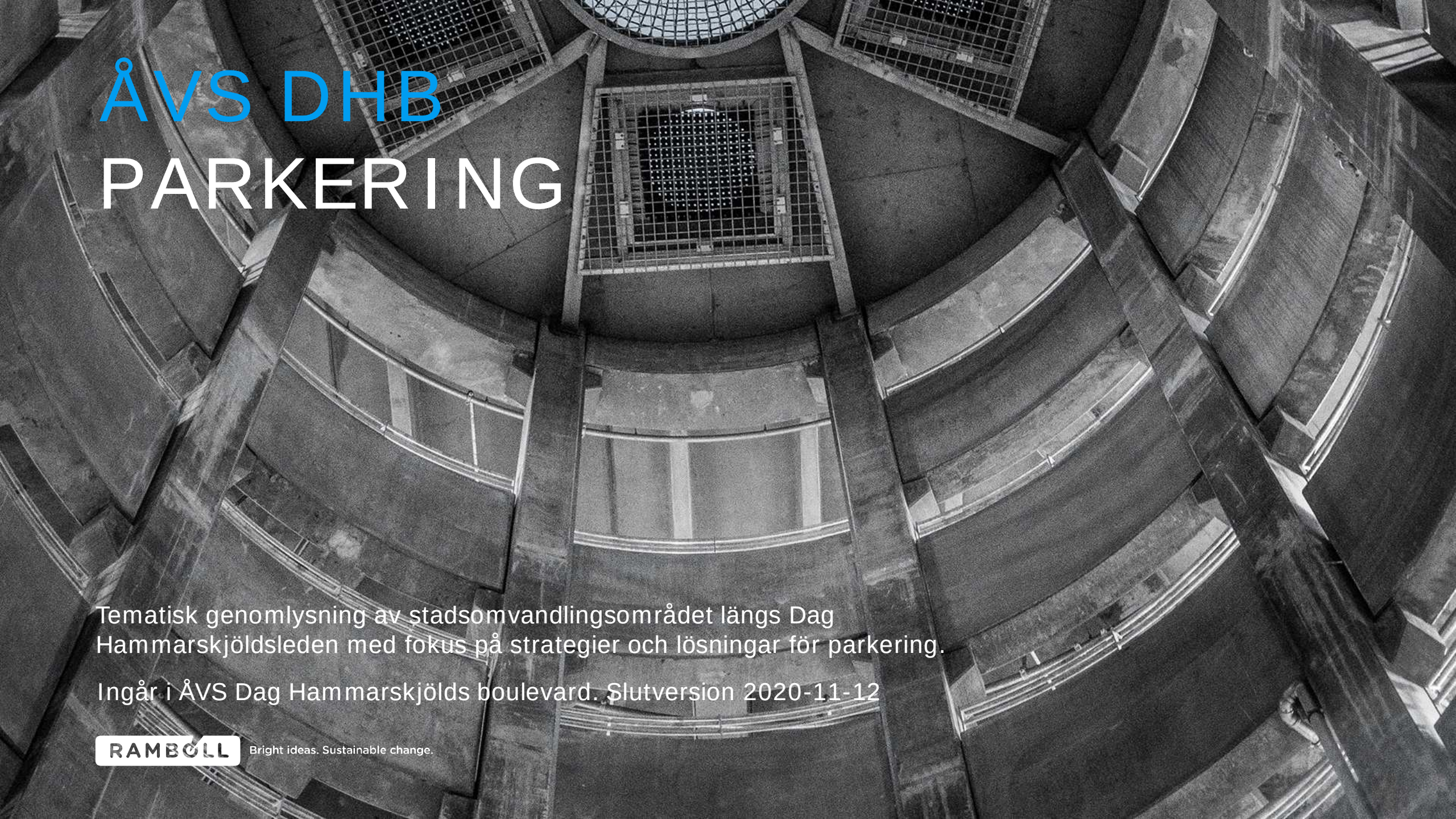




ÅVS DHB PARKERING

Tematisk genomlysning av stadsomvandlingsområdet längs Dag Hammarskjöldsleden med fokus på strategier och lösningar för parkering.

Ingår i ÅVS Dag Hammarskjölds boulevard. Slutversion 2020-11-12

RAMBOLL

Bright ideas. Sustainable change.

