar.** Åtgärden innebär att möjliggöra laddning av elfordon i parkeringsanläggningar och utvalda cykelparkeringar. Antalet laddplatser beror av mängden elfordon. Åtgärden genomförs vid behov tillsammans med andra fastighetsägare som har rådighet över parkeringsanläggningar i området.
- ▶ **Verka för bättre kommunikation upp på Medicinareberget för alla användare.** De stora höjdskillnaderna motverkar attraktiviteten att gå och cykla upp på Medicinareberget. Åtgärden innebär att gångpassagen mellan Sahlgrenska och Medicinareberget över Per Dubbsgatan ska vara

tillgänglig för alla under så stor del av dygnet som möjligt. Åtgärden är aktuell i användarskedet, men utformning av passagen bör beaktas även i bygglovsskedet så att tillgängligheten säkerställs.

- ▶ **Bygga cykelfaciliteter i fastigheten.** Åtgärden innebär att skapa utrymme i fastigheten som kan nyttjas som dusch- och omklädningsrum. Utrymmen redovisas under bygglovsskedet och tillskapas i byggskedet.
- ▶ **Verka för en ökad grad av service/handel/restauranger i området genom att utforma lokaler för ändamålet och att aktivt leta hyresgäster som bidrar till ett ökat serviceutbud.** Åtgärden syftar till att minska transportbehovet för verksamma, besökare och kommande boende i programområdet. Åtgärden är aktuell i bygglovsskedet och i användarskedet.
- ▶ **Samordna gods- och avfallshämtning till en plats i fastigheten.** Åtgärden innebär även att Vitartes som fastighetsägare aktivt ska söka samverkan och samarbete med andra fastighetsägare och verksamheter i området med syfte att minimera antalet gods- och avfallstransporter med tunga fordon. Lösningar för gods- och avfallstransporter ska redovisas i bygglovsskedet. De kan med fördel beskrivas i detaljplaneskedet för effektivare samordning och samverkan med exempelvis förvaltningen Kretslopp och vatten.
- ▶ **Tillskapa utrymme för fastighetsnära sortering av avfall i många fraktioner.** Åtgärden innebär att i eller nära fastigheten skapa utrymmen där kommande verksamheter ska sortera relevanta fraktioner av avfall. En fastighet kan ha gemensamma avfallsutrymmen med andra fastigheter. Utrymmen redovisas under bygglovsskedet och tillskapas i byggskedet.
- ▶ **Tillsammans med övriga fastighetsägare och hyresgäster verka för att tillskapa utrymme för utlämningsställe/servicehub.** Åtgärden innebär att på kvartersmark tillskapa lokaler som kan användas som utlämningsställe för godsförsändelser till hushåll och verksamheter. Åtgärden kan gynnas av samordning med andra exploatörer då utrymme för utlämningsstället kan skapas för flera fastigheter tillsammans inom rimligt gångavstånd.
- ▶ **Säkerställa och prioritera tillgänglighet, säkerhet och trygghet för cyklister, fotgängare och kollektivtrafikresenärer under byggskedet.** Åtgärden innebär att bidra till och följa planen för mobility management i byggskedet och på annat nödvändigt sätt prioritera tillgänglighet, säkerhet och trygghet för cyklister, fotgängare och kollektivtrafikresenärer på kvartersmark under byggskedet samt att uppmuntra till hållbart resande. Åtgärden sker i byggskedet fram till färdigställande av fastigheterna. Åtgärden kan kräva särskild finansiering om exempelvis särskilda regler för entreprenaden krävs.
- ▶ **Säkerställa tillgängligheten för avfalls- och godstransporter till, från och inom området under byggskedet.** Åtgärden innebär att bidra till och följa planen för avfalls- och godstransporter i byggskedet samt att på

annat nödvändigt sätt vidta åtgärder för att tillgängligheten ska vara god. Åtgärden sker under byggskedet fram till färdigställande av kvartersmark. Åtgärden kan kräva särskild finansiering om exempelvis särskilda regler för entreprenaden krävs.

- ▶ **Informera köpare av fastigheter och hyresgäster om mobilitetsarbetet och vid behov ställa krav på vilka mobilitetsåtgärder som ska genomföras.** Åtgärden innebär att informera och säkerställa att köpare av fastigheten och kommande hyresgäster är införstådda med mobilitetsarbetet grön transportplan, målsättningen och vilka åtaganden som åligger ägare/förvaltare av fastigheter. Där så är möjligt ska genomförandet av åtgärder för ägare/förvaltare kopplas till relevanta avtal.
- ▶ **Stötta hyresgäster i deras arbete för hållbart resande.** Åtgärden innebär att tillsammans med hyresgästerna tillgodose efterfrågan på tjänster som främjar hållbara färdssätt till och från arbetet och i tjänsten, samt i samarbete utveckla nya lösningar.
- ▶ **Säkerställa att tillgängligheten för cyklister och fotgängare är god i driftskedet genom kontinuerlig drift av cykelvägar, cykelparkeeringar och gångvägar på kvartersmark.** Åtgärden innebär att den dagliga driften av infrastrukturen möjliggör en trafiksäker, trygg, och attraktiv miljö för cyklister och fotgängare året runt. Åtgärden ska genomföras utifrån att gånginfrastruktur prioriteras i första hand och cykelinfrastruktur i andra hand. Åtgärden genomförs i användarskedet. Åtgärden kan kräva särskild finansiering om det bedöms att kvaliteten på driften ska vara högre än i andra motsvarande områden.
- ▶ **Årligen följa upp de åtgärder som genomförs inom partens regi och avrapportera till Göteborgs Stad när det efterfrågas.**

