ÅF INFRASTRUCTURE AB

Parkeringsutredning Gibraltarvallen

2015-05-25

Parkeringsutredning Gibraltarvallen

Medverkande:

Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Beställare: Trafikkontoret Göteborgs Stad
Box 2403
403 16 Göteborg

Kontaktperson: Markus Jansson

Konsult: ÅF Infrastructure AB
Grafiska vägen 2A
Box 1551
401 51 Göteborg

Uppdragsansvarig: Birgitta Björklund
Handläggare: Lars Löwenadler

Uppdragsnummer: 599666
Datum: 2015-05-25

Foton: ÅF
Kartor: Göteborgs Stads primärkarta, stadskarta

Innehållsförteckning

1 Bakgrund 4
1.1 Om uppdraget 4
1.2 Syfte 4
1.3 Mål 4

2 Förutsättningar och avgränsning 4

3 Analys och förslag till åtgärder 6
3.1 Gibraltargatan, längsgående kantstensparkering 7
3.1.1 Lokalisering 7
3.1.2 Förslag till parkering 8
3.1.3 Konsekvenser 8
3.2 Viktor Rydbergsgatan, längsgående gatuparkering 9
3.2.1 Lokalisering 9
3.2.2 Förslag till parkering 10
3.2.3 Konsekvenser 10
3.3 Wijkandersplatsen, markparkering 11
3.3.1 Lokalisering 11
3.3.2 Förslag till parkering 12
3.3.3 Konsekvenser 12
3.4 Palmstedtsgatan, snedställd gatuparkering 13
3.4.1 Lokalisering 13
3.4.2 Förslag till parkering 14
3.4.3 Konsekvenser 14
3.5 Rosensköldsgatan, snedställd gatuparkering 15
3.5.1 Lokalisering 15
3.5.2 Förslag till parkering 16
3.5.3 Konsekvenser 16
3.6 Viktor Rydbergsgatan, längsgående gatuparkering 17
3.6.1 Lokalisering 17
3.6.2 Förslag till parkering 18
3.6.3 Konsekvenser 18
3.7 Olof Rudbecksgatan, längsgående gatuparkering 19
3.7.1 Lokalisering 19
3.7.2 Förslag till parkering 20
3.7.3 Konsekvenser 20
3.8 Spaldingsgatan, snedställd gatuparkering 21
3.8.1 Lokalisering 21
3.8.2 Förslag till parkering 22
3.8.3 Konsekvenser 22
3.9 Viktor Rydbergsgatan, längsgående gatuparkering 23
3.9.1 Lokalisering 23

3.9.2 Förslag till parkering 24
3.9.3 Konsekvenser 24
3.10 Richertsgatan, snedställd gatuparkering 25
3.10.1 Lokalisering 25
3.10.2 Förslag till parkering 26
3.10.3 Konsekvenser 26
3.10.4 Förslag nr. 10x – ett maximerat alternativ 27
3.11 Viktor Rydbergsgatan, längsgående gatuparkering 28
3.11.1 Lokalisering 28
3.11.2 Förslag till parkering 29
3.11.3 Konsekvenser 29
3.12 Fridkullagatan/Helenebergsgatan, markparkering 30
3.12.1 Lokalisering 30
3.12.2 Förslag till parkering 31
3.12.3 Konsekvenser 31
3.12.4 Förslag nr. 12x – ett maximerat alternativ 32
3.13 Sven Hultins gata, markparkering 34
3.13.1 Lokalisering 34
3.13.2 Förslag till parkering 34
3.13.3 Konsekvenser 35

4 Undersökta alternativ som har valts bort 35

5 Sammanställning och värdering av förslag 37

6 Slutsatser 37

7 Referenser 38

1 Bakgrund

1.1 Om uppdraget

Trafikförslaget i pågående detaljplan Gibraltarvallen (Trafikkontorets diarienummer 1536/13), samt planerad exploatering av östra Chalmersområdet, medför att cirka 161 boendeparkeringar på gatumark tas bort utmed västra sidan av Gibraltargatan. Konsekvenser och möjliga lösningar har tidigare undersökts av ÅF i två utredningar:

- *Parkeringsutredning Gibraltarvallen 2014-11-28*
- *Sammanställning av scenarier för parkering 2015-02-08*

Denna parkeringsutredning är ett tillägg som bör ses i ljuset av de tidigare två utredningarna. I dessa har bland annat parkeringshus och samnyttjande av parkeringar diskuterats. Det har dock visat sig efter undersökning hos Trafikkontoret att lösningarna är svåra att genomföra såväl praktiskt som juridiskt, vilket har föranlett aktuellt uppdrag.