Projektnamn	ÅVS Dag Hammarskjölds Boulevard
Projekt nr	1320034283
Mottagare	Trafikkontoret, Göteborgs Stad
Typ av dokument	Underlagsrapport, Tematisk genomgång
Version	Slutversion 2.1
Datum	2020-11-12
Förberett av	Vidar Glette
Granskat av	Oskar Sköld

INNEHÅLL

• Styrande dokument	4	• Geografiska inriktningar	11
• Tidigare utredningar	5	• Linnéplatsen – Marklandsgatan	12
• Olika typer av parkeringsbehov	7	• Marklandsgatan – Marconimotet	13
• Frågeställningar	8	• Marconimotet – Järnbrottsmotet	17
• Övergripande strategi	10	• Sammanfattning	18

STYRANDE DOKUMENT

- Göteborgs Stad har flera strategidokument som stöd för sin stadsutveckling. Nedan presenteras kort de dokument som är särskilt relevanta i samband med utveckling av områdesspecifika lösningar och strategier:
- Målbild Koll2035
- Göteborgs Stads trafikstrategi
- Parkeringspolicy för Göteborgs Stad
- Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad
- Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025
- "Planeringsstödet Gångvänligt Göteborg"

TIDIGARE UTREDNINGAR

RAMBOLL

Göteborgs Stad

Förslag till parkerings-
och mobilitetsstrategi
i Program för Frölunda

2020-01-13

RAMBOLL

RAMBOLL

Trafikkontoret

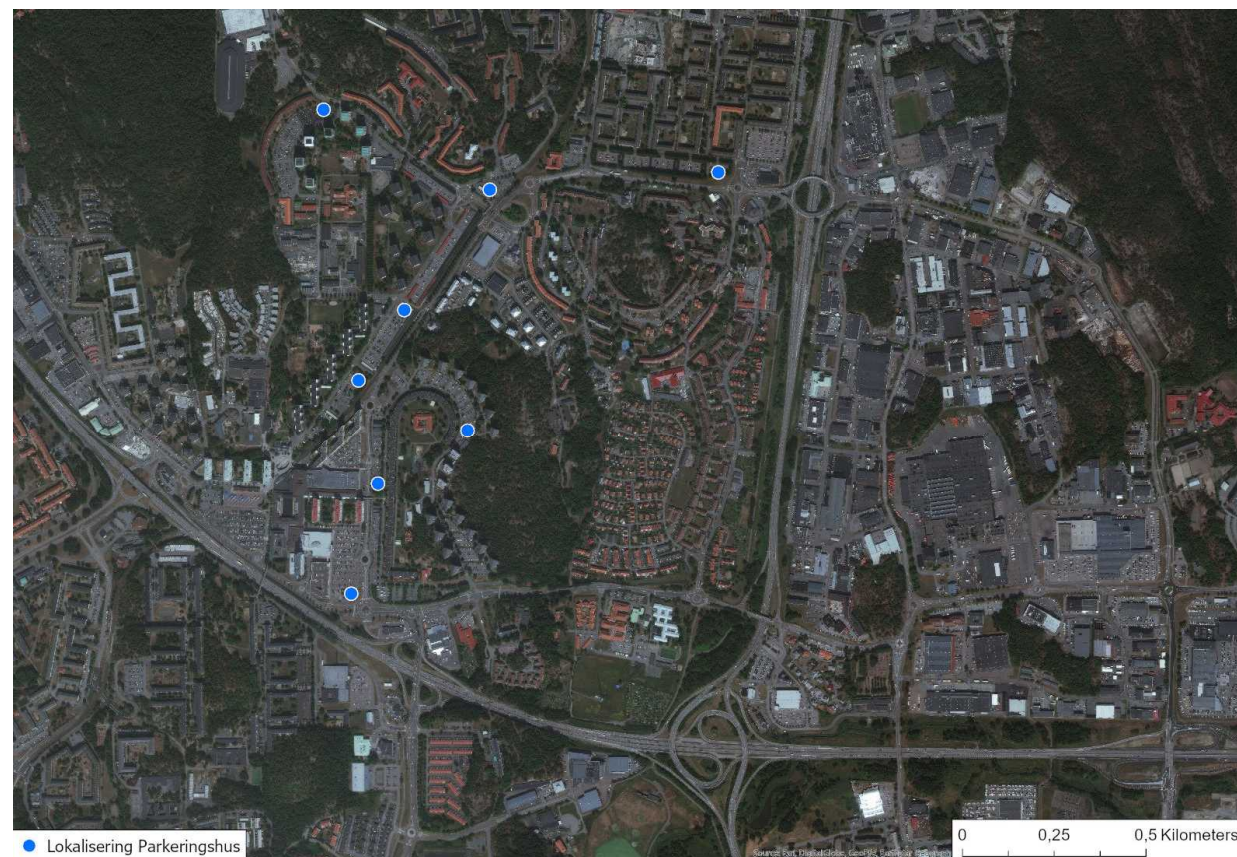
NÖ Högsbo – Kompletterande trafikutredning



