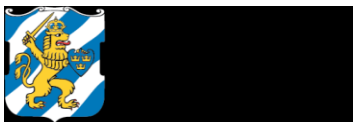


# **Trafikalstring och åtgärder inom detaljplanen för BoStad2021 inom södra mellanstaden – Mandolingatan**

Handläggare: David Palmqvist & Sara Hedenskog  
Enheten för Samhällsplanering, Trafikkontoret  
2017-04-28



## Mandolingatan

Detaljplanen omfattar cirka 600 bostäder och verksamhetslokaler i entréplan utmed Mandolingatan. Hänsyn ska tas till framtida omvandling av Marconigatan. Omvandlingen av Marconigatan innebär en stadsstruktur med mer stadsmässig karaktär.

### Planspecifika åtgärder – vad görs inom detaljplan

- Ny cykelväg längs Mandolingatan
- Komplementbyggnader på gårdarna för exempelvis cykelparkering

### Parkering och cykelparkering

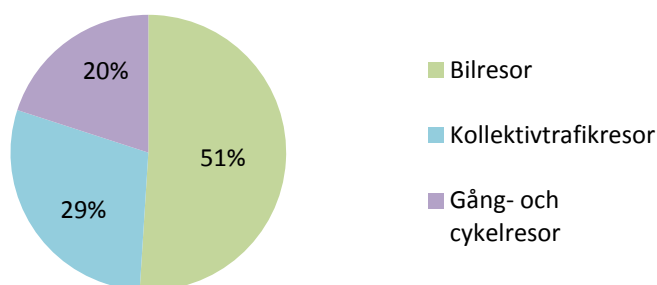
Inom planområdet finns det 487 parkerings- och garageplatser vid Mandolingatan. Ungefär 150 platser är i dagsläget outhyrda. Nya parkeringsplatser föreslås vid gatan samt parkeringsdäck inom planområdet. Antalet parkeringsplatser är cirka 160 platser mindre än vad som rekommenderas i parkeringspolicyn.

### Generella förutsättningar – områdesgemensamma förutsättningar

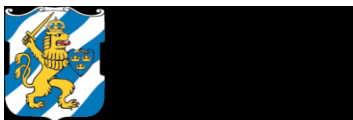
- Området ligger i nära anslutning till Frölunda Torg. Frölunda Torg är en viktig kollektivtrafiknod och har dessutom ett stort utbud med kommersiell verksamhet och service
- Färre parkeringsplatser för bilar än vad parkeringspolicyn rekommenderar
- Gång- och cykelvänliga miljöer skapas på Mandolingatan

### Färdmedelsfördelning

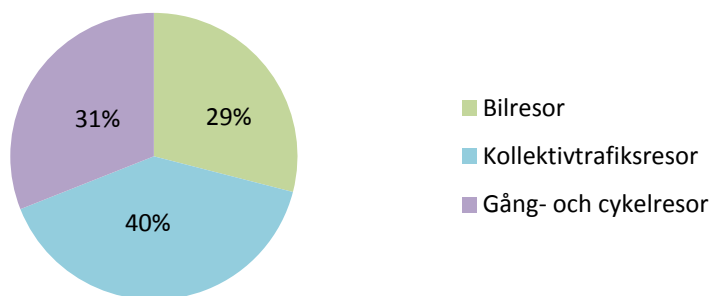
Delresorna fördelas per färdmedel med hjälp av en färdmedelsfördelning. Färdmedelsfördelningen för Högsbo är framtagen genom den resvaneundersökning som görs löpande (se figur 1).



Figur 1. Färdmedelsfördelning inom Högsbo idag.



För att kvantifiera en målsättning för antalet framtida bilresor som alstras av respektive plan har vi utgått från en färdmedelsfördelning som härletts ur målen i Göteborgs Stads trafikstrategi, "Trafikstrategi för en nära storstad". För att staden ska uppnå målen i trafikstrategin behöver valet av färdmedel förändras från dagens situation till en situation där fler väljer att gå, cykla och åka kollektivt (se figur 2).