2.3 Akademiska Hus ska:

- ▶ **Bygga alternativt på annat sätt säkerställa ersättningsplatser för det antal parkeringsplatser för bil som Akademiska Hus är ålagda att säkerställa för sin fastighet.** Antal parkeringsplatser som ska säkerställas för fastigheten redovisas i bakgrundsrapporten. I åtgärden ingår även att ersätta parkeringsplatser som försvinner på grund av byggnation. Åtgärden syftar till att säkerställa tillgång till bilparkering för verksamma och besökare. Parkeringslösning ska redovisas innan detaljplanen går på granskning och säkerställas i bygglovsskedet.
- ▶ **Tillsammans med hyresgäster, arbetsgivare och andra fastighetsägare i området verka för tillämpning av marknadsmässiga parkeringsavgifter i sin interna prissättning.** Åtgärden innebär också att verka för differentierade taxor över dygnet och ett betalningssystem för parkering som innebär att den som parkerar enbart betalar för den tid som parkeringsplatsen används. Åtgärden är aktuell i användarskedet.
- ▶ **Tillsammans med trafikkontoret, Västtrafik och övriga fastighetsägare skapa förbättrade gång- och cykelanslutningar inom detaljplaneområdet inkl. bra vägvisning.** Åtgärden syftar till att öka tillgängligheten och orienterbarheten (skyltning/utformning) för kollektivtrafikresenärer till/från någon av hållplatserna i området samt för fotgängare och cyklister till/från gång- och cykelvägnätet utanför program-/detaljplaneområdet. Åtgärden är aktuell i alla skeden.
- ▶ **Enskilt eller tillsammans med hyresgäster och övriga fastighetsägare säkerställa att fordonspool finns tillgänglig för verksamma i området samt tillhandahålla parkeringsplatser för poolbilar.** Parkeringsplatser för poolfordon kan inte tillgodoräknas som parkeringsplatser utifrån parkeringstal i detaljplanen utan ska säkerställas därutöver. Antal poolfordon regleras utifrån marknadsförutsättningar vid uppföljnings- och utvärderingsmöten. Åtgärden är aktuell i användarskedet.
- ▶ **Tillsammans med Göteborgs Stad verka för bättre tillgänglighet på Medicinareberget för alla användare.** De stora höjdskillnaderna motverkar attraktiviteten att gå och cykla upp på Medicinareberget. Åtgärden innebär att Akademiska hus verkar för att tillgängligheten för fotgängare och cyklister till Medicinareberget stärks genom t.ex. fler gång- och cykelbanor, hissar eller andra tekniska lösningar som kan bidra till att kommunikationerna förbättras. Åtgärden är aktuell i användarskedet och i eventuella kommande detaljplanearbeten.
- ▶ **Bygga cykelfaciliteter inom programområdet, till exempel luftpump, högtryckstvätt och enkel service.** Åtgärden kan samordnas med åtgärd för Göteborgs Stad då cykelfaciliteter endast behövs vid en plats/ett fåtal platser i programområdet.
- ▶ **Anlägga attraktiva cykelparkeringar i anslutning till fastigheternas entréer.** Åtgärden innebär att tillskapa tillräckligt antal cykelparkeringar

enligt efterfrågan från hyresgäster och enligt funktionskraven i Göteborgs Stads cykelprogram. Åtgärden sker löpande vid behov.

- ▶ **Tillskapa utrymme för fastighetsnära sortering av avfall i många fraktioner.** Åtgärden innebär att i eller nära fastigheten skapa utrymmen där kommande verksamheter ska sortera relevanta fraktioner av avfall. En fastighet kan ha gemensamma avfallsutrymmen med andra fastigheter. Utrymmen redovisas under bygglovsskedet och tillskapas i byggskedet.
- ▶ **Säkerställa och prioritera tillgänglighet, säkerhet och trygghet för cyklister, fotgängare och kollektivtrafikresenärer under byggskedet.** Åtgärden innebär att bidra till och följa planen för mobility management i byggskedet och på annat nödvändigt sätt prioritera tillgänglighet, säkerhet och trygghet för cyklister, fotgängare och kollektivtrafikresenärer på kvartersmark under byggskedet samt att uppmuntra till hållbart resande. Åtgärden sker i byggskedet fram till färdigställande av fastigheterna. Åtgärden kan kräva särskild finansiering om exempelvis särskilda regler för entreprenaden krävs.
- ▶ **Säkerställa tillgängligheten för avfalls- och godstransporter till, från och inom området under byggskedet.** Åtgärden innebär att bidra till och följa planen för avfalls- och godstransporter i byggskedet samt att på annat nödvändigt sätt vidta åtgärder för att tillgängligheten ska vara god. Åtgärden sker under byggskedet fram till färdigställande av kvartersmark. Åtgärden kan kräva särskild finansiering om exempelvis särskilda regler för entreprenaden krävs.
- ▶ **Tillskapa laddinfrastruktur för bil och cykel vid attraktiva parkeringsplatser för bilpool och verksamhetsbilar/-cyklar.** Åtgärden innebär att möjliggöra laddning av elfordon i parkeringsanläggningar och utvalda cykelparkeringar. Antalet laddplatser beror av mängden elfordon. Åtgärden genomförs vid behov tillsammans med andra fastighetsägare som har rådighet över parkeringsanläggningar i området.
- ▶ **Verka för ökad samordning av gods- och avfallstransporter på Medicinareberget.** Åtgärden innebär att se över och samordna platser för avlämning av gods och upphämtning av avfall för att minimera tunga transporter på Medicinareberget. Åtgärden ska genomföras i samband med nybyggnation och vid större ombyggnationer/lokalanpassningar av befintliga fastigheter.
- ▶ **Tillsammans med övriga fastighetsägare och hyresgäster verka för att tillskapa utrymme för utlämningsställe/servicehub.** Åtgärden innebär att på kvartersmark tillskapa lokaler som kan användas som utlämningsställe för godsfrakt till hushåll och verksamheter. Åtgärden kan gynnas av samordning med andra exploatörer då utrymme för utlämningsstället kan skapas för flera fastigheter tillsammans inom rimligt gångavstånd.