Göteborg 2016-04-01

För granskning

FÖRSLAG TILL PARKERINGSSTRATEGI PROGRAM FÖR FRÖLUNDA



OLIKA TYPER AV PARKERINGSBEHOV

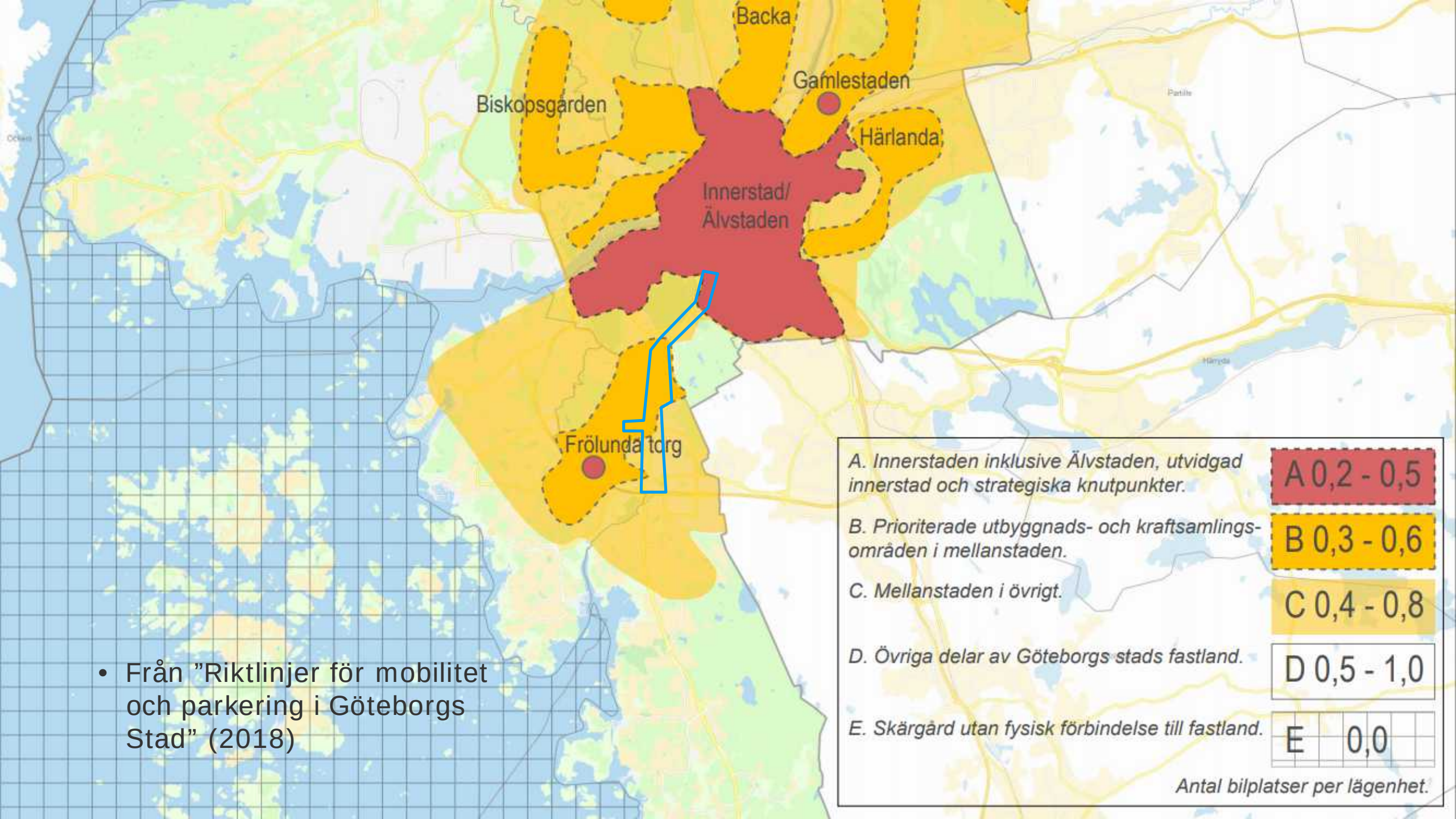
En framtida parkeringsstrategi för området behöver inte bara hantera parkeringsbehovet för

- befintliga och tillkommande bostäder, men också för
- besökare till området
- service- och godstransporter
- pendlare
 - till arbetsplatser inom området samt de som använder bil i kombination med andra transportmedel genom området och har behov av pendelparkeringsmöjlighet.

En viktig fråga handlar också om cykel, som står för många resor inom området (och i växande grad också utanför området). Tillgänglighet till och standard på cykelnätet kan påverka behov och dimensionering av parkeringsplatser för bil. Men cyklarna kräver också sina parkeringsytor i närhet till både bostäder och målpunkter.

