

Mobilitets- och parkeringsutredning inför detaljplan avseende simhall samt bordtennis- och badmintonhall vid Gärdesvägen



2020-03-12

Hanna Ljungblad
 Louise Lendas
 Vania Khairallah
 Björn Carlsson
 Oskar Sköld

SWECO SOCIETY AB

Sammanfattning

I Askim utvecklar idrotts- och föreningsförvaltningen en detaljplan omfattande en ny simhall vid Gärdesvägen, omedelbart söder om den befintliga Askims simhall. Den befintliga simhallen ska avvecklas och ersättas av den nya. Detaljplanen, och därmed föreliggande parkeringsutredning, hanterar den tillkommande byggnaden för simhall samt en bordtennis- och badmintonhall som ligger i anslutning till befintlig simhall vilken behålls även i framtiden.



Utredningen är utförd enligt Göteborgs Stads anvisningar till *Riktlinjer för mobilitet och parkering* samt tillhörande mallar. Då varken kategorierna "simhall", "bordtennishall" eller "badmintonhall" har några startvärden enligt stadens riktlinjer har istället en särskild parkeringsutredning genomförts med stöd av *Mall för särskild utredning ver 1.1*. För att underlätta läsbarheten har den särskilda parkeringsutredningen genomförts enligt samma fyra analyssteg som en standardutredning. Eftersom p-tal saknas för verksamheterna har i utredningen redovisats justeringar som antal parkeringsplatser istället för förändringar i p-tal.

Resultatet efter de fyra analysstegen är följande:

- 1** *Normalspann:* Området ligger i stadsdelen Askim-Frölunda-Högsbo och tillhör zonen *Övriga delar av Göteborgs Stads fastland* och startvärde för parkeringsbehovet har utgått ifrån färdmedelsandelar för stadsdelen och zonen.
- 2** *Lägesbedömning:* Lägesbedömningen och den sammanvägda tillgängligheten visar på god tillgänglighet för kollektivtrafik och cykel. Behovet av bilparkering har därför justerats nedåt medan behovet av cykelparkering har justerats uppåt.
- 3** *Projektanpassning:* Projektanpassningen har visat på minskat behov av bilparkering främst för besökare. Behovet av cykelparkering har justerats uppåt för besökare. För sysselsatta har ingen justering gjorts i analyssteg 3.
- 4** *Mobilitetslösningar:* Inga sänkningar på grund av mobilitetslösningar föreslås i utredningen.

Resultatet av utredningen visar efter analyssteg 1-4 att parkeringsefterfrågan för cykel blir 40 platser och för bil 47 platser. Cirka 3 procent av bilparkeringsplatserna ska vara PRH, vilket för innebär 1 bilplats. Därtill behöver plats för moped och mopedbil anordnas.

Tabell 1. Parkeringsbehov för bil och cykel vid verksamheterna.

	Parkeringsbehov
	
Simhall – cpl	1 (sysselsatta) 22 (besökare)
Bordtennis/ badminton	1 (sysselsatta) 16 (besökare)
	
Simhall – bpl	2 (sysselsatta) 26 (besökare)
Bordtennis/ badminton	1 (sysselsatta) 18 (besökare)

Den nya detaljplanen bedöms generera ett parkeringsbehov av samma omfattning som idag. Besökare till nuvarande verksamheter parkerar på en markparkering med 75 platser samt på de ca 70 platserna längs med Gärdesvägen. Parkeringsytan utnyttjas även av besökare till närliggande verksamheter Salming Arena, Hovåsskolan samt Askims kyrka och förvaltas av Göteborgs Stads Parkerings AB. Ingen av verksamheterna har gällande avtal för att få använda ytan. I nuläget uppstår kapacitetsbrist endast vid årsmax. Då den nya simhallen kommer att ersätta den befintliga och bordtennis- och badmintonhallen blir oförändrad uppstår inget behov av att tillskapa parkeringsplatser.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	1
2	Projektet vid Gärdesvägen	2
2.1	Projektförutsättningar	3
3	Normalspann - Analyssteg 1	6
3.1	Cykelparkering	6
3.2	Bilparkering	9
3.3	Resultat av analyssteg 1	10
4	Lägesbedömning - Analyssteg 2	11
4.1	Utredningsområde	11
4.2	Sammanvägd tillgänglighet	11
4.3	Argumentation för justering av parkeringstalen utifrån lägesbedömningen	15
4.5	Resultat av analyssteg 2	17
5	Projektanpassning - Analyssteg 3	18
5.1	Resultat av analyssteg 3	19
6	Mobilitetslösningar - Analyssteg 4	20
7	Samlad bedömning av efterfrågan på parkering	21
7.1	Nuvarande simhall	21
7.2	Ersättningsplatser	21
7.3	Samlad bedömning av parkeringsbehov	21
8	Parkeringslösning	22
8.1	Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet	22
8.2	Samverkan mellan flera exploatörer inom projektet	22
8.3	Möjligheter till samnyttjande av parkering	22
8.4	Lokalisering och utformning av parkering	24
9	Reglering, kostnadstäckning och byggskede	25

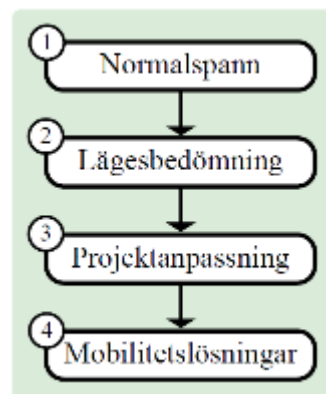
1 Bakgrund och syfte

I Askim utvecklar Idrotts- och föreningsförvaltningen en detaljplan omfattande en ny simhall samt en befintlig bordtennis- och badmintonhall i anslutning till befintlig simhall. Verksamheterna ligger vid Gärdesvägen, omedelbart söder om den befintliga Askims simhall. Den nya simhallen ska anläggas på en grusplan som idag står tom med undantag för en skateramp. Den befintliga simhallen ska avvecklas och lokalerna ska användas för annat ändamål i loFF:s regi.

Denna utredning syftar till att belysa platsens **förutsättningar** för en hållbar tillgänglighet i linje med stadens mål, samt den förväntade efterfrågan på parkeringsplatser för bil och cykel.

Utredningen följer *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* (antagen i BN 24 april 2018) samt tillhörande *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad ver 1.1* och *Mall för särskild utredning ver 1.1*. Arbetsprocessen i riktlinjerna innefattar fyra analyssteg för att beräkna förväntad efterfrågan på parkering: *Normalspann*, *Lägesbedömning*, *Projektanpassning* och *Mobilitetslösningar*. Då verksamheten simhall saknar startvärde för att bedöma parkeringsbehovet krävs att en särskild parkeringsutredning genomförs. Utredningen följer samma fyra analyssteg som vid en standardutredning. Då parkeringstal saknas redovisas justeringar och slutlig efterfrågan direkt i antal parkeringsplatser istället för i justeringar av p-talet.

All information om verksamheterna har lämnats av beställaren Idrotts- och föreningsförvaltningen.