- ▶ **Informera hyresgäster om mobilitetsarbetet och vid behov ställa krav på vilka mobilitetsåtgärder som ska genomföras.** Åtgärden innebär att informera och säkerställa att kommande hyresgäster är införstådda med mobilitetsarbetet grön transportplan, målsättningen och vilka åtaganden som åligger ägare/förvaltare av fastigheter. Där så är möjligt ska genomförandet av åtgärder för ägare/förvaltare kopplas till relevanta avtal.
- ▶ **Stötta hyresgäster i deras arbete för hållbart resande.** Åtgärden innebär att tillsammans med hyresgästerna tillgodose efterfrågan på tjänster som främjar hållbara färdssätt till och från arbetet och i tjänsten, samt i samarbete utveckla nya lösningar.
- ▶ **Säkerställa att tillgängligheten för cyklister och fotgängare är god i driftskedet genom kontinuerlig drift av cykelvägar, cykelparkeeringar och gångvägar på kvartersmark.** Åtgärden innebär att den dagliga driften av infrastrukturen möjliggör en trafiksäker, trygg, och attraktiv miljö för cyklister och fotgängare året runt. Åtgärden ska genomföras utifrån att gånginfrastruktur prioriteras i första hand och cykelinfrastruktur i andra hand. Åtgärden genomförs i användarskedet. Åtgärden kan kräva särskild finansiering om det bedöms att kvaliteten på driften ska vara högre än i andra motsvarande områden.
- ▶ **Årligen följa upp de åtgärder som genomförs inom partens regi och avrapportera till Göteborgs Stad när det efterfrågas.**

2.4 Västfastigheter inom Västra Götalandsregionen ska:

Åtgärder som redan är beslutade och/eller där implementering pågår. Åtgärderna skrivs ut då de är en förutsättning för Västfastigheters åtagande i grön transportplan:

- ▶ **Fortsätta arbetet att tillämpa marknadsmässiga parkeringsavgifter** enligt beslut i Regionfullmäktige 23 oktober 2012, § 176, samt senare beslut avseende taxor och hantering av parkering i ärendet från Ägarutskottet och Regionstyrelsen.
- ▶ **Fortsätta att säkerställa utrymme för fastighetsnära sortering av avfall i många fraktioner.** Åtgärden innebär att Västfastigheter ska fortsätta att möjliggöra en transportsnål avfallshantering genom användning av lastningscentraler och kulvertsystem.
- ▶ **Tillhandahålla attraktiva parkeringsplatser för regionens bilpools-/verksamhetsbilar.** Antalet parkeringsplatser för ändamålet beslutas i samråd mellan enheten för parkering och fysisk tillgänglighet på Västfastigheter och Västra Götalandsregionens Regionservice. Med undantag för fordon som är del i sjukvårdens patientsäkerhet ska parkeringsplatsernas placering ska prioriteras över parkering för verksamma för att uppmuntra användning av delade fordon. Åtgärden är aktuell i användarskedet.

Åtgärder som tillkommer från arbetet med grön transportplan och ska påbörjas:

- ▶ **Säkerställa ersättningsplatser för det antal befintliga parkeringsplatser för bil som försvinner i samband med byggnation av Västfastigheters fastigheter.** Antal parkeringsplatser som ska säkerställas redovisas i bakgrundsrapporten. Åtgärden syftar till att säkerställa tillgång till bilparkering för besökare. Parkeringslösning ska redovisas innan detaljplanen går på granskning och säkerställas i bygglovsskedet.
- ▶ **Tillskapa laddinfrastruktur för bil och cykel vid attraktiva parkeringsplatser för bilpool och verksamhetsbilar/-cyklar.** Åtgärden innebär att möjliggöra laddning av elfordon i parkeringsanläggningar och utvalda cykelparkeringar. Antalet laddplatser beror av mängden elfordon över tid vilket fastställs i samråd Regionservice. Åtgärden genomförs vid behov tillsammans med andra fastighetsägare som har rådighet över parkeringsanläggningar i området.
- ▶ **Bygga cykelfaciliteter inom programområdet, till exempel luftpump, högtryckstvätt och enkel service.** Åtgärden kan samordnas med åtgärd för Göteborgs Stad då cykelfaciliteter endast bedöms behövas vid en plats/ett fåtal platser i programområdet.
- ▶ **I samverkan med Västra Götalandsregionens verksamheter i fastigheten tillämpa strategi för cykelparkering framtagna av parkeringsenheten.** Vid ny-/ombyggnad av fastigheter bedöms antal och kvalitet på cykelparkering i bygglovsskedet av Göteborgs Stad, stadsbyggnadskontoret. För befintliga fastigheter ska antalet cykelparkeringar, kvalitet och

placering kontinuerligt utvärderas och förbättras för att möjliggöra en överflyttning från bil till cykel för verksamma. Möjligheter att parkera cykel ska kommuniceras med verksamheten i fastigheterna. Aktuell status och åtgärdsplan ska redovisas vid uppföljningsmöten av grön transportplan.