FRÅGESTÄLLNINGAR

- Parkeringstal (antal platser per lägenhet, och per m² handel/kontor/verksamhet)
 - Vad efterfrågas? Vad är önskvärt? Vad blir konsekvenserna för markanvändningen och för framtida trafikflöden i olika delar av området? Påverkas möjligheten att genomföra en omvandling av leden till stadsboulevard?
- Parkeringslösningar
 - Markparkering eller parkeringsanläggningar i flera plan?
 - Mobilitetshubbar med flera, samlade tjänster? (t.ex. bilpool, laddningsstation för elbilar/elcyklar, verkstad, trafikinformation, etc.)
 - Boendeparkering med parkeringstillstånd i område, eller förhyrda platser?
- Lokalisering av parkeringsplatser
 - Placering som gynnar kollektivtrafik och cykel?



- Från "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad" (2018)

A. Innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter.

A 0,2 - 0,5

B. Prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden i mellanstaden.

B 0,3 - 0,6

C. Mellanstaden i övrigt.

C 0,4 - 0,8

D. Övriga delar av Göteborgs stads fastland.

D 0,5 - 1,0

E. Skärgård utan fysisk förbindelse till fastland.

E 0,0

Antal bilplatser per lägenhet.

ÖVERGRIPANDE STRATEGI

- Reducerade p-tal
 - Sträckan ner till Slottsskogsvallen klassad som "innerstad"? (0,2-0,5 bilplatser per lägenhet).
 - Resten av boulevarden klassad som "prioriterat utbyggnads- och kraftsamlingsområde i mellanstaden"? (0,3-0,6 bilplatser per lägenhet)
- Boendeparkering i gemensamma anläggningar (inte förhyrda, bestämda platser)
 - På ett avstånd från bostaden som medför att motivationen att resa kollektivt ökar (längre till bilen än till hållplatsen, samt utnyttja områdets topografi)
 - Kan samlas i parkeringshus för effektivare markanvändning (cirka 500 m avstånd)
- Samnyttjande eftersträvas där det är möjligt
- Pendelparkering i nära anslutning till kollektivtrafiken, beroende på dennas kapacitet
 - Aktuellt vid Järnbrott. Kan på sikt ersättas av inmatande kollektivtrafik, t.ex. Metrobuss. Se s.19.

GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR

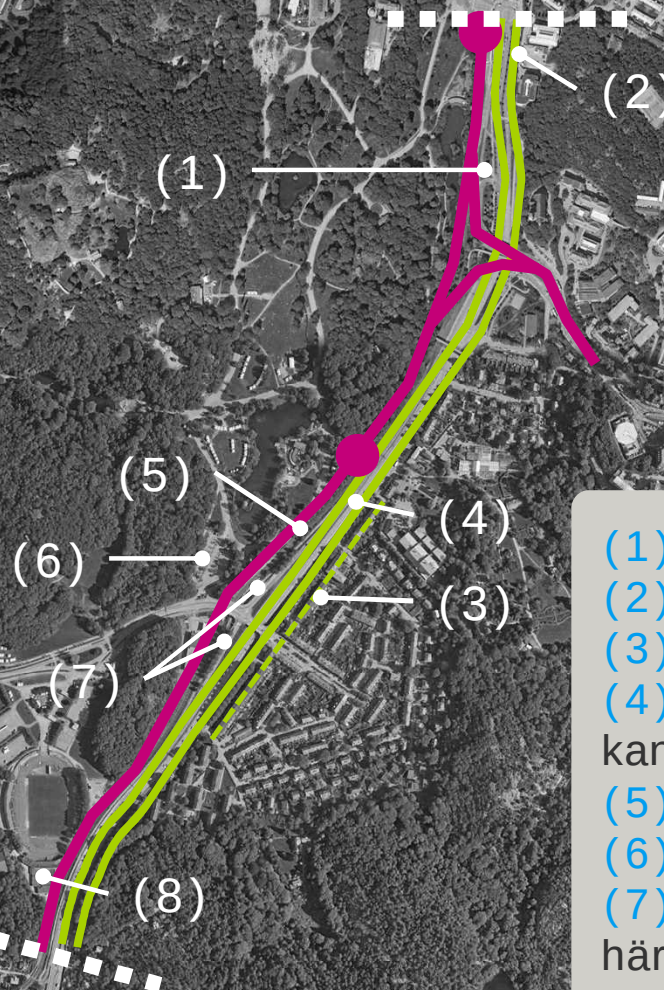
I följande genomgång delas området in i tre delar, med olika förutsättningar när det gäller geografisk läge/närhet till stadskärnan, omvandlingens omfång och riktning, kopplingar till kollektivtrafik och cykelnät, samt möjlig etapputbyggnad med ändrade förutsättningar över tid.