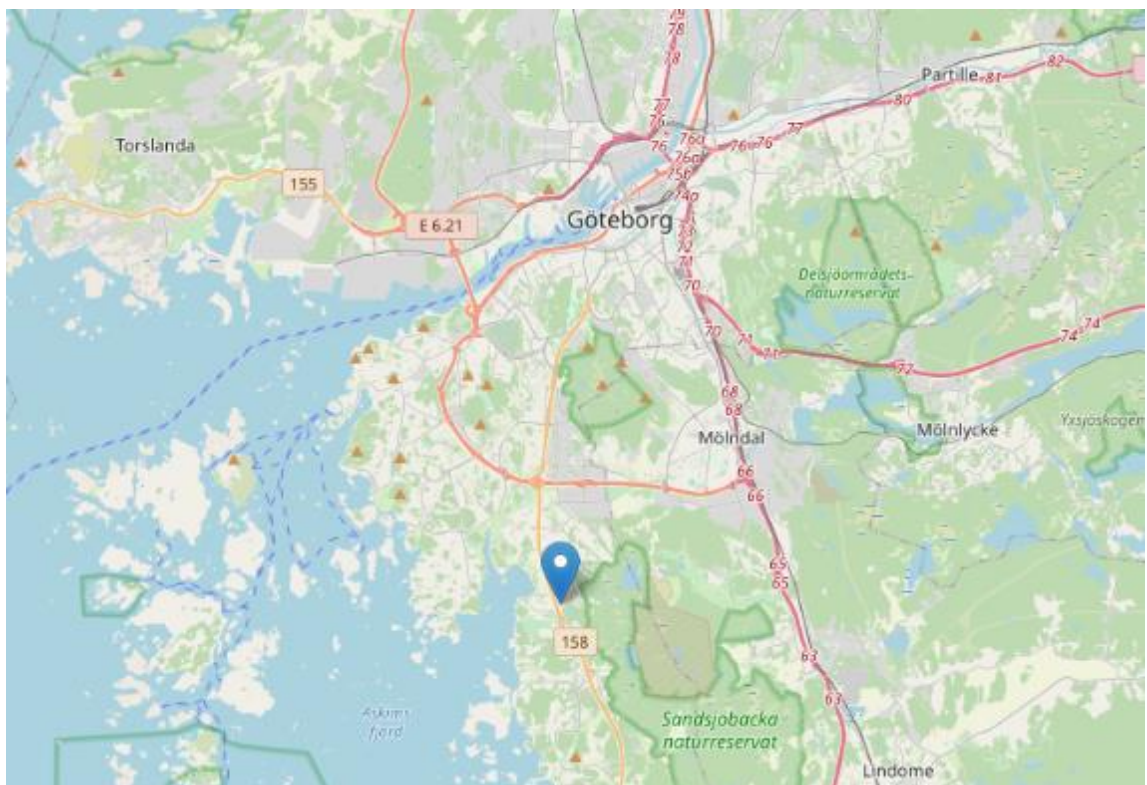


2 Projektet vid Gärdesvägen

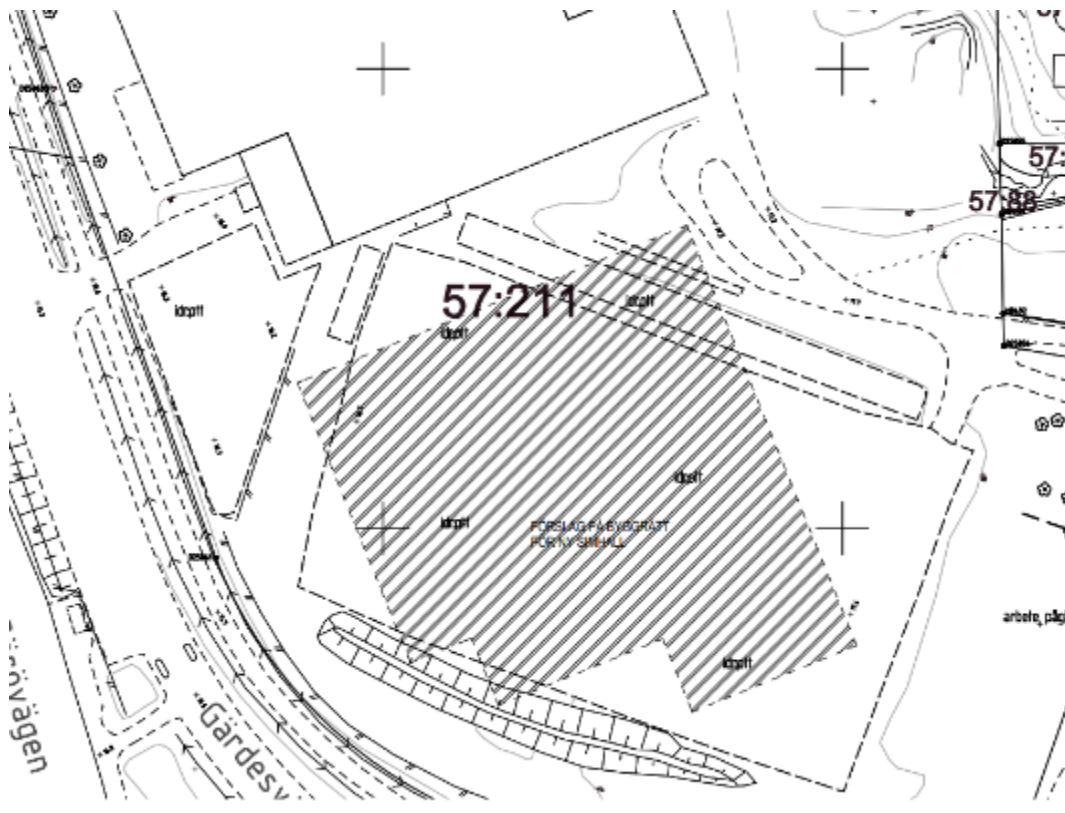
Planområdet har adressen Gärdesvägen 5 och ligger omedelbart öster om Säröleden, se Figur 1. Planområdet ligger mellan Gärdesvägen, Gamla Särövägen och Otterbäcksvägen. Området ligger i nuvarande stadsdelen Askim-Frölunda-Högsbo och i den tidigare stadsdelsindelningen tillhörde området stadsdelen Askim. I närområdet finns flera verksamheter:

- Befintlig simhall som kommer att omvandlas för annan idrotts- och föreningsverksamhet
- Salming Arena; Idrottshall som används för innebandy.
- Bordtennis- och badmintonhall i anslutning till befintlig simhall.
- Hovåsskolan; F-9, fritidshem samt särskola
- Askims kyrka

I övrigt omges planområdet av bostadsbebyggelse i form av fristående villor med trädgårdar.



Figur 1. Detaljplaneområdets placering i staden. Kartkälla: OpenStreetMap



Figur 2. Skiss på förslaget. Källa: Liljewall arkitekter

2.1 Projektförutsättningar

Askims befintliga simhall ska avvecklas och en ny simhall ska anläggas på en grusplan omedelbart söder om befintlig hall. Grusplanen står i nuläget tom med undantag för en skateramp. Detaljplanen, och därmed även bedömningen av parkeringsbehovet, omfattar den tillkommande byggnaden samt den befintliga bordtennis- och badmintonhallen i anslutning till befintlig simhall.

Den nya simhallen ska inrymma en 25-metersbassäng, undervisningsbassäng samt eventuellt en småbarnspool. Prognosen är att den nya simhallen ska ta emot omkring 100 000 besök årligen och hallen ska vara öppen året om, vilket är jämförbart med befintlig simhall. Vid veckomaxtimmen är det förväntade besöksantalet 75-85 personer samtidigt i simhallen, vilket inträffar på helgerna då det är mycket barn och ungdomar i lokalen. Vardagar uppskattas det vara maximalt 50-60 personer samtidigt i lokalen. Vid mycket välbesökta tillfällen, exempelvis sportlovet, kan antalet besökare uppgå till drygt 100 personer som ett årsmax. Antalet samtidigt närvarande verksamma kommer att vara 5 stycken. Den nya simhallen kommer inte att ha någon servering eller gym.

Bordtennis- och badmintonhallen är totalt 1 300 m². Antalet simultiga besökare och anställda under maxtimme bedöms vara 60 respektive 2. Bedömningen görs utifrån att

det finns 6 bordtennisbord och 4 badmintonplaner i lokalen. Bordtennis- och badmintonbanorna antas generera i snitt 3 personer vardera (en del spelar singel och andra dubbel). Siffran dubblas sedan för att täcka parkeringsbehovet vid skifte av träningsaktiva.

Vid de tillfällen då det är som flest besökare vid verksamheterna kommer andelen ungdomar och barnfamiljer att vara hög. loFF bedömer att det då är sällskap om 2-4 personer som anländer gemensamt till hallen. Besökare som kommer ensamma till hallen bedöms främst ske under förmiddagar samt vardagskvällar.

Enligt loFF:s mätningar kommer idag 59 procent av besökarna till verksamheterna med bil och 6 procent med cykel. loFF anger även att det är flera besökare som reser till verksamheterna med moped eller mopedbil och dessa fordon behöver möjlighet att parkera.

Det finns ingen ordnad cykelparkering vid de befintliga verksamheterna. Besökare ställer cyklar längs med fasaden i närheten av entréerna.

Norr om den befintliga simhallen finns en markparkering med ca 75 bilparkeringsplatser som är belagda med avgift och förvaltas av Göteborgs Stads Parkering AB. Dessa platser samnyttjas med Hovåsskolan samt Salming Arena vid innebandymatch och -träning. Skolan använder parkeringen dagtid och innebandyhallen har sin främsta nyttjandetid under sen eftermiddag /kväll. Platserna kommer inte att beröras av byggnationen. Enligt loFF saknar samtliga verksamheter som utnyttjar parkeringsytan avtal som säkerställer den långsiktiga tillgången till parkeringsplatser för bil.

