



Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan för förskola och bostäder vid Guldhedsgatan



Sammanfattning

Mobilitets- och parkeringsutredningen syftar till att avgöra för detaljplanen skäligt och lämpligt utrymme för parkering.

Projektet ligger inom zon A och detaljplanen bedöms få god sammanvägd tillgänglighet. Med hänsyn till förskolebrist och behov av studentboende har planen sett positivt på att bibehålla exploateringsgrad och se till möjliga lösningar för parkering utanför planområdet. Detta löses dels genom hämtning och lämning för förskolan inom allmän platsmark samt genom att avtala om parkeringsköp i närliggande parkeringsanläggning.

Det är vid utredningens framtagande inte känt om framtida exploatör kommer att ha ambitioner om genomförande av mobilitetsåtgärder. Detta har därför inte tagits med i bedömningarna.

Antal parkeringar

Antal parkeringsplatser		
<i>Funktion</i>	Bilplatser	Cykelplatser
<i>Studentbostäder</i>	4,4 → 4 platser	132 platser
<i>Förskola</i>	2,4 → 2 platser	32 platser
<i>Lokaler (handel, kontor)</i>	2,24 → 2 platser	4 platser
Totalt	8 stycken	159 stycken

Inledning

Bakgrund och syfte

Mobilitets- och parkeringsutredningen syftar till att avgöra för detaljplanen skäligt och lämpligt utrymme för parkering.

Vid Guldhedsgatan planeras för en ny exploatering med förskola, bostäder och lokaler för verksamheter. Projektet förväntas innehålla 8 nya avdelningar för förskola, ca 90 studentlägenheter samt 560 kvadratmeter lokalytor i bottenvåning. Lokalerna förväntas inrymma kontor eller handel av lokalkaraktär. Den totala markyta som finns tillgänglig för utevistelse utgör cirka 5250 kvadratmeter.

Projektet uppfyller inte kriterierna för undantag från mobilitets- och parkeringsutredning, bland annat då projektet omfattar mer än 30 lägenheter.

Planen har en begränsad tillgång till friyta för boende och förskolebarn. Med hänsyn till förskolebrist och behov av studentboende har planen sett positivt på att bibehålla exploateringsgrad och se till möjliga lösningar för parkering utanför planområdet. Med hänsyn till platsens förutsättning att lokalisera parkering inom rimligt avstånd utanför planområdet kan samtliga parkeringar utom för hämtning/lämning vid förskola lösas genom avtal. Parkering för hämtning/lämning behöver vara i direkt anslutning till förskola. På grund av förutsättningar med låg trafikmängd för den nya lokalgatan, yteffektivitet och trafiksäkra vägar för barn bedöms det i denna plan möjligt att lägga två parkeringsplatser för hämtning/lämning längs med den nya gatan. Eftersom detta är allmän platsmark finns det ingen garanti för denna plats i framtiden. Den sammanvägda bedömningen är en lösning med angöring för lastbilar och hämtning/lämning inom allmän platsmark är acceptabel i detta läge av staden med begränsade ytor.

Mobilitets- och parkeringsutredning

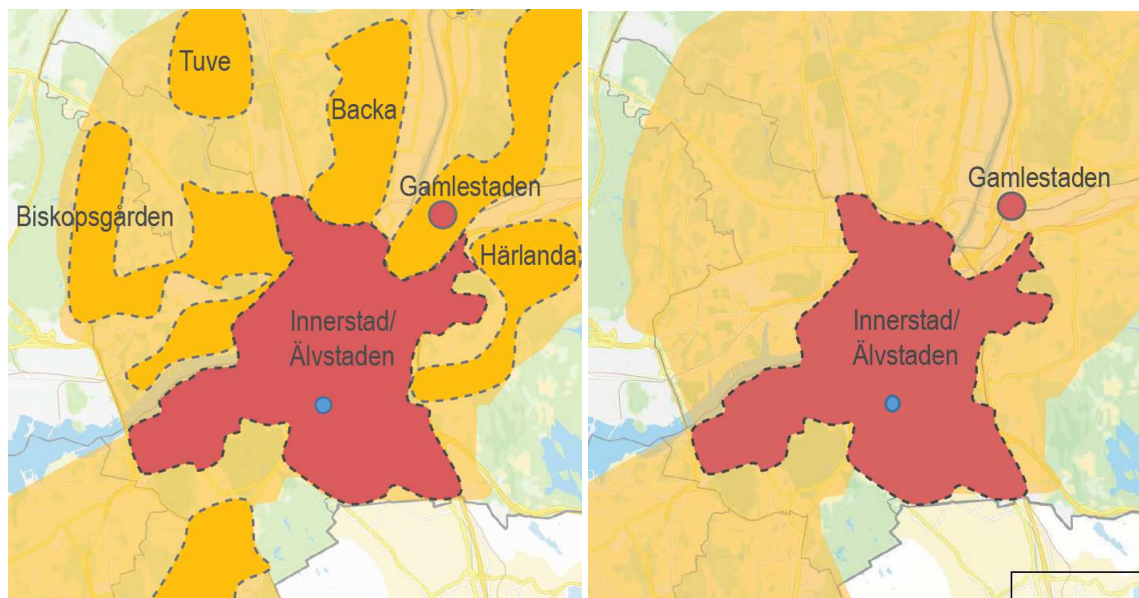
Normalspannet (analyssteg 1)

Nedan redovisas val av normalspann samt startvärden för bil- och cykelparkering.