De tre olika delsträckorna i beskrivningen är:

- Linnéplatsen – Slottsskogsvallen
- Marklandsgatan – Marconimotet
- Radiotorget – Järnbrottsmotet

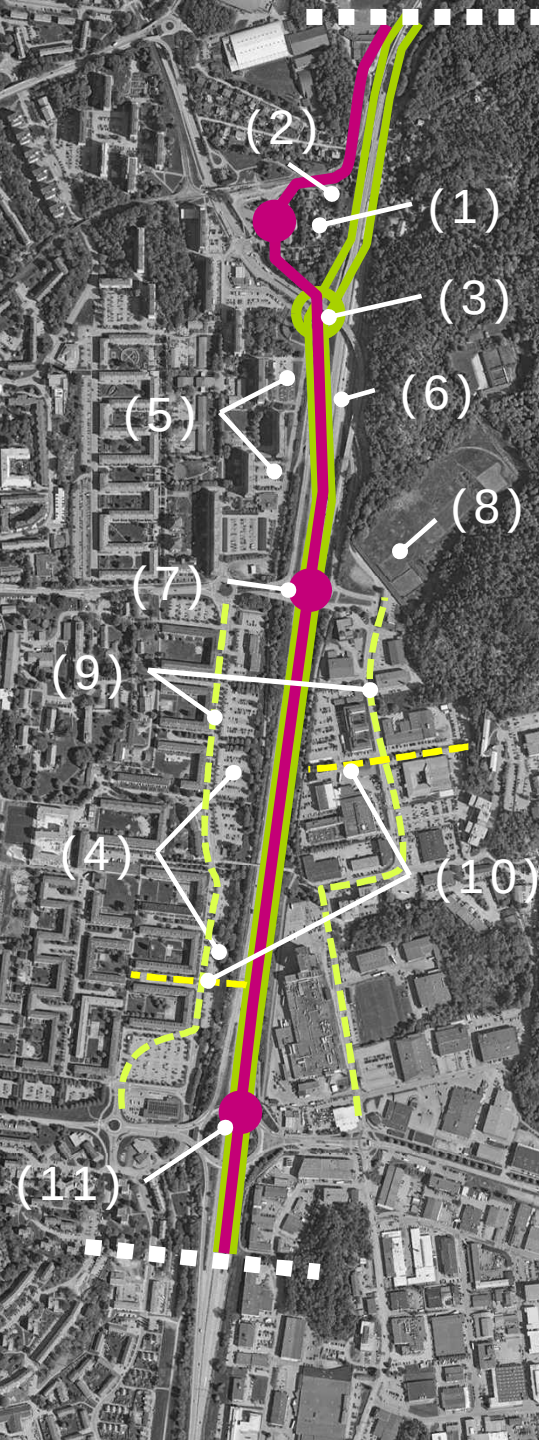
(Beteckningarna indikerar att gränsdragningen inte sker mitt i korsningarna, utan har en starkare koppling till kollektivtrafikens hållplatser och deras upptagningsområde).

LINNÉPLATSEN- SLOTTSSKOGSVALLEN / MARKLANDSGATAN



- (1) Utvidgad innerstad med låga p-tal
- (2) Kantstensparkering möjligt
- (3) Parallell lokalgata för angöring
- (4) Högre flöden i boulevarden, ingen kantstensparkering.
- (5) Möjlig tillfällig parkering
- (6) Yta som evt. avlastas
- (7) Vid mer permanent bebyggelse här kan parkering i 1-2 plan behövas
- (7) Idrottsområdet och evt ny bebyggelse här behöver angöras från västra sidan.