Längs Gärdesvägen har Parkeringsbolaget ytterligare ca 70 avgiftsbelagda bilparkeringsplatser som kan användas av besökare till verksamheterna. Dessa platser kommer inte att beröras av den nya byggnaden. Dock omfattas platserna av ett spårreservat som Trafikverket har för marken mellan Säröleden och Gärdesvägen. Om det sker en omvandling av marken kommer det att påverka dessa platser. I dagsläget finns inga konkreta planer för att verkställa en utbyggnad. Om det i framtiden blir spårburen trafik till området kommer detta dock att påverka resmönster hos besökarna i den utsträckning att en ny bedömning av parkeringsbehovet bör göras.

Följande ingångsvärden antas för simhallen, bordtennis- och badmintonhallen angående antalet samtidiga anställda och besökare i veckomaxtimmen:

- Anställda: 7 st
- Besökare: 145 st
- Totalt antal samtidigt närvarande: 152 st
- Yta: 3 500 m² BTA

Tabell 2. Planerad fördelning av bruttoareor samt uppskattat antal samtida besökare och anställda.

	Simhall	Badminton & bordtennis
Yta	2 200 m ² BTA	1 300 m ² BTA
Besökare	85	60
Anställda	5	2

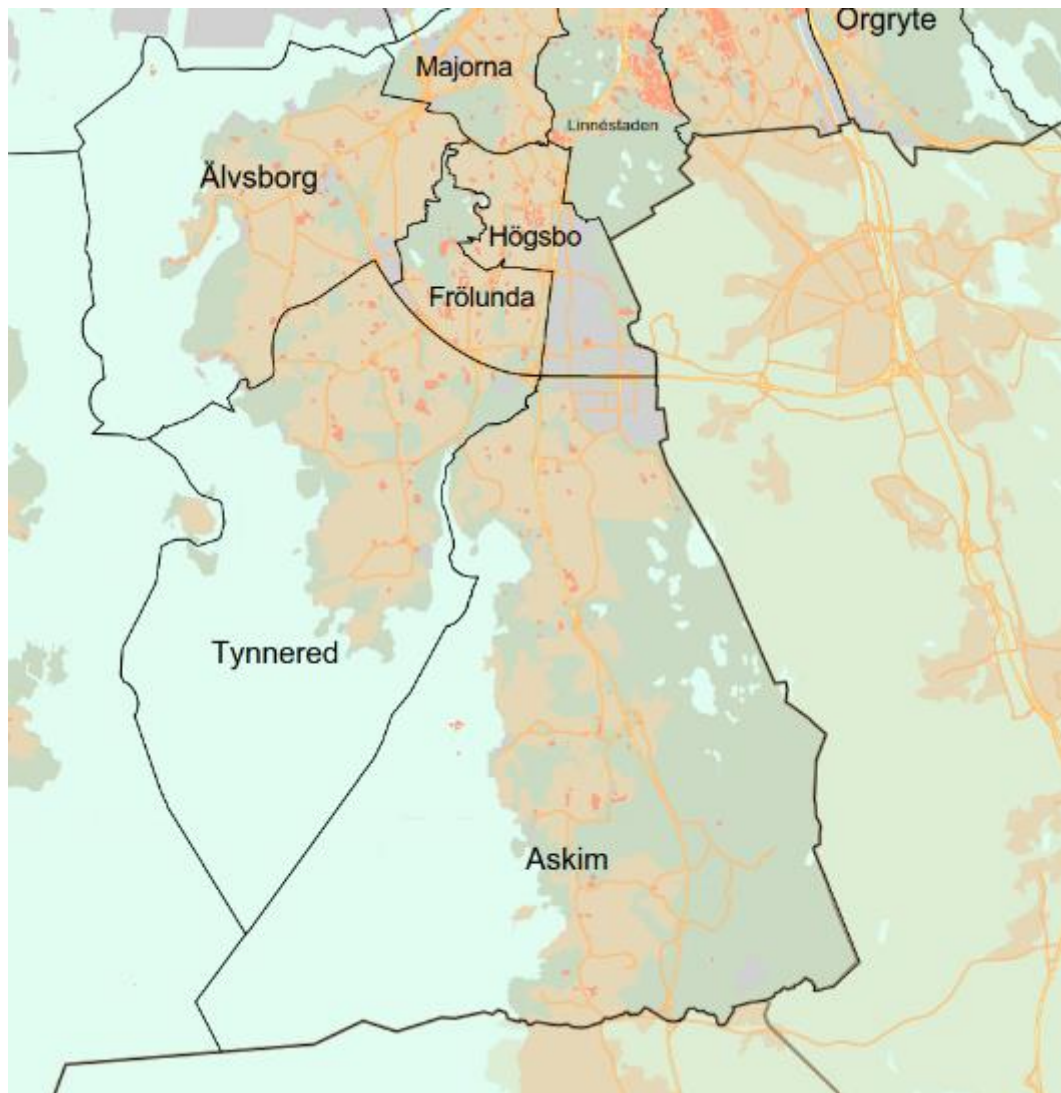
3 Normalspann - Analyssteg 1

I detta kapitel väljs normalspann och startvärden för cykel- och bilparkeringstal. Efter beskrivningar och argumentation per lokalkategori i de inledande avsnitten sammanställs resultatet av hela analyssteget i tabellform i kapitel 3.3.

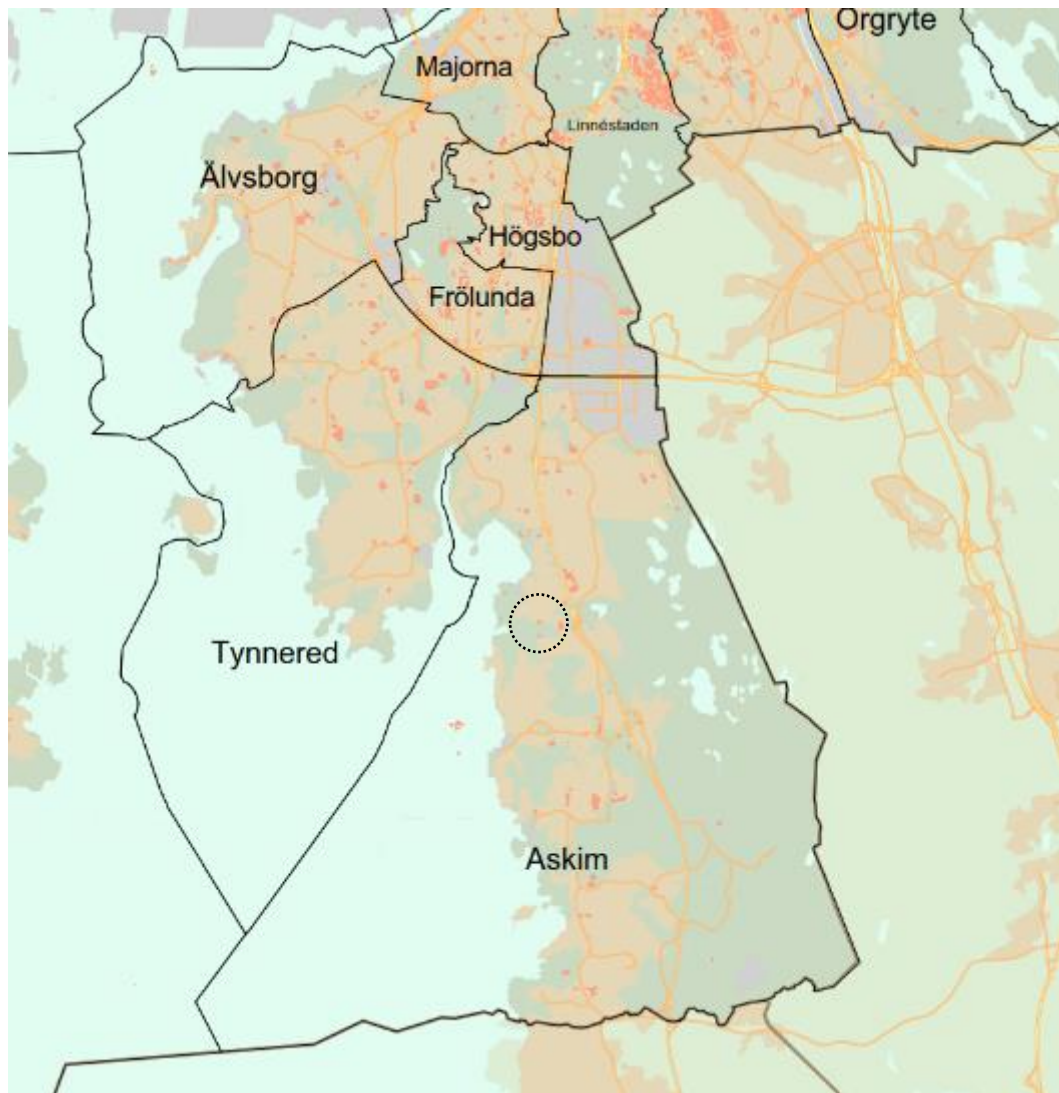
3.1 Cykelparkering

För verksamheter av olika slag ska parkering för cykel anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning. Det medför normalt cykelparkeringsplatser för 20 - 40 % av antalet samtidigt besökare till och anställda vid verksamheten.