- ▶ **Tillsammans med trafikkontoret, Västtrafik och övriga fastighetsägare skapa förbättrade gång- och cykelanslutningar inom detaljplaneområdet inkl. bra vägvisning.** Åtgärden syftar till att öka tillgängligheten och orienterbarheten (skyltning/utformning) för kollektivtrafikresenärer till/från någon av hållplatserna i området samt för fotgängare och cyklister till/från gång- och cykelvägnätet utanför program-/detaljplaneområdet. Åtgärden är aktuell i alla skeden.
- ▶ **Verka för bättre kommunikation upp på Medicinareberget för alla användare.** Åtgärden innebär att gångpassagen mellan Sahlgrenska och Medicinareberget över Per Dubbsgatan ska vara tillgänglig för alla under så stor del av dygnet som möjligt. Åtgärden är aktuell i användarskedet, men utformning av passagen bör beaktas även i bygglovsskedet för att tillgängligheten ska säkerställas.
- ▶ **Säkerställa och prioritera tillgänglighet, säkerhet och trygghet för cyklister, fotgängare och kollektivtrafikresenärer under byggskedet.** Åtgärden innebär att bidra till och följa planen för mobility management i byggskedet och på annat nödvändigt sätt prioritera tillgänglighet, säkerhet och trygghet för cyklister, fotgängare och kollektivtrafikresenärer på kvartersmark under byggskedet samt att uppmuntra till hållbart resande. Åtgärden sker i byggskedet fram till färdigställande av fastigheterna. Åtgärden kan kräva särskild finansiering om exempelvis särskilda regler för entreprenaden krävs.
- ▶ **Säkerställa att tillgängligheten för cyklister och fotgängare är god i driftskedet genom kontinuerlig drift av cykelvägar, cykelparkeringar och gångvägar på kvartersmark.** Åtgärden innebär att den dagliga driften av infrastrukturen möjliggör en trafiksäker, trygg, och attraktiv miljö för cyklister och fotgängare året runt. Åtgärden ska genomföras utifrån att gånginfrastruktur prioriteras i första hand och cykelinfrastruktur i andra hand. Åtgärden genomförs i användarskedet. Åtgärden kan kräva särskild finansiering om det bedöms att kvaliteten på driften ska vara högre än i andra motsvarande områden.
- ▶ **Säkerställa tillgängligheten för avfalls- och godstransporter till, från och inom området under byggskedet.** Åtgärden innebär att bidra till och följa planen för avfalls- och godstransporter i byggskedet samt att på annat nödvändigt sätt vidta åtgärder för att tillgängligheten ska vara god. Åtgärden sker under byggskedet fram till färdigställande av kvartersmark. Åtgärden kan kräva särskild finansiering om exempelvis särskilda regler för entreprenaden krävs.

- ▶ **Tillsammans med övriga fastighetsägare och hyresgäster verka för att tillskapa utrymme för utlämningsställe/servicehub.** Åtgärden innebär att på kvartersmark tillskapa lokaler som kan användas som utlämningsställe för godsframsändelse till verksamheter och framtida hushåll. Åtgärden kan gynnas av samordning med andra exploatörer då utrymme för utlämningsstället kan skapas för flera fastigheter tillsammans inom rimligt gångavstånd.
- ▶ **Informera hyresgäster om mobilitetsarbetet och vid behov ställa krav på vilka mobilitetsåtgärder som ska genomföras.** Åtgärden innebär att informera och säkerställa att kommande hyresgäster är införstådda med mobilitetsarbetet grön transportplan, målsättningen och vilka åtaganden som åligger ägare/förvaltare av fastigheter. Där så är möjligt ska genomförandet av åtgärder för ägare/förvaltare kopplas till relevanta avtal.
- ▶ **Stötta hyresgäster i deras arbete för hållbart resande.** Åtgärden innebär att tillsammans med hyresgästerna tillgodose efterfrågan på tjänster som främjar hållbara färdssätt till och från arbetet och i tjänsten, samt i samarbete utveckla nya lösningar.
- ▶ **Årligen följa upp de åtgärder som genomförs inom partens regi och avrapportera till Göteborgs Stad när det efterfrågas.**

2.5 Sahlgrenska Universitetssjukhuset inom Västra Götalandsregionen ska:

Åtgärder som redan är beslutade och/eller där implementering pågår. Åtgärderna skrivs ut då de är en förutsättning för Sahlgrenska Universitetssjukhusets åtagande i grön transportplan:

- ▶ **Tillsammans med Västfastigheter tillämpa strategi för cykelparkering⁴.** Vid ny- /ombyggnad av fastigheter bedöms antal och kvalité på cykelparkering i bygglovskedet av Göteborgs Stad, stadsbyggnadskontoret. För befintliga fastigheter ska antalet cykelparkeringar, kvalité och placering kontinuerligt utvärderas och förbättras för att möjliggöra en överflyttning från bil till cykel för verksamma. Möjligheter att parkera cykel ska kommuniceras med anställda. Aktuell status och åtgärdsplan ska redovisas vid uppföljningsmöten av grön transportplan.
- ▶ **Fortsätta att informera om och tillämpa Västra Götalandsregionens mötes- och resepolicy,** samt bidra till framtida uppdateringar av denna. En resepolicy har i sig ingen effekt på resandet, utan det är innehållet och hur det efterlevs som är det viktiga och där arbetsgivarna kan påverka att policyn får effekt. Åtgärden innebär även uppföljning av resandet följt av kommunikation och återkoppling av utfallet som ett led i att medvetandegöra de anställda och att få dem att känna sig delaktiga.

Åtgärder som tillkommer från arbetet med grön transportplan och ska påbörjas:

- ▶ **Implementera regionens bokningssystem för cyklar och bilar när det är uppstartat.** Med undantag för fordon som är del i sjukvårdens patientsäkerhet innebär åtgärden att Sahlgrenska Universitetssjukhusets verksamhetscyklar och verksamhetsbilar görs tillgängliga i bokningssystemet. Bokningssystemet ska kommuniceras till anställda och användas för resor i tjänsten. Sahlgrenska Universitetssjukhuset ska genom Regionens service premiera delning av fordon för att frigöra yta för parkering, sänka kostnader och uppmuntra användning av verksamhetsbil/-cykel framför användning av privat bil. Åtgärden bör förenkla bokningsförfarandet och skapa möjligheter att samutnyttja fordon på ett effektivt sätt.
- ▶ **Informera om möjligheterna att resa med kollektivtrafik, cykla och gå till området.** Åtgärden riktar sig till både verksamma och besökare till Sahlgrenska Universitetssjukhuset och innebär att informera om kollektivtrafik- och cykelutbudet på området, t.ex. genom monitorer med realtidsinformation i entréerna, information om kollektivtrafikpriser, cykelbanor, cykelparkeringarnas placering i området. Åtgärden innebär även att informera anställda om möjligheten att köpa kollektivtrafikkort genom månadsvis nettolöneavdrag samt informera om de interna kollektivtrafiklinjerna mellan sjukhusen, SU-turen och RE-turen, med syfte att öka användningen av dessa.