MARKLANDSGATAN- MARCONIMOTET

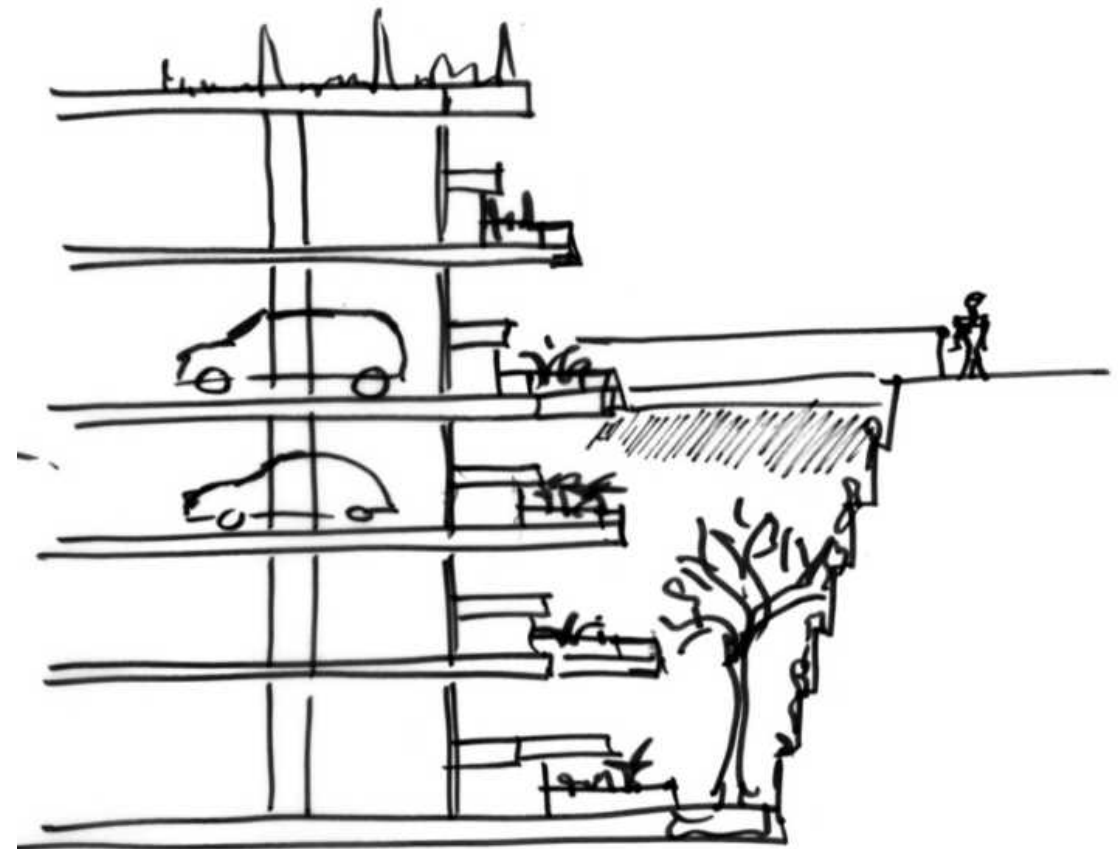


- (1) Fastigheter här kan angöra direkt mot boulevarden vid västlig hållplats
- (2) Hänsyn behöver tas till vändslinga
- (3) Ny anslutning till Högsboleden
- (4) ett många befintliga parkerings-
ytor tas i anspråk för omvandlingen är
en faktor som påverkar framtida
lösningar och parkeringsstrategier
- (5) P-ytor som är svåra att komma åt
- (6) Behov av nya p-anläggningar
- (7) Aktuellt med kantstensparkering
mellan Flatåsmotet och Marconimotet
- (8) Behov av egna p-strategier för
större omvandlingsområden som
Skjutbanan. Principen bör vara längre
väg till bilen än till kollektivtrafiken.
- (9) Parallellgator med uppsamlade
funktion, utan kantstensparkering
- (10) Möjligt med kantstensparkering
för tvärgående lokal- & kvartersgator
- (11) Högre attraktivitet och större
parkeringsbehov kan bli aktuellt vid
hållplatser för kollektivtrafik i blvd

LÖSNINGAR SOM KAN BIDRA TILL ATT ÖKA TILLGÄNGLIGHETEN TILL GRÖNOMRÅDEN DÄR HÖJDSKILLNADEN UTGÖR EN BARRIÄR?



Parkeringshus, Cliniques Universitaires Saint-Luc
de Jong Gortemaker Algra + Modulo architects.



MARKLANDSGATAN- MARCONIMOTET

Den kompletterande trafikutredningen från 2016 hänvisas till i Detaljplan för Stadsutveckling vid Olof Asklund, men speglas inte i utformningen av planförslaget och lokaliseringen av områdets parkeringsanläggning.