Val av normalspann

Bostäder

Projektet ligger inom zon A i normalspannskartan för flerbostadshus. Se blå markering.



Blå markering visar projektets läge i staden.

Då planläggningen innebär studentbostäder ska parkeringstalen för bil inom zon A vara nära noll. Parkeringstalet för bil sätts därför till 0,05 för studentbostäderna, detta parkeringstal är fixerat och påverkas därför inte av lägesbedömningen eller projektanpassningen nedan.

Cykelparkering för flerbostadshus hanteras i projektanpassningen.

Verksamheter

I normalspannskartan för verksamheter ligger projektet också inom zon A.

Förskolor inom zon A ska ha parkeringstal nära 0, detta innebär för förskolor 0,3 bilparkeringar per avdelning, detta parkeringstal är fixerat och påverkas därför inte av lägesbedömningen eller projektanpassningen nedan. För verksamhetslokalerna som förväntas bli handel av lokal karaktär väljs normalspann i den övre delen av spannet för detta steg.

Cykelparkering för verksamheter hanteras i projektanpassningen.

Resultat analyssteg 1

Sammanställning från analyssteg 1 redovisas i tabell nedan.

Normalspann – Analyssteg 1		
Funktion	Parkeringstal Bil	Parkeringstal cykel
Studentbostäder	0,05 platser/lägenhet	Hanteras i analyssteg 3
Förskola	0,3 platser/avdelning	Hanteras i analyssteg 3
Lokaler (handel, kontor)	13 platser/1000 BTA	Hanteras i analyssteg 3

Lägesbedömning (analyssteg 2)

Lägesbedömningen analyserar projektets läge i staden närmare, men också vilka effekter projektet kan innebära för närmiljö i staden avseende parkering och mobilitet. Eftersom både studentbostäder och förskola har fixerade parkeringstal i zon A behandlas enbart kategorin för lokaler (handel, kontor) i detta avsnitt.

Utredningsområde

Ett utredningsområde har avgränsats enligt röd linje i kartan nedan. Området omfattar en cirkel om cirka 400 meter kring planområdet. Justeringar i områdets utbredning har gjorts för att innefatta service vid Dr Fries torg, samt att ett större grönområde har utelämnats.



Samlad karta. Illustration av projektområde, utredningsområde samt funktioner som bidrar till bedömningen av områdets sammanvägda tillgänglighet.

Lokalt torg

Projektet ligger inom zon A. Avdrag för lokala torg är därför inte aktuellt.

Sammanvägd tillgänglighet

Kollektivtrafik

Se hållplatslägen markerade i kartan ovan.

Närmaste kollektivtrafikhållplats är belägen vid Medicinaregatan eller Wavrinskys plats, cirka 200 respektive 300 meter från planområdet. Gångvägar till hållplatserna är sammanhängande och håller god standard.

Hållplatserna trafikeras av ett flertal spårvagnslinjer och stombussar, bland annat spårvagnslinje 6, 7, 8,10 och 13 samt busslinje 16 m fl.

Inom utredningsområdet finns också hållplatserna Sahlgrenska huvudentré och Dr Fries torg.

Tillsammans bedöms hållplatserna mer än väl uppfylla kriterierna för god kollektivtrafik och erbjuda projektområdet goda möjligheter att nå stora delar av staden så väl i högrafik som övriga delar av dygnet.

Cykel

Inom 100 meter från planområdet finns separata cykelbanor. På den södra sidan finns en fullgod dubbelriktad cykelbana. När planområdet byggs ut reserveras mark för att kunna bredda med en cykelbana även på den norra sidan av Guldhedsgatan. Likaså anläggs en ny lokalgata med gångbana och cykel i blandtrafik som ger tryggare anslutning för cyklister västerut från detaljplanen.

Då planområdet är utbyggt erbjuds goda möjligheter att röra sig med cykel på södra sidan av Guldhedsgatan. På sträckan närmast exploateringen får dock cykel ledas på gångbana. Möjligheterna för cykel kan ytterligare förbättras den dag då en fullgod cykelbana byggs ut på den norra sidan av Guldhedsgatan.