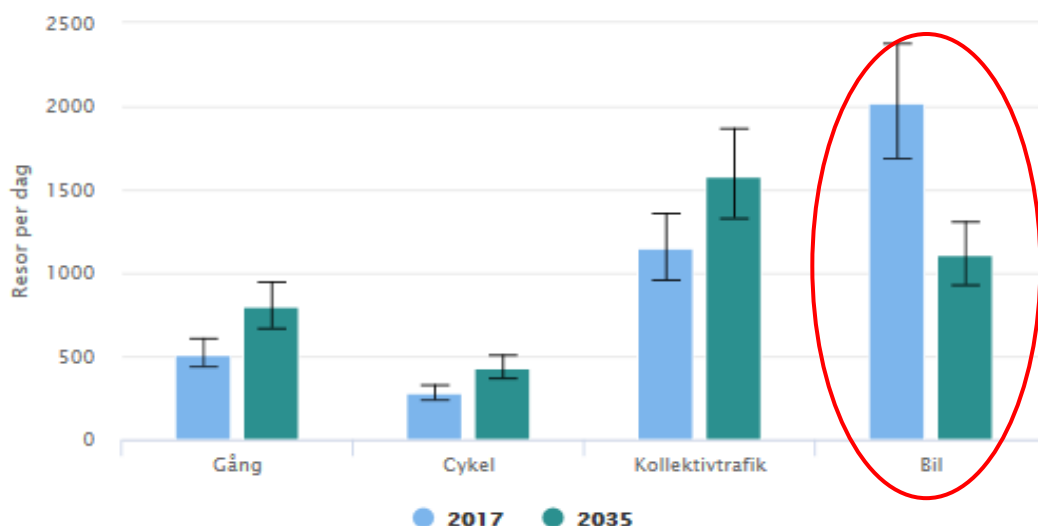


Figur 2. Målsättning för framtida färdmedelsfördelning för Högsbo 2035.

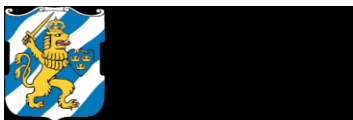
### Resealstring

Planen möjliggör för cirka 600 bostäder med verksamhetslokaler i entréplan. Figur 3 visar trafikfördelningen enligt dagens färdmedelsfördelning och målsättningen för år 2035.

Resekalkylen visar att alstringen av bilresor inom planen enligt dagens färdmedelsfördelning blir cirka 2000 bilresor/dag. Med färdmedelsfördelningen för Högsbo år 2035 påvisar resekalkylen att antalet resor med bil kommer att sjunka till cirka 1100 bilresor/dag.



Figur 3. Bilalstring enligt planen med utgångspunkt från dagens färdmedelsfördelning samt målsättning 2035.



## Bedömning av de planspecifika åtgärderna

De i planen föreslagna åtgärderna bedöms ha en potential att minska biltrafiken till och från området med 12 procent. För att bedöma effekten har Trafikverkets rapport "Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser" samt en effektkatalog som WSP tagit fram på uppdrag av Trafikverket har används som underlag för effektbedömningarna.

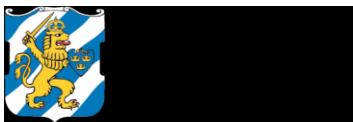
	Förväntad trafikminskning	Bilresor år 2021
<b>Åtgärder</b>		<b>2000</b>
Utformning GC villkor	-4,5%	-90
Transportsnål planering/Förtätning	-6,0%	-120
Parkeringsstäl- färre platser	-0,9%	-18
Goda cykelparkeringsmöjligheter	-0,5%	-10
<b>Summa bilresor 2021</b>		1762
<b>Målsättning 2035</b>		1100

## Möjliga kompletterande åtgärder

Åtgärder som kan vidtas för att ytterligare minska biltrafikalstringen inom planområdet för att uppnå målsättningen för år 2035:

Möjliga åtgärder	Förväntad trafikminskning	Bilresor år 2021
Anslutning med cykel till kollektivtrafik	-0,5%	-10
Nya cykelvägar	-1%	-20
MM nybyggda bostäder och i samband med flytt	-2,0%	-40
<b>Summa bilresor 2021</b>		1692
<b>Målsättning 2035</b>		1100