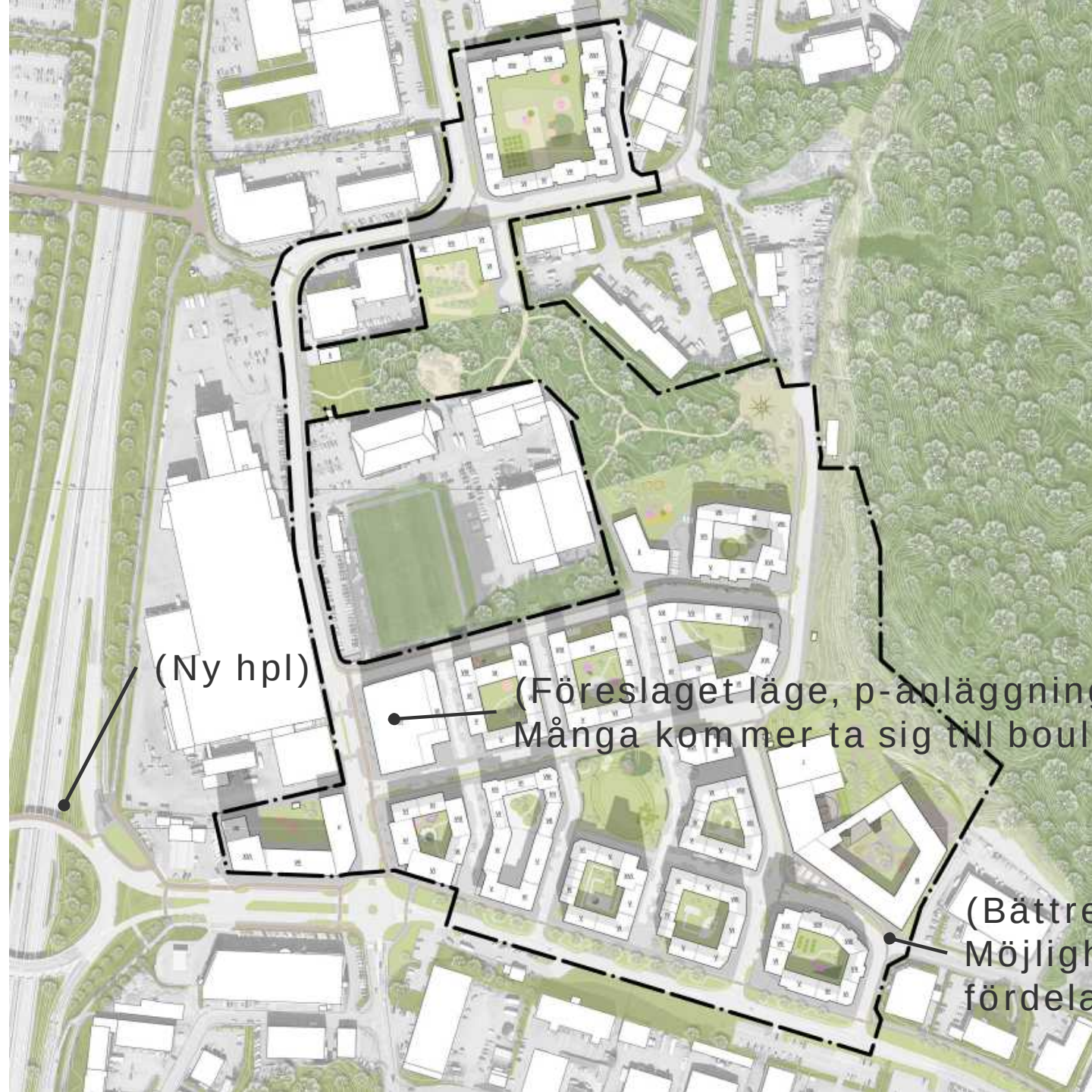
Detta är inte så konstigt, då det i nuläget inte finns någon hållplats för kollektivtrafik i det läge som boulevardens spårvagnshållplats vid Marconimotet föreslås (14).

Men att detaljplanens parkeringsanläggning ligger i väst (15) riskerar att bidra till högre trafikalsstring med bil jämfört med om anläggningen hade lokaliserats längre ifrån kollektivtrafiken.

Ett bättre läge vore längst mot sydost i planområdet (16), där bilarna skulle hamna längre från kollektivtrafiken och på en högre höjd som påverkar det upplevda avståndet. Denna lokalisering längre österut på A Odhners gata skulle också ha potential att fördela biltrafikflödet, där en större andel förväntas kunna välja vägen söderut mot O Elanders gata och Sisjömotet istället för att åka via O Asklunds gata och boulevarden.

DP OLOF ASKLUND

- Läge för ny p-anläggning i relation till föreslagen hållplats för stadsbanan.



