

MAJ 2017

PM MOBILITETSSTUDIE "DETALJPLAN BOSTÄDER I HÖGSBOHÖJD, INOM STADSDELEN JÄRNBROTT I GÖTEBORG, EN DEL AV BOSTAD2021"

KOMPLEMENT TILL TIDIGARE FRAMTAGEN
PARKERINGSUTREDNING INFÖR GRANSKNING DETALJPLAN

INNEHÅLL

1	Bakgrund och syfte	5
1.1	Förutsättningar	5
2	Eventuella Mobilitetsåtgärder	6
2.1	Under byggtid	6
2.2	Slutlösning	7
2.2.1	Anläggande av gång- och cykelbanan	7
2.2.2	Kollektivtrafik	7
2.2.3	Cykelparkering	7
2.2.4	Cykelrum	8
2.2.5	Cykelpool	8
2.2.6	Bilpool	8
2.2.7	Samnyttjande mellan besöksparkeringar	8
2.2.8	Kommunikationsinsatser – till exempel Välkomstpaket	9
2.2.9	Uppföljning	9
3	Slutsats	10

1 Bakgrund och syfte

Detta PM behandlar behovet och föreslår mobilitetstjänster kopplat till detaljplanen och bygglovet "Detaljplan för Bostäder i Högsbohöjd, inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg, en del av BoStad2021".

1.1 Förutsättningar

Göteborg växer och för att möta bostadsbehoven gör Göteborgs Stad tillsammans med ett antal kommunala, privata och kooperativa byggaktörer en unik extra satsning på 7000 nya bostäder. Dessa bostäder byggs utöver det ordinarie bostadsbyggandet och ska stå inflyttningsklara till Göteborgs 400-årsjubileum 2021. Satsningen kallas *BoStad2021*.

Att bygga 7000 nya bostäder på sju år är ett högt uppsatt mål. För att alla bostäder ska vara inflyttningsklara år 2021 testas ett nytt arbetssätt, vilket innebär att flera moment under plan- och genomförandeskedet sker parallellt. I vanliga fall sker momenten i tur och ordning, exempelvis brukar detaljplanen färdigställas innan processen med bygglov tar vid. För exploateringen vid Pennygången sker däremot framtagande av detaljplan och processen med bygglov parallellt.

Den planerade exploateringen innebär en komplettering med ny bebyggelse på befintliga parkeringsplatser vid Pennygången, något som innebär att dagens befintliga parkeringsplatser kommer att försvinna och behöva ersättas med nya. För att möjliggöra byggnationen kommer ett flertal av parkeringsplatserna försvinna redan under byggskedet. Detta gör att mobilitetstjänster kommer att krävas redan under byggskedet.

2 Eventuella Mobilitetsåtgärder

I samband med att man flyttar till ett nytt område är sannolikheten som störst att man hittar nya färdvägar och bryter sitt invanda resmönster. För de som redan bor i området kan det faktum att parkeringsplatser antingen försvinner eller hamnar längre bort vara ett incitament för att öka det hållbara resandet och minska det egna bilägandet.

Under byggtid av de nya fastigheterna kommer det krävas åtgärder för att lösa parkeringssituationen. Åtgärder som dels består av att hitta ersättningsplatser för de parkeringar som temporärt försvinner, dels erbjuda attraktiva mobilitetsalternativ.

Efter det att inflyttning skett bör mobilitetsåtgärderna fokusera på att öka andelen hållbara resor, dvs minska andelen bilresor till och från området. Genom att erbjuda attraktiva alternativ till egen bil kan dels en minskning av antalet parkeringsplatser inom detaljplanen möjliggöras, dels minskas belastningen på det kringliggande trafiksystemet.

2.1 Under byggtid

Befintliga parkeringsplatser på ytorna norr om Pennygången kommer i slutlösningen ersättas med nybyggnationen av parkeringsgarage och på de nya kvartersgatorna. Under byggtid måste en stor del av befintliga platser ersättas med temporära platser. För tillfället pågår ett arbete med att, i första hand, flytta om parkeringar inom Pennygången, men det kan även bli aktuellt med att hitta temporära platser inom acceptabelt avstånd från den befintliga bebyggelsen. Det kan handla om att hitta outnyttjad mark som enkelt kan omvandlas till parkeringsplatser. Men även att identifiera smarta lösningar rent produktionsmässigt som tillåter visst nyttjande av till exempel någon del av nya parkeringshus i ett tidigt skede.