Området har rimliga promenad eller cykelavstånd till högskolor och universitet i staden så som Chalmers Johannebergs huvudentré (700 meter), Göteborgs universitets Geovetarcentrum (200 meter), Sahlgrenska akademien (1200 meter), Handelshögskolan (1600 meter) och flera av Göteborgsuniversitetets institutioner som alla utgör de mest sannolika målpunkterna för de studenter som exploateringen i hög grad vänder sig till. Detta bedöms gynnsamt för de boende studenternas möjligheter att klara sig utan bil.

Service och andra urbana verksamheter

Detta avsnitt bedöms inte relevant för en lägesbedömning av kategorin lokaler (handel, kontor).

Övrigt

Inom utredningsområdet finns tillgång till totalt fem fordon i bilpool via bilpoolsföretaget Sunfleet. Se samlad karta.

Påverkan på befintlig bebyggelse

Exploateringen innebär utbyggnad av en ny gata över det som idag utgör Medicinarebergets parkering. Exploateringen och ny gata kommer ta cirka 65 bilparkeringar i anspråk. Marken ägs idag av kommunen och parkeringarna sköts av Parkeringsbolaget. Parkeringsbolaget har inga synpunkter på detta då parkeringens beläggningsgrad är låg, uppskattningsvis runt 30% idag.

Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

Parkeringsbolagets anläggning direkt söder om den planerade exploateringen har ledig kapacitet. Det har stämts av med parkeringsbolaget att det finns möjlighet till tecknande av

parkeringsavtal för bilparkering i anläggning på Medicinaregatan för exploaterings behov. I detaljplanens genomförande del beskrivs närmare hur parkeringsköpet ska genomföras.

Reglering och prissättning av parkering på gatumark

Gatuparkering i utredningsområdet är tidsbegränsad och avgiftsbelagd. Därför kommer boende inte motiveras att parkera där kontinuerligt. Studentbostäderna kommer inte berättigas boendekort.

Byggskede

Under byggskedet krävs etableringsytor i anslutning till Medicinarebergets parkeringsytor. Detta kan ha en viss påverkan på verksamma i närområdet då möjligheterna till parkering i anläggningen tillfälligt minskas. Några ersättningsparkeringar bedöms inte behövas med hänsyn till den låga beläggningsgraden på parkeringsanläggningen.

Resultat analyssteg 2

Detaljplanen bedöms få god sammanvägd tillgänglighet. Den goda sammanvägda tillgängligheten ger inget ytterligare avdrag för studentbostäder och förskola då parkeringstalen redan ligger nära noll.

Handelsverksamheterna påverkas av de goda möjligheterna att ta sig kollektivt eller med cykel till platsen för de anställda och kunder. Det bedöms rimligt med ett avdrag med hänsyn till detta, avdrag för handel sammanställs i Analyssteg 3.

Sammanställning från analyssteg 2 redovisas i tabell nedan.

Lägesbedömning – Analyssteg 2		
<i>Funktion</i>	<i>Parkeringsstal Bil</i>	<i>Parkeringsstal cykel</i>
<i>Studentbostäder</i>	0,05 platser/lägenhet	Hanteras i analyssteg 3
<i>Förskola</i>	0,3 platser/avdelning	Hanteras i analyssteg 3
<i>Lokaler (handel, kontor)</i>	10 platser/1000 BTA -?	Hanteras i analyssteg 3

Projektanpassning (analyssteg 3)

Projektanpassningen analyserar de projektspecifika förutsättningarna som kan ge avdrag eller påslag på parkeringstalet.

Bostäder

Detaljplanen omfattar studentlägenheter som är begränsade i sin storlek, sannolikt högst 35 kvm.

Cykelparkering sätts normalt för smålägenheter till 2,0 cykelplatser per lägenhet. För Kategoribostäder kan dock lägre parkeringstal övervägas. Projektet vänder sig till studenter på högskola som i hög grad kan förväntas cykla. Det bedöms dock inte sannolikt att det bor mer än i snitt 1,2 personer per lägenhet. Med detta som grund bedöms ett parkeringstal för cykel på 1,5 cykelplatser per lägenhet kunna inrymma behovet både för boende och besökare.

Verksamheter

Förskola

Detaljplanen omfattar en förskola i 8 avdelningar. För varje avdelning beräknas 18 barn och cirka 3 anställda.