Parkeringsstalet för cykelparkering vid verksamheter utgår från antalet simultiga besökare och anställda samt andelen anställda och besökare som cyklar i f.d. stadsdelen Askim från tabell i *Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*. Talen där utgår från trafikstrategins framtida målstyrda färdmedelsfördelning nedbruten på stadsdelsnivå (enligt den tidigare indelningen i 21 stadsdelar, se



Figur 3). För stadsdelen Askim är målet enligt den nedbrutna trafikstrategin att 21 procent av de anställda och 9 procent av besökarna ska cykla till/från verksamheten år 2035.



Figur 3. Askim stadsdel enligt tidigare stadsdelsindelning. Projektområdets placering är markerat med ring. Källa: Teknisk Handbok

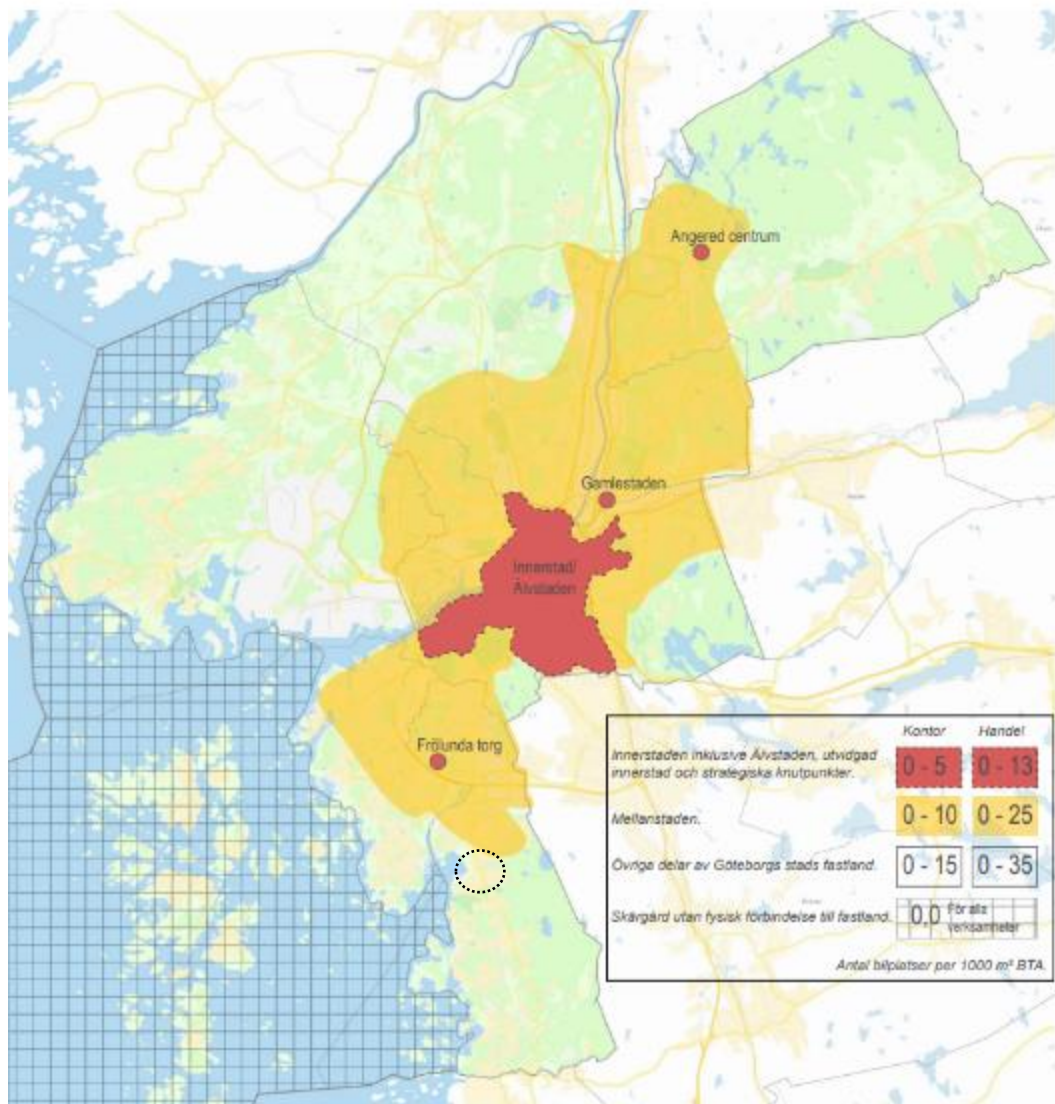
Simhallen har ett veckomax för besökare på 85 personer och antalet anställda vid samma tillfälle uppgår till 5 stycken. Motsvarande siffror för bordtennis och badmintonhallen är 60 besökare respektive 2 anställda.

Omräknat till efterfrågan på cykelparkering för simhallen innebär detta 9 procent av 85 personer vilket ger 8 platser för besökare samt 21 procent av 5 personer vilket ger 1 plats för sysselsatta.

Efterfrågan på cykelparkering för bordtennis- och badmintonhallen blir på motsvarande sätt 6 platser för besökare och 1 plats för sysselsatta.

3.2 Bilparkering

Projektområdet ligger i det som riktlinjerna klassificerar som *Övriga delar av Göteborgs stads fastland* för verksamheter.



Figur 4. Karta för val av normalspann till verksamheter enligt riktlinjerna. Svart streckad ring visar planområdets lokalisering. Källa: Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad

ANALYSSTEG 2

För verksamheter som saknar startvärde anger anvisningarna och riktlinjerna att lämpligt utrymme för parkering ska bedömas i varje enskilt fall genom en särskild parkeringsutredning. Metoden beskrivs som att "först beräkna antal **personer** (anställda och besökare) som blir dimensionerande, därefter beräkna antal **fordon** de använder enligt trafikstrategins vilja om framtida färdmedelsfördelning och till slut hur många **platser** dessa fordon behöver." För f.d. stadsdelen Askim är den önskade framtida bilandelen för samtliga resor 47 procent år 2035 (Göteborg Stad, 2020). För bilanvändningen görs ingen skillnad i färdmedelsanvändning mellan anställda och besökare.

3.2.1 Simhall

Simhallen har 90 samtidiga sysselsatta och besökare i veckomaxtimmen.

Med en framtida bilandel på 47 procent blir startvärdet för simhallen 42 platser, varav två platser är för sysselsatta.

3.2.2 Bordtennis- och badmintonhallen



Bordtennis och badmintonhallen har 62 samtidiga sysselsatta och besökare i veckomaxtimmen.

Med en framtida bilandel på 47 procent blir startvärdet för bordtennis och badmintonhallen 29 platser, varav en plats är för sysselsatta.

3.3 Resultat av analyssteg 1

Området ligger i det som i riktlinjerna definieras som *Övriga delar av Göteborgs stads fastland*. Detta tillsammans med beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet ger startvärden för efterfrågan på cykel- och bilparkering enligt Tabell 3 nedan.