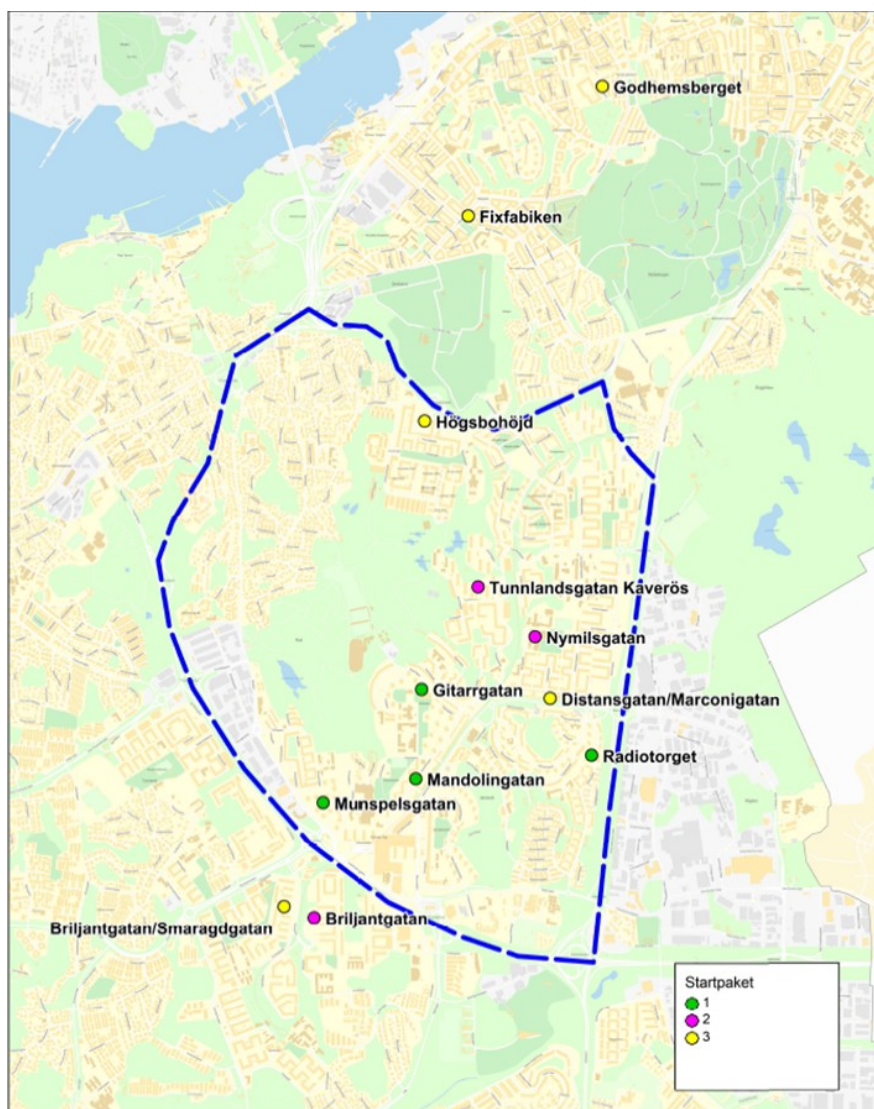
För att nå målsättningen för år 2035 krävs även kraftfulla generella åtgärder i form av förbättrad kollektivtrafik enligt "Mål för stadstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille 2035" samt utveckling av infrastrukturen för cykeltrafik inom hela Södra Mellanstan.



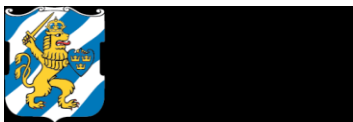
## Fördelning på vägnätet

Trafikanalysprogrammet Visum har använts för att studera fördelningen av trafik på vägnätet för de bilresor som alstras av planerna i södra mellanstaden. Till grund för modellen finns data från Trafikverkets modell SAMPERS. Prognosen visar att ca 10 procent av bilresorna alstrade i södra mellanstaden väljer rutter via Söderleden eller Västerleden. Det innebär att utifrån färdmedelsfördelning för dagsläget skulle 200 resor per dag alstrade av planen för Mandolingatan trafikera Söderleden eller Västerleden av sammanlagt 2000 alstrade bilresor enligt figur 3. När målsättningen i trafikstrategin uppnås alstrar planen 110 bilresor per dag av sammanlagt 1100 alstrade bilresor enligt figur 3.

Enligt statistik från Trafikverket passerar omkring 10 procent av dygnets trafik under den mest trafikerade timmen på Västerleden.