⁴ Framtagen av enheten för parkering och fysisk tillgänglighet på Västfastigheter

- ▶ **Genomföra kampanjer, trafikdagar och rådgivning.** Genom årliga kampanjer, trafikdagar och tävlingar, t.ex. genom deltagande i olika typer av utmaningar kan de anställda uppmuntras att använda gång, cykel och kollektivtrafik till arbetet. Hälsovinster med hållbart resande för personal, närmiljön och organisationen kan med fördel belysas.
- ▶ **Tillhandahålla utrustning och informera om möjligheterna till resfria möten.** Om en del av alla möten som kräver transport kan genomföras via telefon eller webb bidrar det till att minska antalet bilresor i området. Åtgärden innebär att utrustning för resfria möten erbjuds de anställda, inkl. information om var den finns och hur den används.

2.6 Västra Götalandsregionen genom Miljöavdelningen ska:

- ▶ **Stötta Sahlgrenska Universitetssjukhuset i genomförandet av kampanjer, trafikdagar och rådgivning.** Åtgärden innebär att vara rådgivande i framttagande och genomförande av aktiviteter för ökat hållbart resande riktade till anställda.
- ▶ **Stötta Sahlgrenska Universitetssjukhuset i deras arbete med att informera om hållbara resor och transporter.** Åtgärden innebär att vara rådgivande.
- ▶ **Stötta Sahlgrenska Universitetssjukhuset i deras arbete med att informera och tillämpa Västra Götalandsregionens mötes- och resepolicy.** Åtgärden innebär att vara rådgivande.

2.7 Regionservice inom Västra Götalandsregionen ska:

- ▶ **Införa ett gemensamt bokningssystem för verksamhetsbil/-cykel till anställda.** Med undantag för fordon som är del i sjukvårdens patientsäkerhet innebär åtgärden att omorganisera bokningssystemet så att Västra Götalandsregionens verksamhetsbilar och verksamhetscyklar på Sahlgrenskaområdet är möjliga att boka genom ett gemensamt system. Systemet bör premiera delning av fordon för att frigöra yta för parkering, sänka kostnader och uppmuntra användning av verksamhetsbil/-cykel framför användning av privat bil. Åtgärden bör förenkla bokningsförfarandet och skapa möjligheter att samutnyttja fordon på ett effektivt sätt.

2.8 Västtrafik AB ska:

- ▶ **Tillhandahålla anpassad storlek på fordon efter efterfrågan och säkerställa en god turtäthet för kollektiva resor mellan Göteborgs centrum, större kollektivtrafikknutpunkter och Medicinareberget/Sahlgrenska.** Åtgärden innebär att Västtrafik, utifrån fysiska förutsättningar i infrastrukturen, ska säkerställa att kapaciteten i kollektivtrafiken i stråket Per Dubbsgatan/Guldhedsgatan/Ehrenströmsgatan är tillräcklig i takt med att fler människor rör sig till och från programområdet.
- ▶ **Uppmuntra kollektivtrafikresande och marknadsföra kollektivtrafiken.** Västtrafik ska i enlighet med sitt uppdrag marknadsföra kollektivtrafiken. Västtrafik ska erbjuda företagsbiljetter för företag/arbetsgivare i området. Exempel på ytterligare åtgärd kan vara att Västtrafik erbjuder ett provåkarkort till varje nyinflyttad boende eller annan åtgärd med likvärdig effekt, som en del i det välkomstpaket som framtida boende i området ska erhålla.
- ▶ **Använda fordon som är tysta och rena.** Västtrafik ska trafikera hållplatserna i programområdet med fordon som uppfyller stadens och regionens miljökrav avseende buller och utsläpp.
- ▶ **Stödja implementering av transport som tjänst, MaaS (Mobility as a service).** Västtrafik ska underlätta implementering, av organisationen tillhandahållna mobilitetstjänster och -funktioner, exempelvis öppen data, information om tidtabeller och störningar, biljettbokning m.m.