Tabell 3. Resultat efter analyssteg 1. Startvärden för efterfrågan på cykel- och bilparkering för simhallen.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Lokalt torg	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
					
Simhall – cpl	1 (sysselsatta) 8 (besökare)	-			
Bordtennis/ badminton	1 (sysselsatta) 6 (besökare)	-			
					
Simhall – bpl	2 (sysselsatta) 40 (besökare)	-			
Bordtennis/ badminton	1 (sysselsatta) 28 (besökare)	-			

4 Lägesbedömning - Analyssteg 2

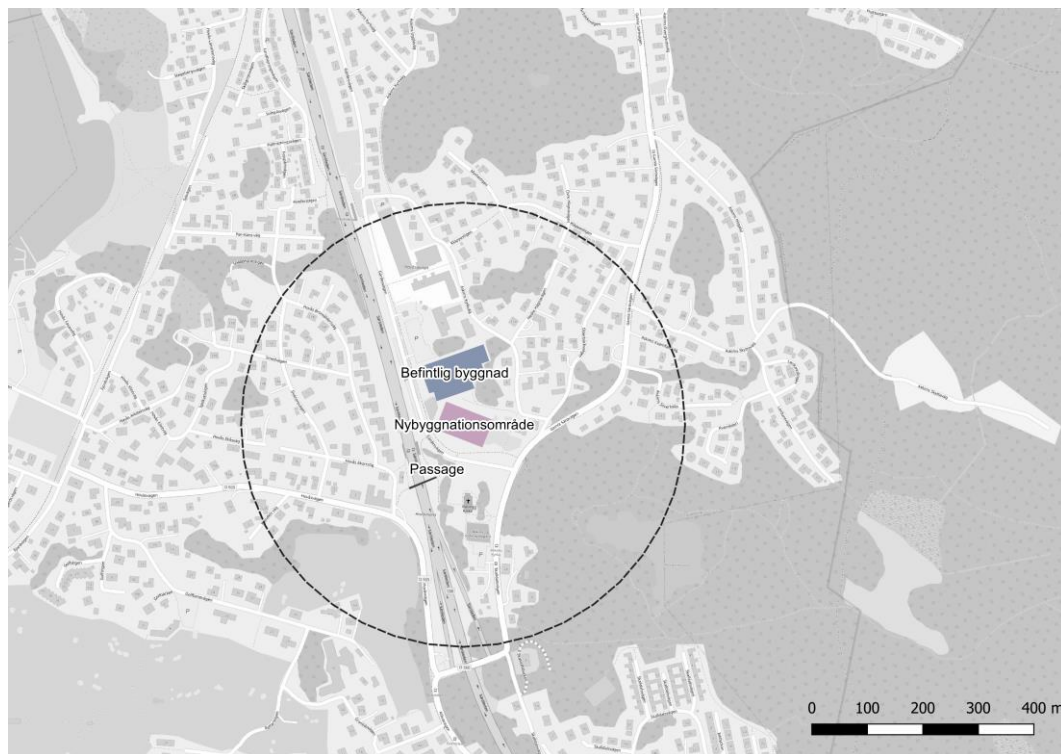
I detta kapitel analyseras områdets läge i staden. Kapitlet beskriver den sammanvägda tillgängligheten till och från området med olika färdmedel samt utbudet av service.

De första avsnitten behandlar var och en av de styrande parametrar som tas upp i riktlinjerna som möjliga grunder för reducering av parkeringstalet i detta steg.

Därefter beskrivs argumenten för eventuella justeringar av parkeringsefterfrågan varefter resultatet av hela analyssteget sammanställs i tabellform i kapitel 4.3.2.

4.1 Utredningsområde

Utredningsområdet utgörs enligt riktlinjerna av en radie av 400 meter från nybyggnadsområdet, se Figur 5. Notera att i väster avgränsas utredningsområdet av Säröleden (väg 158) som utgör en barriär. Söder om nybyggnadsområdet finns en passage som kopplar västra sidan om Säröleden med den östra.



Figur 5: Streckad linje markerar utredningsområdet. Befintlig simhall markerad i blått, planerad simhall i rosa. Kartkälla: OpenStreetMap

4.2 Sammanvägd tillgänglighet

God sammanvägd tillgänglighet för verksamheter innebär närhet till god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur eller andra förutsättningar som tillgodoser transportbehovet och gör det enkelt att nå det utbud och aktiviteter som det finns behov av.

I nedanstående stycken beskrivs förutsättningarna kring verksamheterna som påverkar den sammanvägda tillgängligheten.

4.2.1 Kollektivtrafik

Enligt riktlinjerna definieras direkt närhet till god kollektivtrafik som ett verkligt gångavstånd på högst 500 meter från projektområdets gräns till hållplatser som har tio-minuterstrafik under högtrafik (vardagar 06:00-08:30 samt 15:00-18:00). Utöver detta bör annan kollektivtrafik finnas som komplement.

Utredningsområdet ligger i direkt närhet till god kollektivtrafik, se Figur 6 för hållplatser och linjer. Inom 500 meters verkligt gångavstånd från projektområdet nås hållplatserna Hovås nedre och Askims kyrka.

Hovås nedre trafikeras av busslinje Rosa Express (Billdal – Nordstan – Gerrebacka) som har mer än 10-minuterstrafik i högtrafik. Dagtid vardagar är det 10-minuterstrafik och kvällstid vardagar 10-minuterstrafik fram till kl 20 varefter det är fyra avgångar per timme. Helgdagar har expresslinjer fyra avgångar per timme fram till kl 20 på kvällen. Hovås nedre trafikeras även av busslinje 158 (Vasastan – Skintebo) samt 180 (Hovås Nedre – Volvo Torslanda) som endast går under högtrafik vardagar.

Samtliga linjer passerar större bytespunkter som exempelvis Radiomotet och Marklandsgatan. Från hållplats Hovås nedre nås exempelvis Radiomotet på cirka sex minuter och Marklandsgatan på drygt tio minuter. Rosa Express åker genom flera centrala punkter i Göteborg såsom Nordstan där möjligheten att resa vidare ut i regionen med tåg eller buss finns. Resan mellan Hovås nedre och Nordstan och omvänt tar cirka 30 minuter.

Hållplatsen Askim kyrka trafikeras av busslinje 82 som går mellan Marklandsgatan och Brottkärr. I högtrafik går linjen var 30:e minut och denna hållplats uppfyller därför inte definitionen för god kollektivtrafik men finns som komplement till Hovås nedre.