MARCONIMÖTET JÄRNBROTTSMÖTET

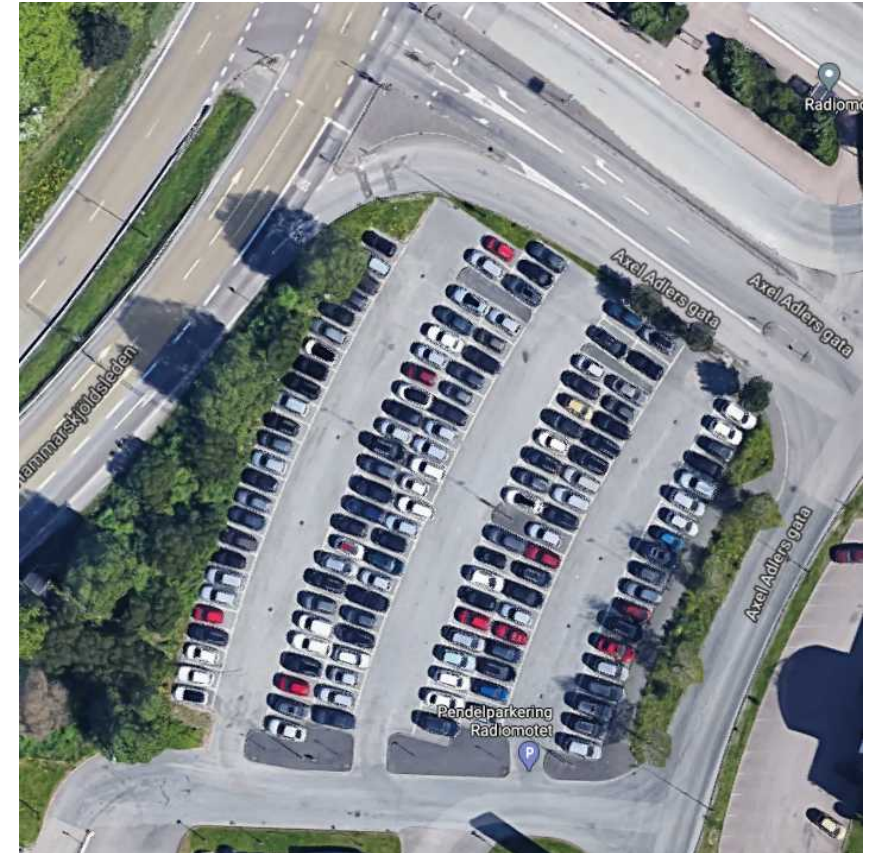
- (1) Vid etapputbyggnad av stadsbana kan infartsparkering behövas här. Bör inte ligga för nära spårvägen om den skall omvandlas till boendeparkering
- (2) Goda förutsättningar att lokalisera p-anläggningar längre bort från blvd och fördela flödet, bl.a mot Sisjömötet
- (3) Befintlig infartsparkering som bör ligga kvar, och eventuellt få ökad kapacitet med en hållplats för stadsbanan vid Järnbrott
- (4) En förlängning av stadsbanan söderut kan minska behovet av denna infartsparkering. Med kortare väg från bostad till bytespunkt vill fler välja andra färdmedel än bil (t.ex. cykel)

PARKERINGSBEHOV I DH-STADEN

- Undersök vilka delar av DH-staden som i framtiden skulle kunna räknas som en del av område A (*Innerstaden*). Då kommer vi ner på parkeringstal 0,2-0,5. Vanligtvis börjar man i de övre intervallerna för att sedan reducera p-talet enligt nedan.
- Enligt trafikstrategin kan p-talet reduceras om området har mycket goda kopplingar till stadens cykelnät, kollektivtrafik och serviceutbud. Detta gäller i hög grad för områden längs boulevarderna. Avdrag kan också göras beroende på i vilken utsträckning framtida parkeringsplatser kan samnyttjas. För framtida parkeringsplatser kan vi kolla på vilka typer av verksamheter som kommer etablera sig i området och vilken efterfrågan som finns.
- För att komma ner på den allra lägsta nivån behöver man även införa olika typer av mobilitetsåtgärder. (Se *Förslag till mobilitets- och parkeringsstrategi i Program för Frölunda*.)
- Vid gångavstånd på mellan 100-200 meter mellan bostad och parkeringsplats minskar bilanvändandet. 500 meter anges som ett maximalt gångavstånd mellan bostad och parkering i parkeringsstrategin.

PENDELPARKERING

- Befintlig pendelparkering vid Radiomotet med cirka 150 platser. Inriktningen i trafikförslaget är att denna får ligga kvar, av följande skäl:
 - Stödjer hållbart resande, genom att bilar lämnas kvar utanför stadskärnan; Risk för fler bilresor om den byggs bort innan nya resmönster etableras.
 - Fram till Dag Hammarskjöldstaden är färdigt utbyggd förväntas det finnas kapacitet över i kollektivtrafiksystemet.
 - På längre sikt kan det bli aktuellt att se över funktionen; öka eller reducera antalet platser eller bygga bort pendelparkeringen för bil.
 - Faktorer som påverkar är kvarvarande kapacitet i kollektivtrafiken samt tillkommande kollektivutbud i området, t.ex. i form av Metrobuss eller järnväg.



LOKALISERING – GÖTEBORG STADS RIKTLINJER

Längsta gångavstånd till bilparkering

Kategori	Gångavstånd
Boende	500
Anställda	700
Besökare	
- Bostäder	500
-Verksamheter	700
-Handel	300
-Förskola	150

TACK

Kontakt:

vidar.glette@ramboll.se



Bright ideas. Sustainable change.