1.2 Syfte

Den nya utredningen syftar till att undersöka ett större geografiskt område än tidigare, både innanför och utanför aktuell detaljplan. Fokus ligger på att studera var det kan vara möjligt att skapa nya boendeparkeringar på gatumark och eventuellt även annan typ av mark. Med *möjligt* avses i första hand vad som är genomförbart ur trafikteknisk synvinkel. Här avses bland annat krav på mått enligt Trafikkontorets Teknisk handbok. Det finns också andra värderingar att ta hänsyn till såsom stadsmiljö och markfrågor, vilket diskuteras i utredningen.

Det bör även påpekas att uppdraget i aktuell utredning inte ligger i linje med stadens parkeringspolicy, som anger att boendeparkering skall flyttas över från gatumark till parkeringsanläggningar på kvartersmark, främst garage.

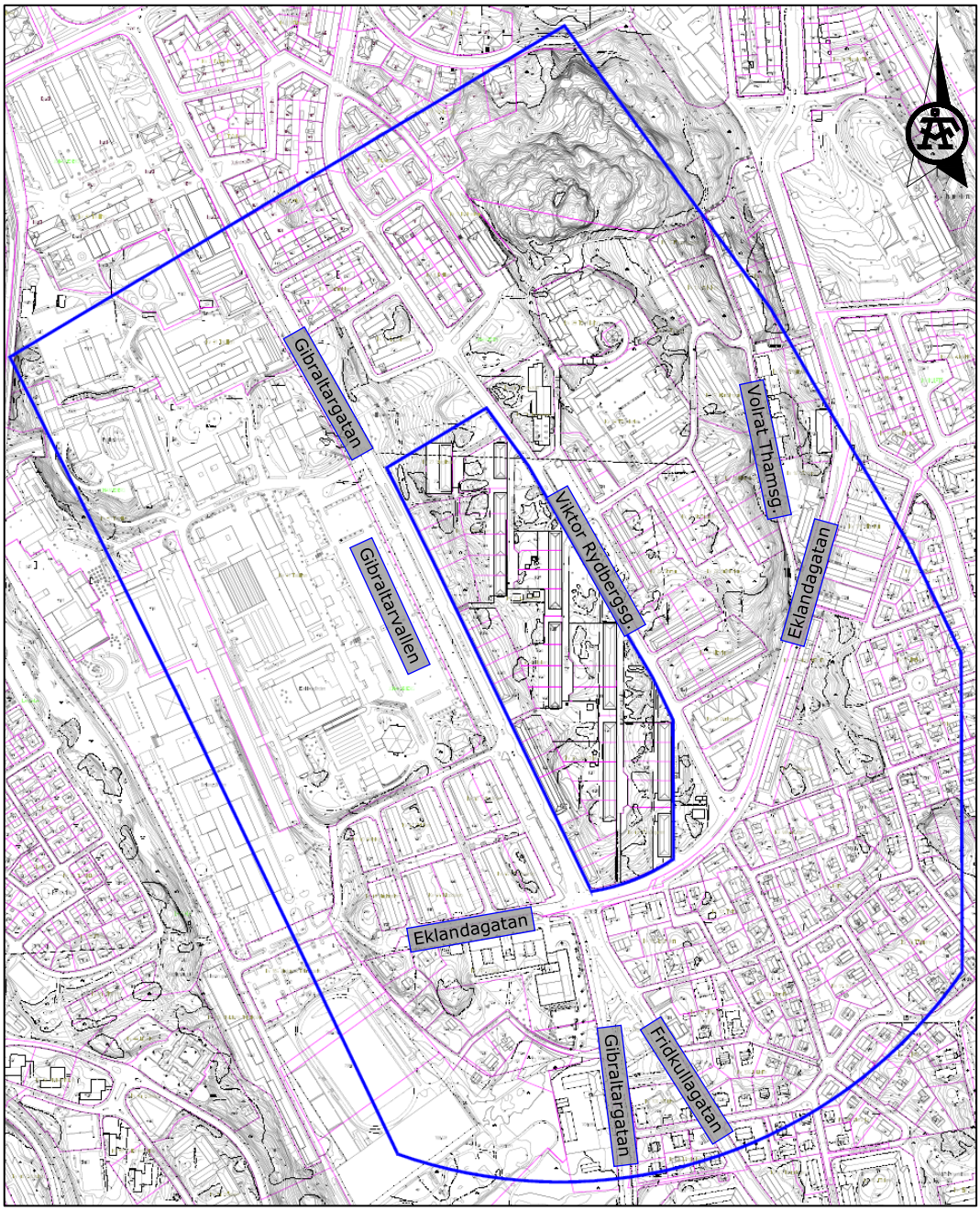
1.3 Mål

I den tidigare sammanställningen av scenarier, daterad 2015-02-08, drogs slutsatsen att cirka 118 boendeparkeringar behöver ersättas. Målet är därför att hitta nya alternativ som möjliggör motsvarande antal parkeringar.