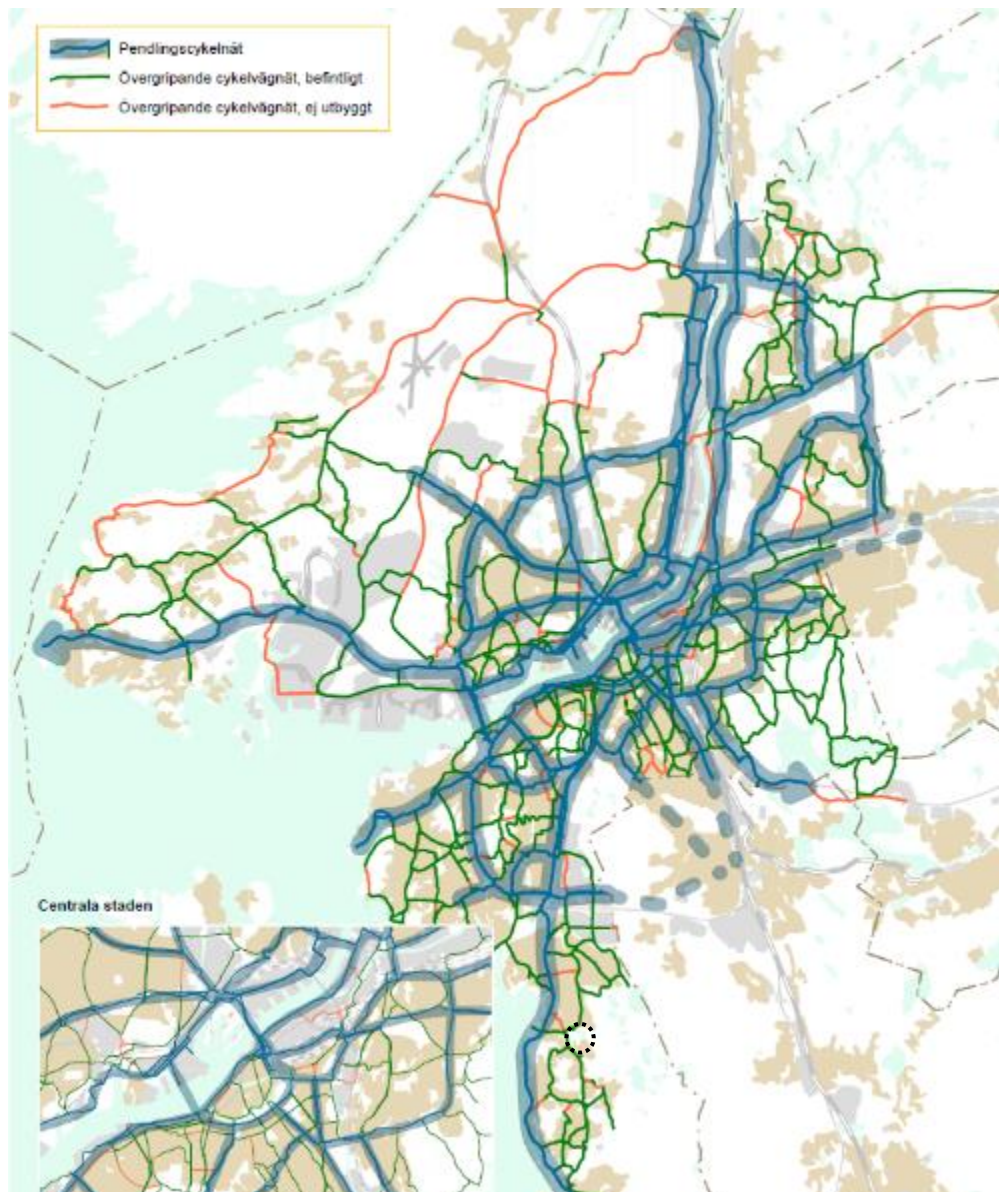
Figur 6: Karta över befintliga kollektivtrafik hållplatser. Befintlig simhall markerad i blått, planerad simhall i rosa. Inom 500 meters verkligt gångavstånd från projektområdet nås hållplatserna Hovås nedre och Askims kyrka. Kartkälla: OpenStreetMap

4.2.2 Cykel

Direkt närhet till god cykelinfrastruktur definieras som att avståndet från projektområdets gräns till det övergripande cykelvägnätet eller pendelcykelnätet inte överskrider 500 meter verkligt cykelavstånd via cykelbana eller lågt trafikerad lokalgata alternativt 100 meter verkligt cykelavstånd via andra gator.

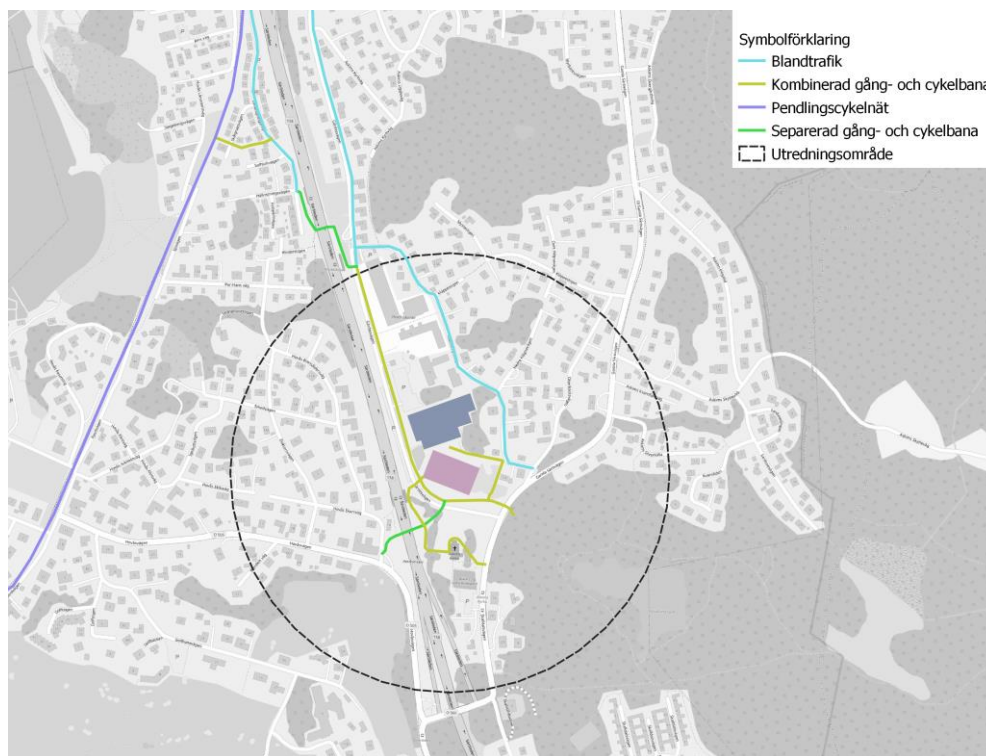
Pendlingscykelnät definieras i Göteborgs stads *Cykelprogram för en nära storstad* som cykelvägnät med mycket god framkomlighet där man når stadens tyngdpunkter, bostadsområden, större arbetsplatser samt grannkommunernas cykelvägnät.

Figur 7 visar pendlingscykelnät och övergripande cykelnät. Från projektområdet är det cirka 300 meter verkligt cykelavstånd till det övergripande cykelvägnätet och cirka 900 meter till pendlingscykelnätet. Detta innebär att projektområdet ligger i direkt närhet till god cykelinfrastruktur enligt definitionen ovan.



Figur 7: Karta över befintligt och framtida cykelvägnät. Svart prickad cirkel visar Askims sim- och sporthall. Källa: Cykelprogram för en nära storstad.

I närområdet är förutsättningar för cykling goda. Längs Gärdesvägen som löper väster om projektområdet, finns en kombinerad gång- och cykelbana. Öster om projektområdet, längs med Askims kyrkväg, är det blandtrafik och vägen löper genom ett villaområde vidare norrut och ansluter till Gärdesvägen. Pendlingscykelnätet ligger väster om Säröleden och närmaste anslutningen från projektområdet är genom den södra passage, se Figur 8.



Figur 8: Karta över befintligt cykelvägnät. Befintlig simhall markerad i blått, planerad simhall i rosa.
Källa: OpenStreetMap

Det är cirka 4 km till Sisjö industriområde via Gärdesvägen och under 6 km till Frölunda Torg, vilket innebär ca 15-20 respektive 20-25 minuters cykling.

4.3 Argumentation för justering av parkeringstalen utifrån lägesbedömningen

I föregående kapitel beskrivs läget och den sammanvägda tillgängligheten för området i de termer som anges i riktlinjerna. I detta kapitel förs argumentationen om varför vissa parkeringstal kan behöva justeras mot bakgrund av dessa beskrivningar.

Projektområdet uppfyller riktlinjernas definition av god sammanvägd tillgänglighet. Det saknas dock lokalt torg i direkt närhet till lokalt torg/stort stadsdelscentrum. Det finns därför anledning att göra en viss sänkning av efterfrågan på bilparkering och en höjning av efterfrågan på cykelparkering.

4.3.1 Bilparkering

För verksamheter ger riktlinjerna inte några anvisningar kring hur stora avdragen ska vara i analyssteg 2. För bostäder i aktuellt område (zon D) innebär god sammanvägd tillgänglighet ett avdrag om 20 procent ifrån startvärdet.¹ Därför görs ett motsvarande avdrag även för simhallen samt bordtennis- och badmintonhallen.

I analyssteg 2 justeras efterfrågan på bilparkering för simhallen nedåt, men avrundas fortsatt till 2 platser. För besökare sänks efterfrågan till 32 platser. Totalt innebär det en efterfrågan på 34 platser.

I analyssteg 2 justeras efterfrågan på bilparkering för bordtennis- och badmintonhallen nedåt, men avrundas fortsatt till 1 plats. För besökare sänks efterfrågan till 23 platser. Totalt innebär det en efterfrågan på 24 platser.

4.3.2 Cykelparkering

Simhall

För simhallen samt bordtennis- och badmintonhallen antas en ökning av efterfrågan på cykelplatser i storleken halva minskningen av efterfrågan på bilparkering. Detta då den sammanvägda tillgängligheten antas innebära en lika stor överflyttning av resor till cykel som till kollektivtrafik. En minskad efterfrågan av 8 bilplatser för simhallen ger därmed en ökning av efterfrågan med 4 cykelplatser. Med antagandet att 2 personer samåker ges en total ökning av 8 cykelplatser. För bordtennis- och badmintonhallen minskar efterfrågan med 5 bilplatser vilket ger en ökning av 2,5 cykelplatser. Med antagandet att 2 personer samåker ges en total ökning av 5 cykelplatser.