Eventuella cykelparkeringar som försvinner i samband med byggnationen ska alltid ersättas. Antingen på en plats som är lika långt ifrån eller inom kortare avstånd från målpunkten.

I arbetet med produktionsplanering ingår även ett aktivt arbete med trafik under byggtiden och arbetet utgår från KomFram Göteborgs principer och riktlinjer.

För att främja hållbart resande och minska behovet av egen bil, och därigenom indirekt minska behovet av parkeringsplatser som behöver ersättas under byggtid, kommer även mobilitetsåtgärder genomföras. Stora delar av vilka mobilitetsåtgärder som ska genomföras kommer arbetas fram i det fortsatta arbetet. Detta arbete sker i första hand fram till detaljplanens antagande. Det kan handla om åtgärder i de befintliga husen. Exempelvis kan förråd i källarlokalerna omvandlas till mer attraktiv cykelparkeringar eller till rum anpassade för cykelservice (se nedan för tankar på hur dessa kan vara inredda). Uppsättandet av cykelpumpar i området kan vara en annan åtgärd som främjar ökad cykling. Att marknadsföra kollektivtrafiken och påvisa på de möjligheter som finns i området är andra åtgärder som kan genomföras.

2.2 Slutlösning

I den färdiga lösningen kan en mix av åtgärder uppmuntra och möjliggöra för de boende att resa hållbart. För att nå ett ökat hållbart resande kommer det dels krävas fysiska åtgärder, dels påverkansåtgärder. I många fall kan en mix av dessa vara ett vinnande koncept. Nedan följer ett axplock av de åtgärder som antingen redan idag är beslutade eller som kan komma genomföras.

2.2.1 Anläggande av gång- och cykelbanan

Inom detaljplanen kommer byggherren att bekosta en ny gång- och cykelbana. Den nya gång- och cykelbanan kommer att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten inom området. Kopplingen till gång- och cykeltunnel under Högsboleden gör dessutom att tillgängligheten till hållplats Sjupundsgatan kommer att öka.

2.2.2 Kollektivtrafik

Idag trafikeras ej hållplats Sjupundsgatan av stombuss 16. Hur trafikeringen kommer se ut i framtiden och efter det att "GMP"/Målbild för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille 2035 sjösatts är idag inte bestämt. Det finns dock planer på Trafikkontoret att i närtid (troligtvis under 2017) tillgänglighetsanpassa och förlänga hållplatsen.

Prova-på-kampanjer kan vara ett sätt att få både befintliga och nyinflyttade att upptäcka kollektivtrafiken.

2.2.3 Cykelparkering

Cykelparkeringar av god kvalitet som möjliggör säker parkering och som är placerad på attraktiva, trygga ställen är attraktivt för användaren. Ett flertal nya cykelparkeringar kommer att anläggas, dels i garage, dels vid entréer. För tillfället sker ett arbete med att utforma lösningar i cykelgaragen. Dessa lösningar kan inkludera anpassningar för andra typer av cyklar än "standardcykeln". An-

talet "specialcyklar" ökar och det ställer nya krav på fastigheternas cykelgarage. Låd- och lastcyklar samt cykelkärror kräver bredare parkeringsplatser och ökad bredd på dörrar och öppningar. Antalet elcyklar ökar kraftigt. Med tanke på områdets lokalisering – uppe på Högsbohöjd - finns en stor potential för elcyklar. Elcyklar är ofta dyrare än "vanliga cyklar", något som ökar efterfrågan på låsta cykelgarage. Även det faktum att de måste laddas kräver eluttag i större utsträckning än det vi är vana vid i cykelgarage.

Om möjligt finns det även skärmtak för cykelparkeringar utomhus en kvalité som ökar komforten för parkering utomhus.