Samtidigt som strategin är att maximera parkeringsmöjligheterna inom berört område, måste även en rimlig balans finnas kvar mellan de olika värden som undersöks – trafik, anläggning, stadsmiljö och markfrågor.

2 Förutsättningar och avgränsning

Som utgångspunkt har parkering undersökts för boende inom den inre blå gränsen i figur 1 nedan. Det mest troliga är att dessa boende parkerar längs Gibraltargatan, Viktor Rydbergsgatan, någon av de mindre återvändsgatorna vid husen, eller på förhyrda platser inom kvartersmark. Boende som berörs i första hand bör vara de som bor närmare Gibraltargatan snarare än Viktor Rydbergsgatan.



Figur 1. Studerat område inom yttre blå gräns på 300 m avstånd från inre blå gräns.

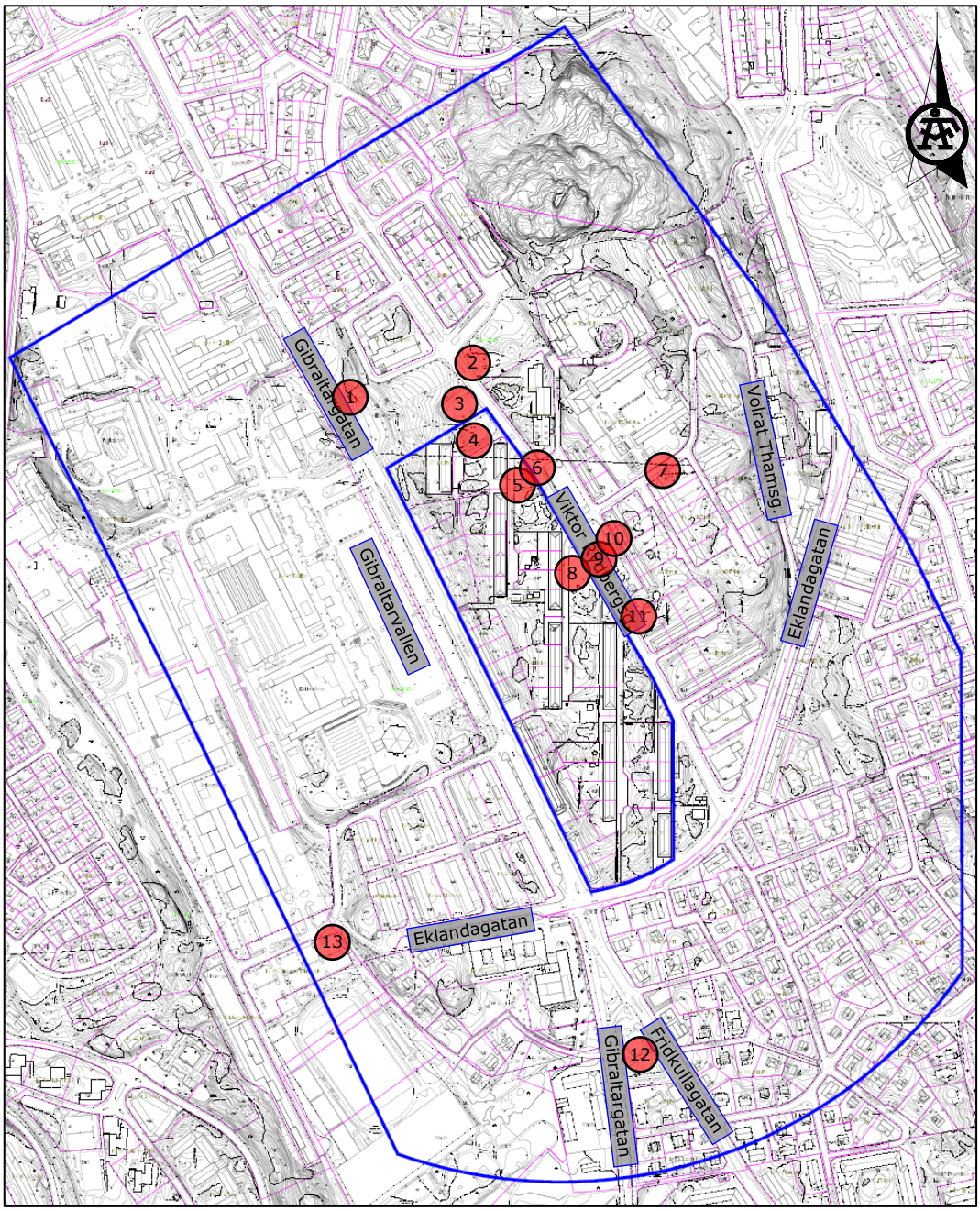
Upptagningsområdet från den inre blå gränsen ligger på upp till 300 m fågelväg bort, vilket genererar den yttre blå gränsen i figur 1. Avståndet 300 m anges i Göteborgs Stads *Vägledning till parkeringstal* som rimligt högsta avstånd fågelvägen. Det är alltså i princip inom den yttre blå gränsen som utökade parkeringsmöjligheter undersöks i utredningen, dock med ett antal undantag:

- Mossens idrottsplats.
- Gator inom Chalmersområdet.
- Större delen av det norra upptagningsområdet vid Viktor Rydbergsgatan som består av antingen fullutnyttjad gatuparkering eller naturområden.
- Gator mellan bostadskvarteren precis norr om Eklandagatan och väster om Gibraltargatan, där parkeringsmöjligheterna redan är fullt utnyttjade.

- Gator i villaområdet söder/öster om Eklandagatan, som avfärdades som lämpligt område för ytterligare parkering i Parkeringsutredning Gibraltarvallen 2014-11-28.

3 Analys och förslag till åtgärder

En översikt för de platser som har valts ut för närmare analys och skiss presenteras i figur 2 nedan. Varje nummer är kopplat till de följande rubrikerna 3.1-3.13. För nr. 10 och 12 finns även två varianter som kallas 10x och 12x.

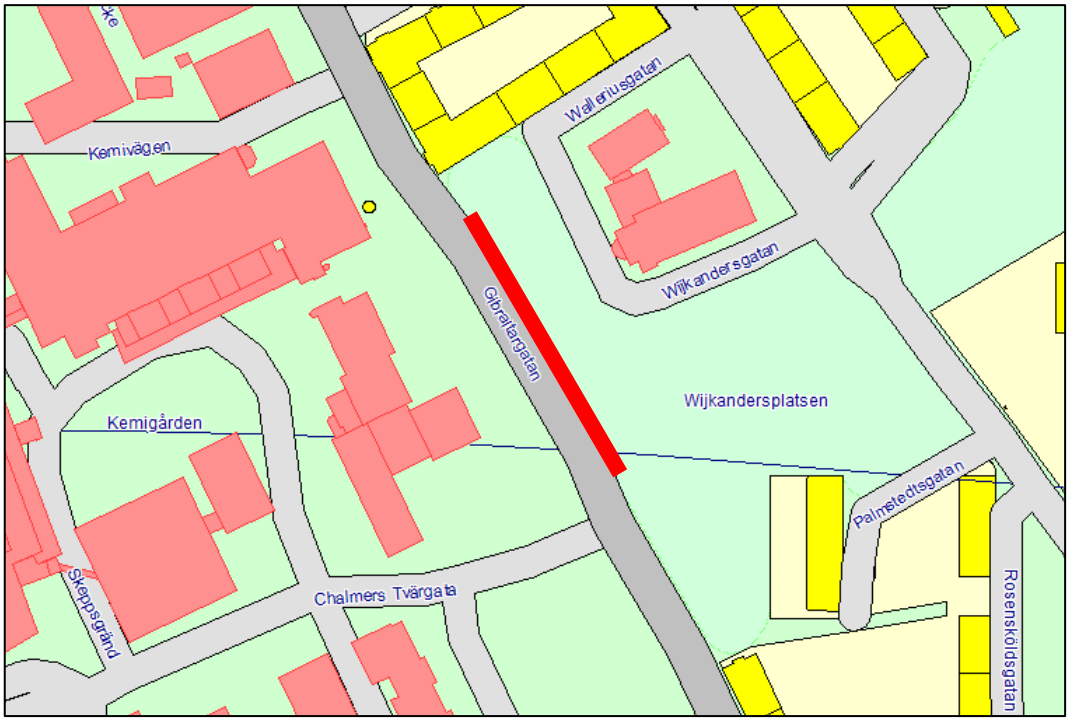


Figur 2. Utvalda platser där utökad parkering kan vara möjlig.