I analyssteg 2 justeras efterfrågan på cykelparkering för simhall uppåt till 17 platser, varav en är för sysselsatta.

I analyssteg 2 justeras efterfrågan på cykelparkering för bordtennis- och badmintonhallen uppåt till 12 platser, varav en är för sysselsatta.



¹ 0,1 av totalt avdrag 0,5 för zon D

ANALYSSTEG 2

4.5 Resultat av analyssteg 2

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet görs justeringar enligt tabell 3 nedan.

Tabell 4. Resultat efter analyssteg 2. Efterfrågan på bil- och cykelparkering justeras utifrån lägesbedömningen.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Lokalt torg	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
					
Simhall – cpl	1 (sysselsatta) 8 (besökare)	-	1 (sysselsatta) 16 (besökare)		
Bordtennis/ badminton	1 (sysselsatta) 6 (besökare)	-	1 (sysselsatta) 11 (besökare)		
					
Simhall – bpl	2 (sysselsatta) 40 (besökare)	-	2 (sysselsatta) 32 (besökare)		
Bordtennis/ badminton	1 (sysselsatta) 28 (besökare)	-	1 (sysselsatta) 23 (besökare)		

5 Projektanpassning - Analyssteg 3

I detta kapitel redovisas projektets specifika förutsättningar som möjliga grunder för justering av parkeringstalet i detta steg. Därefter redovisas resultatet av hela analyssteget i tabellform i kapitel 5.1.

För simhallen samt bordtennis- och badmintonhallen inträffar veckomax under helger då det är mycket barn och ungdomar i anläggningen, vilket innebär att efterfrågan på bilparkeringsplatser minskar. IoFF uppskattar att ca 60 procent av besökarna kommer med bil i nuläget, vilket är samma andel som enligt teknisk handbok gäller för stadsdelen i stort. Enligt IoFF kommer det vanligen 2-4 personer tillsammans i varje sällskap vid dessa tillfällen. Om samtliga besökare samåker i denna utsträckning innebär det att efterfrågan på bilparkeringsplatser sänks med 50-75 procent. Då det sannolikt förekommer besökare som anländer ensamma till idrottslokalerna även under veckomaxtimmen väljs en lägre sänkning för att bättre representera den totala efterfrågan på parkering. Besökarnas efterfrågan på bilparkering justeras därför nedåt med 20 procent i projektanpassningen. För anställda görs ingen justering av efterfrågan på bilparkering i detta analyssteg.

Efterfrågan på cykelparkering höjs med hälften av sänkningen av bilparkering (6 bpl respektive 5 bpl), vilket motsvarar 3 respektive 2,5 cykelplatser. Med antagandet att 2 reser i samma bil ges en höjning av 6 respektive 5 cykelplatser.

I analyssteg 3 justeras efterfrågan på bilparkering för simhallen nedåt för besökare till 26 platser, medan efterfrågan från anställda kvarstår på 2 platser, totalt 28 platser.

Efterfrågan på bilparkering för bordtennis- och badmintonhallen justeras nedåt till 18 platser för besökare, medan efterfrågan från anställda kvarstår på 1 platser, totalt 19 platser.

För cykel justeras efterfrågan för besökare till simhallen upp till 22 platser och för sysselsatta kvarstår efterfrågan på 1 plats, totalt 23 platser.



För cykel justeras efterfrågan för besökare till bordtennis- och badmintonhallen upp till 16 platser och för sysselsatta kvarstår efterfrågan på 1 plats, totalt 17 platser.

ANALYSSTEG 3

5.1 Resultat av analyssteg 3

Utifrån beskrivningarna och argumentationen tidigare i kapitlet görs avräkningar på parkeringsefterfrågan enligt Tabell 5 nedan.

Tabell 5. Resultat efter analyssteg 3. Efterfrågan på parkering justeras utifrån projektanpassningen.

Analyssteg	Steg 1	Steg 2		Steg 3	Steg 4
	Startvärde	Lokalt torg	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
					
Simhall – cpl	1 (sysselsatta) 8 (besökare)	-	1 (sysselsatta) 16 (besökare)	1 (sysselsatta) 22 (besökare)	
Bordtennis/ badminton	1 (sysselsatta) 6 (besökare)	-	1 (sysselsatta) 11 (besökare)	1 (sysselsatta) 16 (besökare)	
					
Simhall – bpl	2 (sysselsatta) 40 (besökare)	-	2 (sysselsatta) 32 (besökare)	2 (sysselsatta) 26 (besökare)	
Bordtennis/ badminton	1 (sysselsatta) 28 (besökare)	-	1 (sysselsatta) 23 (besökare)	1 (sysselsatta) 18 (besökare)	

6 Mobilitetslösningar - Analyssteg 4

Det bedöms finnas möjligheter att påverka besöksresor till fritidsaktiviteter såsom den aktuella simhallen. Det kräver dock långsiktiga kommunikationsinsatser i kombination med utökade möjligheter för besökarna att resa utan bil. Den typen av insatser behöver samordnas med trafikkontoret. Det bedöms inte som rimligt att idrotts- och föreningsförvaltningen självständigt driver den typen av påverkansarbete.

Det rekommenderas att hemsidor och andra utåtriktade medier tydligt kommunicerar möjligheten att resa med andra färdslag än bil till idrottanläggningarna, men effekten på parkeringsefterfrågan bedöms som liten utan ytterligare åtgärder som ligger utanför ansvarig byggaktörs mandat.

Möjligheterna att påverka arbetsresor bedöms som större. Eftersom antalet platser för anställda redan i startsteget är litet (två platser) bedöms det dock inte som effektivt att påverka de anställdas resor i syfte att minska efterfrågan på bilparkering.



I analyssteg 4 görs därför inga justeringar av efterfrågan på parkering för vare sig bil eller cykel.

PARKERINGSLÖSNING

7 Samlad bedömning av efterfrågan på parkering

I Tabell 6 nedan sammanställs den totala efterfrågan på cykel- och bilparkering för den nya simhallen samt bordtennis- och badmintonhallen.

Tabell 6. Total efterfrågan på cykel- och bilparkeringsplatser i projektet utan samnyttjande.

Analyssteg	Steg 1		Steg 2		Steg 3		Steg 4	
	Startvärde	Lokalt torg	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar			
								
Simhall – cpl	1 (sysselsatta) 8 (besökare)	-	1 (sysselsatta) 16 (besökare)	1 (sysselsatta) 22 (besökare)	1 (sysselsatta) 22 (besökare)			
Bordtennis/ badminton	1 (sysselsatta) 6 (besökare)	-	1 (sysselsatta) 11 (besökare)	1 (sysselsatta) 16 (besökare)	1 (sysselsatta) 16 (besökare)			
								
Simhall – bpl	2 (sysselsatta) 40 (besökare)	-	2 (sysselsatta) 32 (besökare)	2 (sysselsatta) 26 (besökare)	2 (sysselsatta) 26 (besökare)			
Bordtennis/ badminton	1 (sysselsatta) 28 (besökare)	-	1 (sysselsatta) 23 (besökare)	1 (sysselsatta) 18 (besökare)	1 (sysselsatta) 18 (besökare)			

Av dessa platser ska enligt anvisningarna minst 3 procent vara PRH vilket innebär 1 plats som ska placeras maximalt 25 meter ifrån entrén.

7.1 Nuvarande simhall

I och med utbyggnaden av den nya simhallen kommer den befintliga simhallen att stängas. Ett troligt framtida scenario är att simhallen får en annan användning och då hanteras bedömningen av parkeringsbehovet och tillhörande parkeringslösning för den framtida verksamheten i en Mobilitet- och parkeringsutredning enligt Göteborgs stads planprocess.

7.2 Ersättningsplatser

Inga befintliga parkeringsplatser tas i anspråk i samband med exploateringen och det är därmed inte heller aktuellt med ersättningsplatser.