2.9 Göteborgs Stads Parkering ska:

- ▶ **Som stor parkeringsaktör i programområdet bidra med information och statistikuttag till fastighetsägare hur parkeringsplatserna används.** Analysarbete och beslut om förändringar grundade på informationen görs av fastighetsägarna i samråd med parkeringsbolaget. Åtgärden syftar till att skapa underlag för regleringsändringar för en så god tillgänglighet som möjligt till befintliga parkeringsplatser. Information och statistik ska tas fram om det efterfrågas av fastighetsägarna.
- ▶ **Som kommunägt parkeringsbolag stötta parter i avsiktsförklaringen genom att bidra med kunskap om parkeringsplanering och tjänster för hållbar mobilitet.** Åtgärden syftar till att ta till vara på den kunskap som parkeringsbolaget besitter för att stärka möjligheterna till en hållbar tillgänglighet till programområdet för vårdtagare, besökare, verksamma, boende och verksamheters transporter.
- ▶ **Verka för samnyttjande av bilparkering.** Åtgärden innebär att parkeringsbolaget ska verka för att kunder i form av fastighetsägare i så stor utsträckning som möjligt samnyttjar parkeringsplatser för bil i programområdet. Parkeringsbolagets möjlighet att påverka graden av samnyttjande påverkas av vilken part som har rådighet över parkeringsytor. Västfastigheter och Göteborgs Stads Parkering ska därför gemensamt analysera hur förutsättningar för högt samnyttjande av platser kan åstadkommas.
- ▶ **Pröva att erbjuda parkeringsköp för bilparkering i parkeringsanläggningar.** Åtgärden innebär att i mån av ledig kapacitet ge byggherrar möjlighet att genomföra parkeringsköp i Parkeringsbolagets anläggningar. Syftet är att kunna stödja byggherrar som inte själva kan tillskapa de parkeringsplatser för bil som de är ålagda att tillskapa enligt parkeringstal för *Detaljplan för vård och forskning Per Dubbsgatan*. Parkeringsbolaget bedömer vilken grad av ledig kapacitet som medger utrymme för att erbjuda parkeringsköp.
- ▶ **Installera informationsskyltar, eller verka för annan informationsteknik, med information om lediga parkeringsplatser för bil i Parkeringsbolagets anläggningar och verka för att motsvarande system införs i området som helhet.** Åtgärden innebär att ledsaga de som kommer med bil till lämplig parkeringsplats för att minimera söktrafik mellan parkeringsanläggningar i området. Åtgärden ska utföras i byggskedet och vidare in i användarskedet. Åtgärden förutsätter god samverkan med och framförhållning från fastighetsägare.
- ▶ **Årligen följa upp de åtgärder som genomförs inom partens regi och avrapportera till Göteborgs Stad när det efterfrågas.**

3. Undertecknande avsiktsförklaring

Göteborg, april 2019

Trafikkontoret, Göteborgs Stad

**Stadsbyggnadskontoret,
Göteborgs Stad**

.....
Namn: Stefan Eglinger
Titel: Trafikdirektör

.....
Namn: Martin Storm
Titel: Avdelningschef planavdel-
ningen

**Fastighetskontoret,
Göteborgs Stad**

**Kretslopp och Vatten,
Göteborgs Stad**

.....
Namn: Martin Öbo
Titel: Fastighetsdirektör

.....
Namn: Marianne Erlandson
Titel: Förvaltningsdirektör

**Västfastigheter inom
Västra Götalandsregionen**

Akademiska Hus

.....
Namn: Lars Janson
Titel: Fastighetsdirektör

.....
Namn: Birgitta van Dalen
Titel: Marknadsområdesdirektör

Vitartes AB

Intea Änggården AB

.....
Namn: Steinar Stokke
Titel: VD

.....
Namn: Peter Jacobsson
Titel: Förvaltningschef

**Västra Götalandsregionen
genom Miljöavdelningen
lands-**

.....
Namn: Gustaf Zettergren
Titel: Miljöchef

**Sahlgrenska Universitets-
sjukhuset inom Västra Göta-
regionen**

.....
Namn: Ann-Marie Wennberg
Titel: Sjukhusdirektör

**Regionservice inom
Västra Götalandsregionen**

.....
Namn: Thomas Front
Titel: Servicedirektör

Göteborgs Stads Parkering AB

.....
Namn: Maria Stenström
Titel: VD

Västtrafik

.....
Namn: Lars Backström
Titel: VD

Parkeringsplatser för bil och cykel

Redovisning för Grön transportplan för Program för Sahlgrenska
och Medicinareberget, inför detaljplan för vård och forskning vid
Per Dubbsgatan

Sweco, Arkitema Architects 2020-11-11

Avsiktsförklaring occh redovisning enligt grön transportplan

Klipp från bakgrundsrapport grön transportplan gällande antal parkeringar som ska redovisas;

	Västfastigheter	Vitartes	Akademiska hus
Bilparkering tillkommande personer	0	72	67
Befintlig bilparkering	26*	0	135**
Summa bilparkering som ska säkerställas i programområde	26	72	202
Cykelparkering tillkommande personer	0	347	320
Cykelparkering omflyttning av personal	Utreds vidare i bygglovsskede	0	Utreds vidare i bygglovsskede
Summa cykelparkering som ska säkerställas i DP-område***	(-)	347	(320)

* Ersättning för de 26 besöksparkeringar som försvinner utanför norra porten.

** Ersättning för de 135 besöksparkeringar som enligt beläggningsstudie används.

*** Eller i direkt anslutning beroende på om DP-gräns ligger nära relevanta entréer.

Cykelparkering

Planerad lösning för cykelparkering inom detaljplaneområdet redovisas i planskisser nedan. Slutlig cykelparkeringslösning säkerställs i bygglovsskedet.