Cykelparkering ska lösas för hämtning och lämning samt personal. Yngre förskolebarn förväntas inte cykla, men de äldsta barnen i förskola kan förväntas ha cykeln i viss utsträckning. Det tas också höjd för att några föräldrar önskar möjlighet att lämna cykeln över dagen och resa vidare med exempelvis kollektivtrafik. Sannolikt är högst 3 föräldrar per avdelning på plats samtidigt för hämtning/lämning, dessa är på plats samtidigt som 3 personal per avdelning. Dvs totalt antal samtida besökare bedöms vara 6 personer á 8 avdelningar, totalt 48 personer, dvs cirka 50 personer. Av dessa cirka 50 personer ska 20-40 % förväntas vara där med cykel. Då projektområdet är centralt beläget och förskolebarnen sannolikt inte bor i huset utan i närliggande områden, så väljs den högre delen av spannet. Detta ger 20 cykelparkeringar, dessutom adderas 1,5 cykelparkering/avdelning med anledning av möjlighet för föräldrar att lämna cykeln över dagen samt eventuella cyklande förskolebarn. Detta ger ytterligare 12 cykelparkeringar. Totalt för förskolan blir det alltså 32 cykelparkeringar.

Lokaler

Projektet innebär en total lokalyta av 560 kvadratmeter, det är vid planens upprättande inte känt vilken typ av verksamheter som kommer att finnas i lokalerna. Lokalernas storlek, och läge i staden gör att det bedöms sannolikt med mindre verksamheter med en lokalkundkrets som sannolikt i hög grad besöker till fots alternativt med cykel eller kollektivtrafik. Detta gör att parkeringstalet för bil kan sättas i den lägre delen av spannet 0-13 bilplatser/1000 BTA.

Kundkretsen förväntas vara lokal och verksamheterna kommer sannolikt att vända sig till boende i huset och närområdet. Andelen som tar cykel väljs därför i det övre spannet. Mängden samtida besökare bedöms vara låg, sannolikt bedöms verksamheterna ha högst 10 stycken samtida besökare inklusive personal. Detta ger totalt 4 cykelparkeringar.

Möjligheter till samnyttjande av parkering

Projektet bedöms inte ge speciellt goda eller dåliga förutsättningar för samnyttjande av parkeringsplatser.

Möjligheter till kostnadstäckning

De parkeringar som tecknas avtal om i parkeringsanläggning kommer att beläggas med kostnad för den enskilde brukaren i slutänden, genom exempelvis hyresavtal. Detta motiverar ytterligare till ett minskat bilinnehav för boende och verksamma i exploateringen.

Resultat analyssteg 3

Projektanpassningen ger inget ytterligare avdrag på parkeringstalet för studentlägenheter.

Då lokalerna för handel förväntas ha en lokal kundkrets och cirka 10 samtida besökare, bedöms parkeringstalet kunna sänkas till 4 bilplatser/1000 BTA detta med hänsyn till att så stor del som 40 % förväntas cykla och åtminstone lika stor del besöka till fots eller med kollektivtrafik så bedöms parkering för 40% av samtida besökare med bil vara väl tilltaget. Utöver detta ska tillgänglighetsanpassad parkering lösas.

Sammanställning från analyssteget redovisas i tabell nedan.

Projektanpassning – Analyssteg 3		
<i>Funktion</i>	<i>Parkeringstal Bil</i>	<i>Parkeringstal cykel</i>
<i>Studentbostäder</i>	0,05 platser/lägenhet	1,5 platser/lägenhet
<i>Förskola</i>	0,3 platser/avdelning	32 platser/8 avd
<i>Lokaler (handel, kontor)</i>	4 platser/1000 BTA	4 platser

Antal parkeringar

Antal parkeringsplatser		
<i>Funktion</i>	Bilplatser	Cykelplatser
<i>Studentbostäder</i>	4,4 → 4 platser	132 platser
<i>Förskola</i>	2,4 → 2 platser	32 platser
<i>Lokaler (handel, kontor)</i>	2,24 → 2 platser	4 platser
Totalt	8 stycken	159 stycken

Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

Det är vid utredningens framtagande inte känt om framtida exploatör kommer att ha ambitioner om genomförande av mobilitetsåtgärder.

Dock bedöms mobilitetsåtgärder ha en marginell påverkan på beräkningen av parkeringstal för bil och cykel som för detta specifika projekt redan är mycket låga.

Göteborgs stad uppmuntrar ändå framtida exploatör att genomföra mobilitetsåtgärder som främjar ett hållbart resande.

Resultat analyssteg 4

Inget mobilitetsavtal om åtgärder planeras.

Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering

Då friyta för utevistelse ska prioriteras framför parkering förutsetts parkeringarna för bil kunna lösas inom angränsande parkeringsanläggning alternativt inom allmän plats.

Parkering för förskolan i syfte för hämtning och lämning placeras inom allmän platsmark på den nya tillfartsgatan till exploateringen.

Parkering för boende kan ske i gemensam anläggning intill planområdet. Parkeringsavtal tecknas för detta vid planens genomförande.

Tillgängligparkering ska alltid kunna ordnas inom 25 meter från entré.