7.3 Samlad bedömning av parkeringsbehov

Det innebär att det slutliga behovet av parkeringsplatser blir som visats i Tabell 6:

- Cykelplatser: 40 stycken varav två för sysselsatta
- Bilplatser: 47 stycken varav tre för sysselsatta

Därtill behöver plats för moped och mopedbil anordnas.

PARKERINGSLÖSNING

8 Parkeringslösning

8.1 Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

Enligt Anvisningarna är längsta godtagbara gångavstånd till bilparkering för besökare till verksamheter 700 meter (verkligt gångavstånd). Säröleden bedöms utgöra en barriär, men västra sidan har ändå undersökts översiktligt.

I omedelbar närhet till planområdet har Göteborgs Stads Parkering AB ca 145 avgiftsbelagda platser som idag används för att tillgodose behovet som genereras av befintlig simhall, Salming Arena samt Hovässkolan. På grund av att Covid19-pandemin kraftigt har påverkat människors resmönster och fritidsaktiviteter har dessa platser inte beläggningsinventerats inom utredningen då resultatet inte hade varit representativt för ordinarie omständigheter. Beläggningsdata efterfrågades ifrån P-bolaget den 15:e juni, men uppgifter saknades. Enligt loFF uppstår det kapacitetsbrist i parkeringssystemet endast vid årsmax i samband med match i arenan.

Av de 145 platserna omfattas 72 stycken av spårreservatets utsträckning. Dessa kan formellt sett inte inkluderas i befintlig kapacitet. Som redan angetts finns i nuläget inga konkreta planer på att anlägga spår längs reservatet, en eventuell utbyggnad bedöms ligga 25 år framåt i tiden. Om utbyggnation blir aktuellt kommer det att innebära att förutsättningarna för att resa utan bil till området väsentligt förbättras och därmed kommer behovet av bilparkering att minska. I praktiken kan därför de 72 platserna längs Gärdesvägen ses som tillgängliga för besökare till den nya simhallen och närliggande verksamheter.

Den nya simhallen bedöms inte generera ett större parkeringsbehov än befintlig simhall. Då den befintliga simhallen avvecklas frigörs kapacitet i parkeringsytan. Denna frigjorda kapacitet bör täcka behovet från tillkommande bebyggelse. Vidare bedöms bordtennis- och badmintonhallen generera ett lika stort parkeringsbehov som idag. Därmed bör ingen ytterligare parkering tillskapas.

8.2 Samverkan mellan flera exploatörer inom projektet

Projektet omfattar endast den nya simhallen och det är därmed inte aktuellt med samverkan mellan exploatörer.

8.3 Möjligheter till samnyttjande av parkering

För att ta reda på graden av samnyttjande av parkeringsplatser har en beräkning gjorts enligt *Göteborgs stads modell beräkande av samnyttjande av bilparkeringsplatser 1.0*. Enligt modellen ska följande vara uppfyllt för att samnyttjande ska vara aktuellt:

- ingen av platserna som ska samnyttjas får vara reserverad
- platserna finns i en öppen anläggning
- möjligheterna till samnyttjande är varaktiga
- gångavstånden för respektive kategori är rimliga
- som ska samnyttjas får inte understiga 50 parkeringsplatser.

Ovanstående är uppfyllt för den aktuella exploateringen.

PARKERINGSLÖSNING

Eftersom modellen inte omfattar simhall, bordtennishall eller badmintonhall görs en särskild bedömning och antaganden för verksamheternas nyttjandegrad över dygnet och veckan.

Tabell 7 Antagen beläggning/nyttjandegrad för verksamheterna vid olika tidpunkter.

kategori	må-fr 7-8:00	må-fr 8-15	må-fr 15-17	må-fr 17-20	må-fr 20-23	lö dag	natt
Skola, sysselsatta	100%	100%	100%	20%	20%	5%	0%
Skola, besökare	100%	30%	30%	0%	0%	0%	0%
Arenan	5%	5%	15%	100%	100%	300%	0%
Bordtennis/Badmintonhall	25%	0%	50%	100%	100%	100%	0%
Simhallen	25%	0%	50%	100%	100%	100%	0%

Tabell 8 Behov av bilparkering efter hänsyn till samnyttjande. Alla siffror är avrundade uppåt.

kategori	totalt behov	må-fr 7-8:00	må-fr 8-17	må-fr 15-17	må-fr 17-20	må-fr 20-23	lö dag	natt
Skola, sysselsatta	10	10	10	10	2	2	1	0
Skola, besökare	45	45	14	14	0	0	0	0
Arenan	15	1	1	2	15	15	45	0
Bordtennis/Badmintonhall	19	5	0	10	19	19	19	0
Simhallen	26	7	0	13	26	26	26	0
Totalt	115	67	24	48	62	62	91	0

Skolan uppskattas behöva 40-50 platser dagtid klockan 07:00-17:00. Den perioden på dagen genererar arenan och simhallen sin minsta efterfrågan av bilparkering. De verksamheterna har istället sina toppar under helgen. Varannan helg förväntas arenan tredubbla efterfrågan.

Resultatet av samnyttjandeberäkningen visar att det största behovet av bilparkering uppgår till 91 platser och det sker dagtid på lördagar, vilket kan tolkas gälla även söndagar. Övrig tid visar samnyttjandeberäkningen att det finns god kapacitet i parkeringssystemet. Resultatet indikerar att samnyttjandet mellan skola, simhall och idrottsverksamheter är gynnsamt och att platserna har en god omsättning.

PARKERINGSLÖSNING

8.4 Lokalisering och utformning av parkering

Parkeringsutredningens bedömning är att den tillkommande simhallens parkeringsbehov för bil motsvarar den befintliga simhallens behov. Därmed bör den nya simhallens bilparkering rymmas inom befintlig kapacitet. Eftersom bordtennis- och badmintonhallen redan existerar bedöms också dess parkeringsbehov rymmas inom befintlig kapacitet.

För cykelparkering rekommenderas att parkeringen utformas enligt Göteborgs Stads *Cykelparkeringsguide – Till dig som planerar och bygger fastigheter* och placeras i nära anslutning till entrén. I Figur 9 illustreras schematiskt hur cykelparkering är tänkt att ordnas i närheten av framtida entréer till den nya simhallen samt bordtennis- och badmintonhallen. Antalet cykelplatser överensstämmer inte med behovet som beräknas i föreliggande utredning. I illustrationen framgår även tänkt gångväg till parkering för bil.



Figur 9 Skissen illustrerar hur cykelparkering är tänkt att utformas.

REGLERING, KOSTNADSTÄCKNING OCH BYGGSKEDE

9 Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Norrut längs Gärdesvägen finns tidsbegränsad parkering (30 min), ytterligare norrut är Gärdesvägen oreglerad och parkering sker på östra sidan av vägen. Villagatorna kring planområdet är oreglerade, men då gatorna är smala, kurviga och har frekventa utfarter är det endast möjligt för enstaka fordon att parkera längs dessa.

Risken att besökare till simhallen söker sig utanför Göteborgs Stads Parkeringsbolags parkeringsplatser till oreglerad gatuparkering bedöms liten. Detta eftersom den tidsbegränsade gatuparkeringen (30 min) längs Gärdesvägen bedöms för begränsad för att vara attraktiv för verksamheternas besökare. De oreglerade platserna är placerade på ett längre avstånd från området samt att det finns kapacitet i parkeringsanläggningen nära verksamheterna. De som skulle kunna påverkas av att besökare till verksamheterna ställer sig på den oreglerade gatuparkeringen är troligtvis besökare till skolans verksamhet. De konkurrerar dock inte om platser vid samma tidpunkt på dygnet varför de inte bedöms påverkas negativt.

Risken att besökare till verksamheterna nyttjar villagatorna för parkering är liten.

Utredningen föreslår att den nya simhallens samt bordtennis- och badmintonhallens parkeringsbehov tillgodoses på samma plats och på samma sätt som idag, norr om planområdet. Det vill säga avgiftsbelagd parkering som förvaltas av Göteborgs Stads Parkering AB.

De befintliga parkeringsplatserna ska inte beröras av byggnationen. För byggprojektets personal ska bilparkering lösas inom projektområdet.

Beställare Dijan Vranjic, Idrotts- och föreningsförvaltningen
Uppdrag Mobilitets- och parkeringsutredning för simhall vid Gärdesvägen
Konsult Sweco
Upprättad av Hanna Ljungblad, Louise Lendas, Vania Khairallah
Granskad av Björn Carlsson