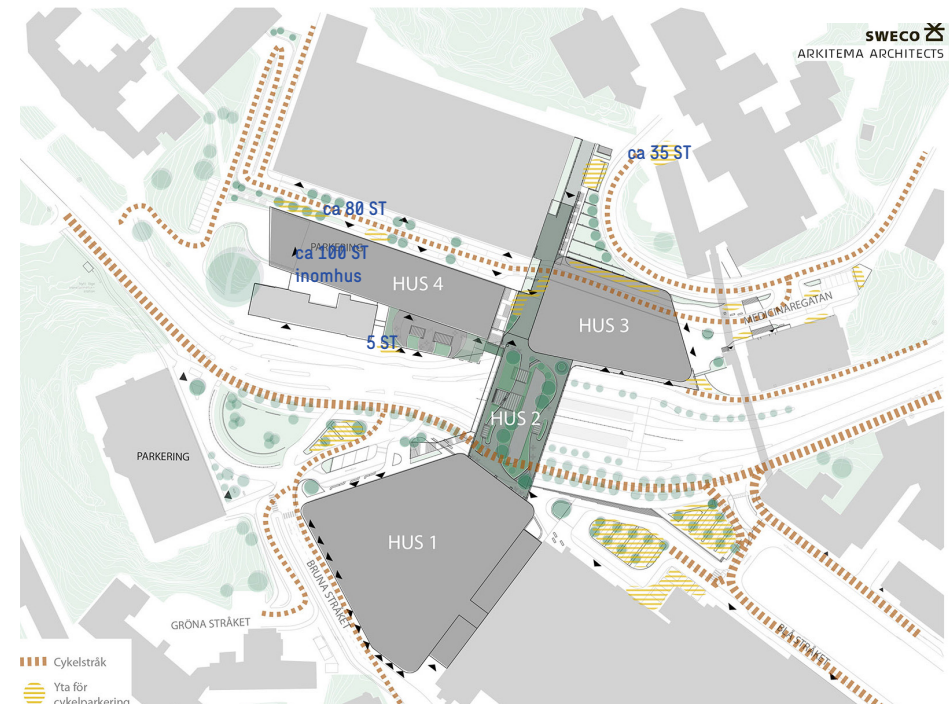
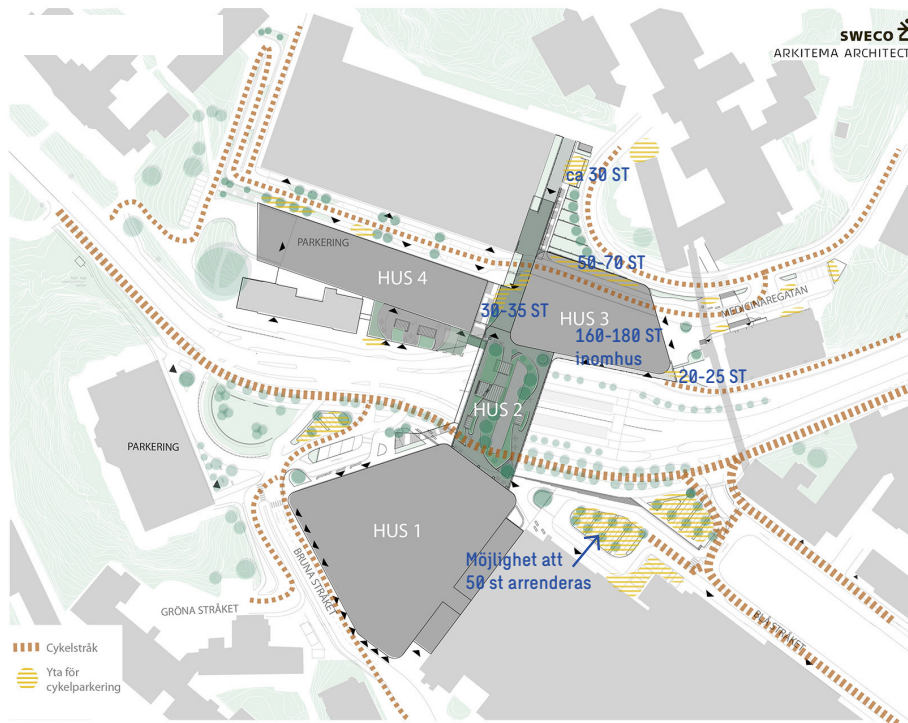
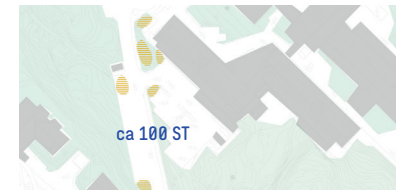
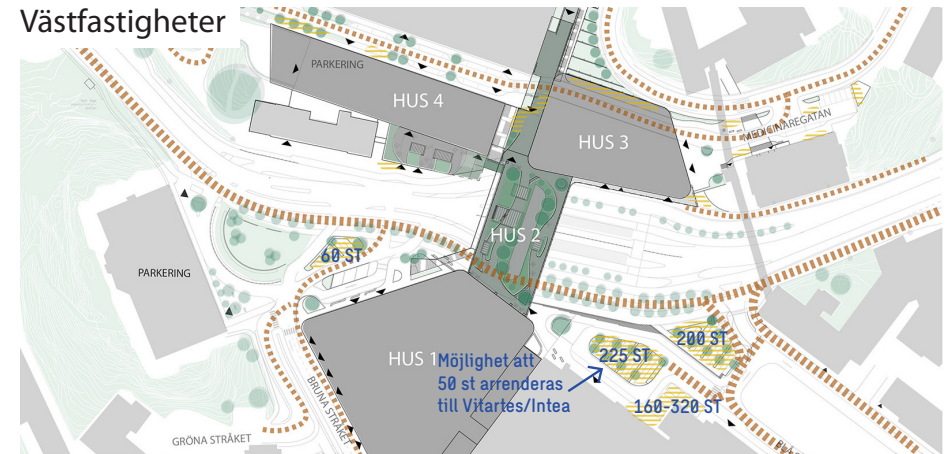
Antal cykelparkeringar som ska säkerställas inom detaljplaneområdet, eller i nära anslutning (enligt *Bakgrundsrapport till Grön Transportplan*):

- Hus 1 - Västfastigheter: osäkert antal (utreds i bygglovsskede)
- Hus 2/3 - Vitartes/Intea: 347 st
- Hus 4 - Akademiska hus: 320 st, osäkert antal (utreds i bygglovsskede)

Antal planerade cykelparkeringar inom detaljplaneområdet, eller i nära anslutning, som redovisas enligt nedan:

- Hus 1 - Västfastigheter: 435 st
- Hus 2/3 - Vitartes/Intea: 347 st
- Hus 4 - Akademiska hus: 320 st

Västfastigheter



Parkeringsplatser för bil

Planerad lösning för parkering för bil inom programområdet redovisas på kommande sidor. Slutlig parkeringslösning säkerställs i bygglovsskedet.