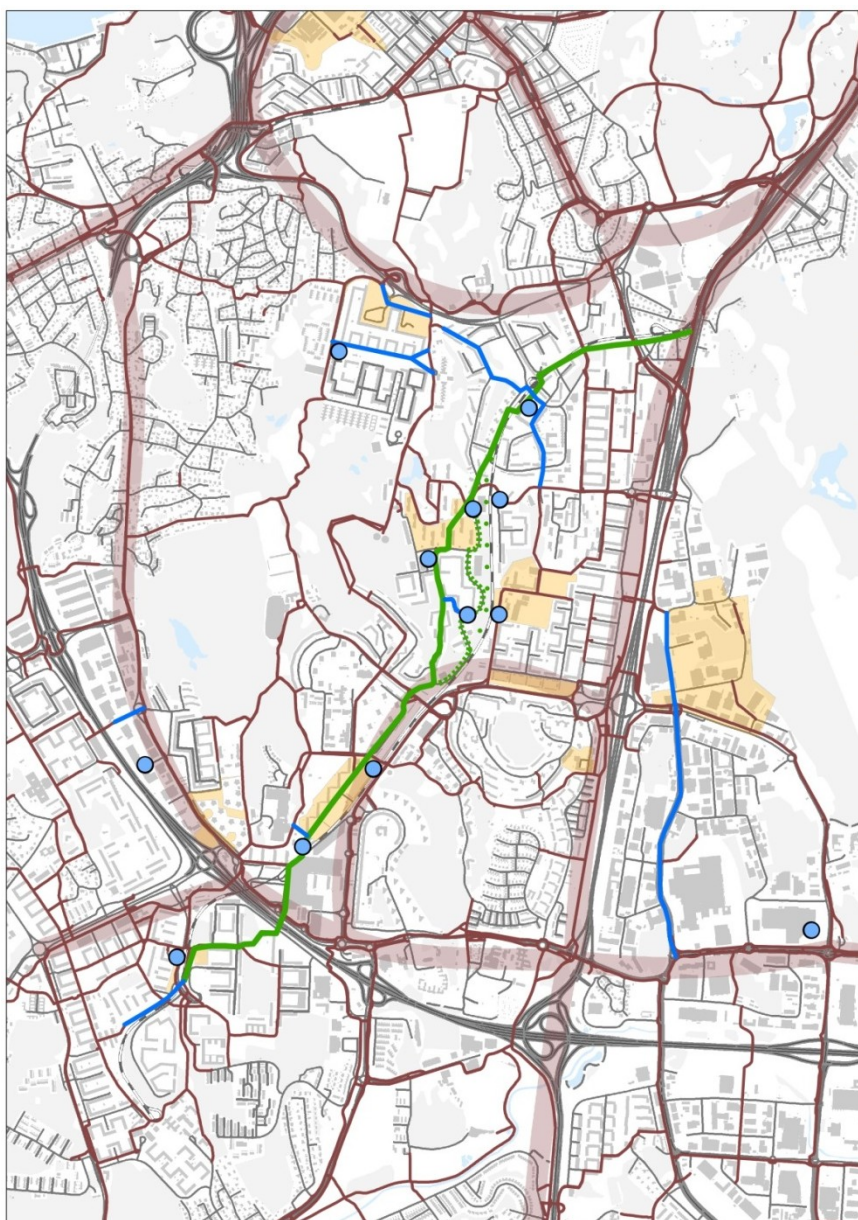


Figur 4. Mandolingatans lokalisering inom området Södra Mellanstaden.

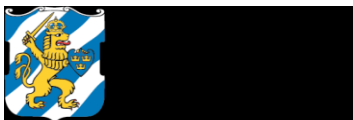


### Trafikåtgärder utanför detaljplanegränser

Trafikkontorets investeringsplan visar på ett flertal gång- och cykelåtgärder inom Södra Mellanstan. De stråk som är utpekade i investeringsplanen (som beslutas för de tre kommande åren) är Victor Hasselbladsgata, Femvägsskälet och Stora Åvägen. Dessa cykelvägar ligger utanför detaljplanegränserna men påverkar människornas möjligheter att gå och cykla i området. Förutom dessa cykelvägar har även ett antal saknade länkar identifierats som kan bidra till ett ökat hållbart resande inom området. Cykelparkeringsplatser har också föreslagits vid ett antal större målpunkter samt hållplatserna för spårvägstrafiken.



Figur 5. Gång- och cykel åtgärder inom södra mellanstan.



Dessa åtgärder bedöms minska bilresandet vid tillkommande bebyggelse med 1,5 procent (cykelvägar har bedömts minska resandet med en procent och anslutning med cykel till kollektivtrafik med 0,5 procent).

### **Synergieffekter**

Alla åtgärder som görs inom Södra Mellanstaden påverkar nuvarande invånares resbeteende. Genom att satsa på hållbara transporter minskar man även bilresandet i befintliga områden. Antal resor bör därför ses i kontexten av att befintliga resor kommer att minska något till följd av satsningar på hållbart resande.

En tätare stad bidrar även till att mer handel och service på sikt kan komma att erbjudas i området. Med större närhet till handel och service kan antalet bilresor minska inom hela Södra Mellanstaden.

### **Slutsats**

Detaljplanen för Mandolingatan förväntas alstra få bilresor som väljer rutter via Söderleden eller Västerleden (110 - 200 resor per dag). Vidare bör beaktas att endast en liten del av dessa resor sker under den tid på dygnet när vägnätet är högt belastat. Enligt data från mätningar på Västerleden passerar 10 procent av trafiken under rusningstrafik vilket enbart blir 11 till 20 resor från planen.

Åtgärder som presenteras under avsnittet "Bedömning av planspecifika åtgärder" har potential att reducera antalet alstrade bilresor från detaljplanen med cirka 12 procent. Det ger en alstring av bilresor per dygn på cirka 1 750 bilresor i jämförelse med dagens 2 000 alstrade bilresor och målsättningen för år 2035 som är 1 100 bilresor alstrade av planen.