2.2.4 Cykelrum

Förslagsvis kan ytor för att kunna tvätta, underhålla och reparera sin cykel anordnas, vilket skulle bidra till att få de boende att ta hand om sina cyklar. Tillgång till t.ex. luft, vatten, golvbrunn och verktyg förstärker denna service. Detta minskar antalet övergivna cyklar vilket underlättar skötsel av cykelparkeringar och cykelrum. Gemensamhetsytor kan även bidra till sammanhållning och bekantskap mellan de boende.

2.2.5 Cykelpool

Att införskaffa specialcyklar kan vara dyrt för enskilda. Boende kan därför uppmantras till att starta en gemensam cykelpool. Att anordna ytor för en cykelpool kan vara ett incitament för att komma igång med denna. I cykelpoolen kan till exempel lastcyklar, gästcyklar, cykelkärror och/eller elcyklar finnas.

2.2.6 Bilpool

Att avsätta parkeringsplatser för bilpool på strategiska platser kan öka intresset för nyttjandet. Dialog kommer ske med de boende om huruvida en kommersiell bilpoolsaktör, en bilpool driven av de boende eller både och är mest lämpligt i området. Det finns idag en kommersiell bilpool i närområdet. Att inleda dialog om att öka antalet platser på denna lokalisering kan vara en annan åtgärd för att öka intresset för medlemskap.

En kraftfull marknadsföring av bilpoolslösningen och dess förutsättningar bör ske före inflyttning.

2.2.7 Samnyttjande mellan besöksparkeringar

Samnyttjande av besöksplatser kan ses som möjligt inom området då tid för nyttjande varierar mellan besök till förskola och verksamheter med besök till boende som främst sker kvällstid.

2.2.8 Kommunikationsinsatser – till exempel Välkomstpaket

Ett välkomstpaket till de boende med information om hållbart resande, inte minst om kollektivtrafiken bör tas fram. Annan information kan vara en karta över närområdet som pekar ut målpunkter som lätt nås med gång och cykel (marknadsföring av hållbart resande, hållbarhet mm).

2.2.9 Uppföljning

Årlig uppföljning och utvärdering av mobilitetsåtgärderna bör utföras. Uppföljning bör ske under ett antal år framöver och resultatet kommuniceras med de boende i området. Delaktighet från de boende är viktigt.

3 Slutsats

Göteborg stads trafikstrategi slår fast att "för att på ett hållbart sätt kunna välkomna fler invånare, besökare och verksamheter i en tätare stad behöver trafiksystemet förändras. Göteborgarna ska kunna, och vilja, använda gång, cykel och kollektivtrafik som sina vanligaste färdmedel." För att möjliggöra detta krävs nya grepp och idéer. Att erbjuda och marknadsföra olika typer av mobilitets-tjänster är ett sätt att uppmuntra till ökat resande med hållbara färdmedel och minska biltrafiken.

Under den period som byggnation sker kommer mobilitetstjänster som i första hand är inriktade på att ersätta befintligt bilanvändande, och därigenom behovet av parkeringsplatser, vara i fokus. När byggnationen är färdigställd gäller det att få befintliga boende att hålla kvar vid sina nya färdmedelsval. För tillkommande boende ligger fokus på att ge möjligheter till ett bilfritt boende med goda mobilitetsmöjligheter. Mobilitetsåtgärderna kommer därför behöva riktas och marknadsföras på olika sätt.

I det fortsatta arbetet kommer det att ske en prioritering av vilka åtgärder som är lämpligast att genomföra och när i tiden dessa bör genomföras. Även ansvarsfrågan om vem som bör vara genomförande part måste klargöras. Prioriteringen kommer ske i samråd med boende och Göteborg Stad. Inte minst åtgärder kopplade till byggskedet är viktigt att förankra hos befintliga boende på Pennygången. Genomförande part kan vara fastighetsägaren/byggherren, kommunen, privata externa aktörer eller de boende själv. Nära samverkan mellan parterna är viktigt för att klargör ansvar- och finansieringsfrågor i det fortsatta arbetet.