Antal parkeringar för bil som ska säkerställas inom programområde Sahlgrenska och Medicinareberget (enligt *Bakgrundsrapport till Grön Transportplan*):

- Hus 1 - Västfastigheter: 26 st
- Hus 2/3 - Vitartes/Intea: 72 st
- Hus 4 - Akademiska hus: 202 st

Antal planerade parkeringar för bil inom programområdet:

- Hus 1 - Västfastigheter: se utredning sida 5
- Hus 2/3 - Vitartes/Intea: se utredning sida 6
- Hus 4 - Akademiska hus: se utredning sida 7

Parkeringsplatser för bil

VÄSTFASTIGHETER, HUS 1

Ca 5 st parkeringsplatser för rörelsehindrade i anslutning till entréer.

Västfastigheter



På följande markerade platser inom Sahlgrenska-området kan kvarstående 21 p-platser fördelas när nuvarande baracker rivs.

Slutlig parkeringslösning säkerställs i bygglovsskedet.



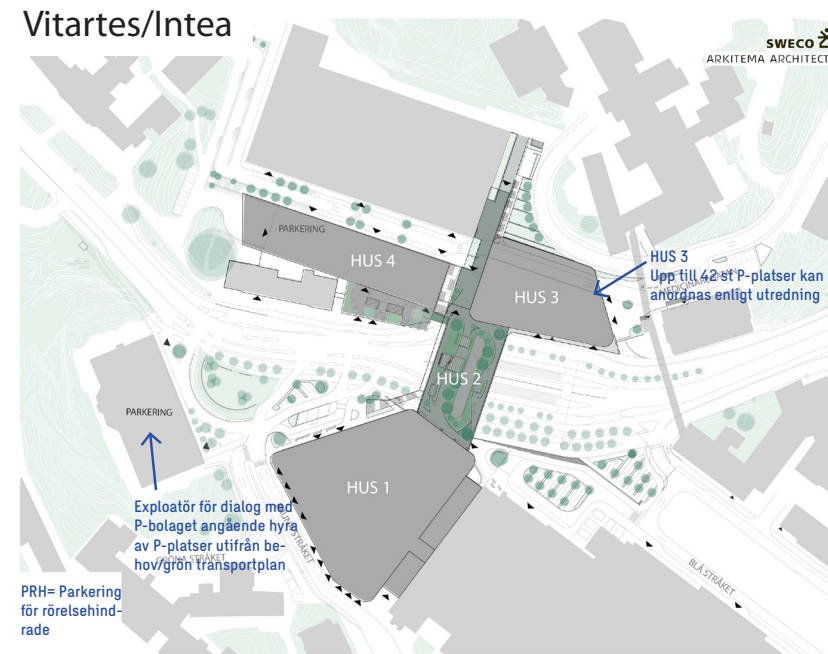
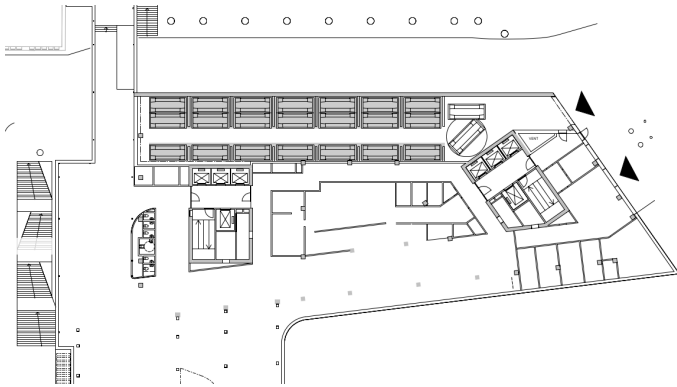
Parkeringsplatser för bil

VITARTES/INTEA, HUS 2-3

Ca 42 st parkeringsplatser anordnas på ett plan i Hus 3, plan 5 (automatisk parkering i två etage).

Resterande platser förläggs i Per Dubbs-garaget. Intentionsavtal mellan P-bolaget och Vitartes under arbete.

Slutlig parkeringslösning säkerställs i bygglovsskedet.



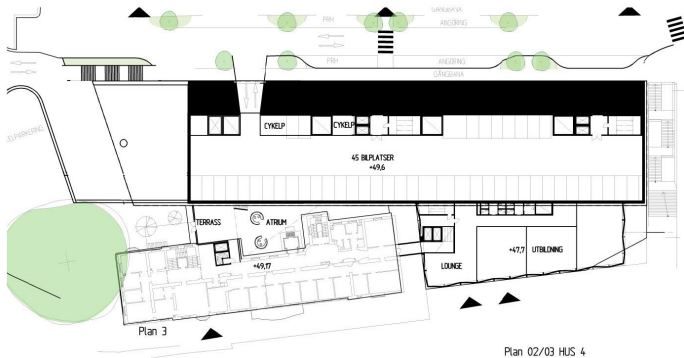
Parkeringsplatser för bil

AKADEMISKA HUS, HUS 4

45 st parkeringsplatser på plan 02/03 samt 4 st parkeringsplatser för rörelsehindrade i markplan.

Resterande kan anordnas på Medicinareberget i samordning med övrig bebyggelse.

Slutlig parkeringslösning säkerställs i bygglovsskedet.



Akademiska hus



Plan nedan redovisar möjliga ytor på Medicinareberget att anordna resterande 154 P-platser på.

Alt 1: Markparkering spridd över området

Alt 2: Parkeringshus med parkeringar samlade i en punkt

Notera: I campusplanen finns möjliga byggrätter. I dessa kan parkeringar inrymmas i garage å 1-2 källarplan som ersättning för parkeringar i markplan.