3.1 Gibraltargatan, längsgående kantstensparkering

3.1.1 Lokalisering

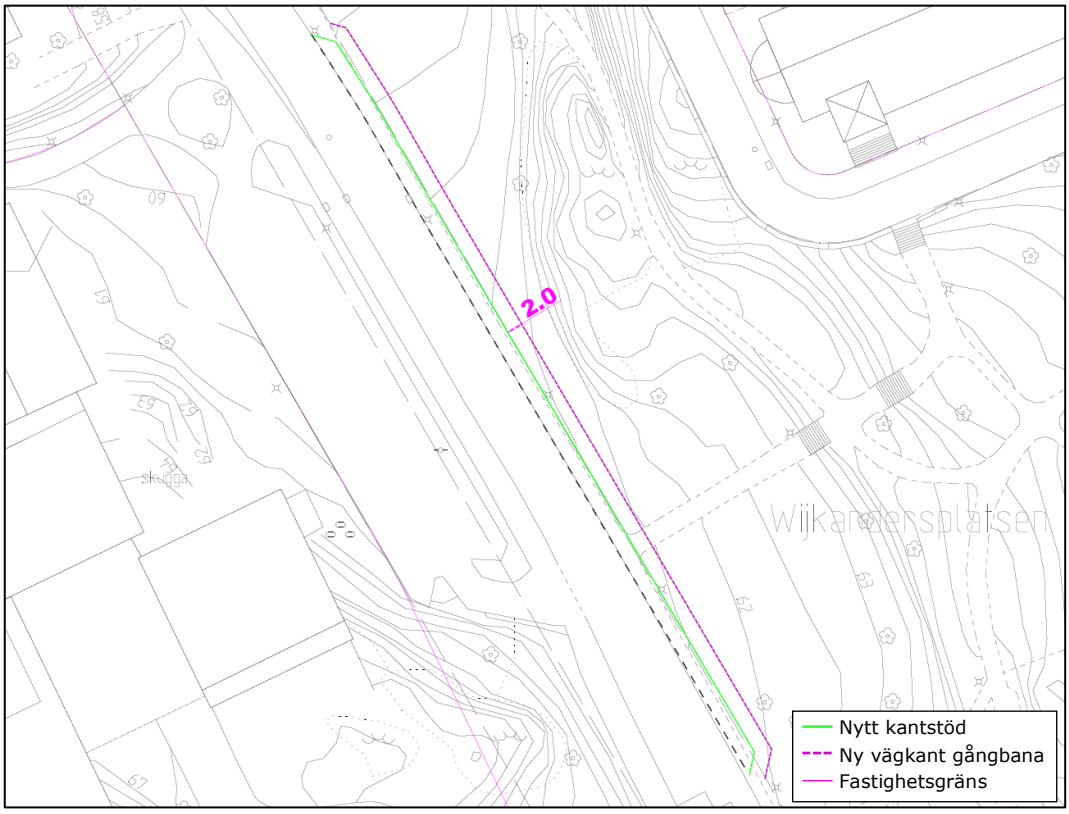
Ungefärlig sträcka markeras med rött.



3.1.2 Förslag till parkering

På Gibraltargatan strax norr om Chalmers Tvärgata finns en gräsyta som skulle kunna tas i anspråk för en ficka med längsgående parkering. Fickan görs 2,0 m bred och drygt 100 m lång.

- Tillskott: +17
- Bortfall: 0
- Nettotillskott: +17 (100 %)



3.1.3 Konsekvenser

Trafik och anläggning

Förslaget ger ett värdefullt tillskott om ca 17 st. parkeringar och bedöms inte ge några större konsekvenser utöver flytt av gångbana med ny underbyggnad samt flytt av belysningsstolpar och annan utrustning. Om trafikförslaget i detaljplanen tar med denna åtgärd så bör den tillkommande kostnaden i sammanhanget bli relativt liten. Inga parkeringar behöver tas bort till följd av de 17 nya platserna.

Stadsmiljö

En grönyta som kan ha ett visst värde för rekreation tas i anspråk motsvarande ca 2,2*100 m (markanspråket motsvarar 2,0 m för parkering och 0,2 m för gångbanan som i nuläget är ca 1,8 m bred). Ytan upplevs sannolikt som störd av trafikbuller. Det finns andra ytor i närheten som är bättre lämpade för rekreation, exempelvis lite högre upp i Wijkandersparken.

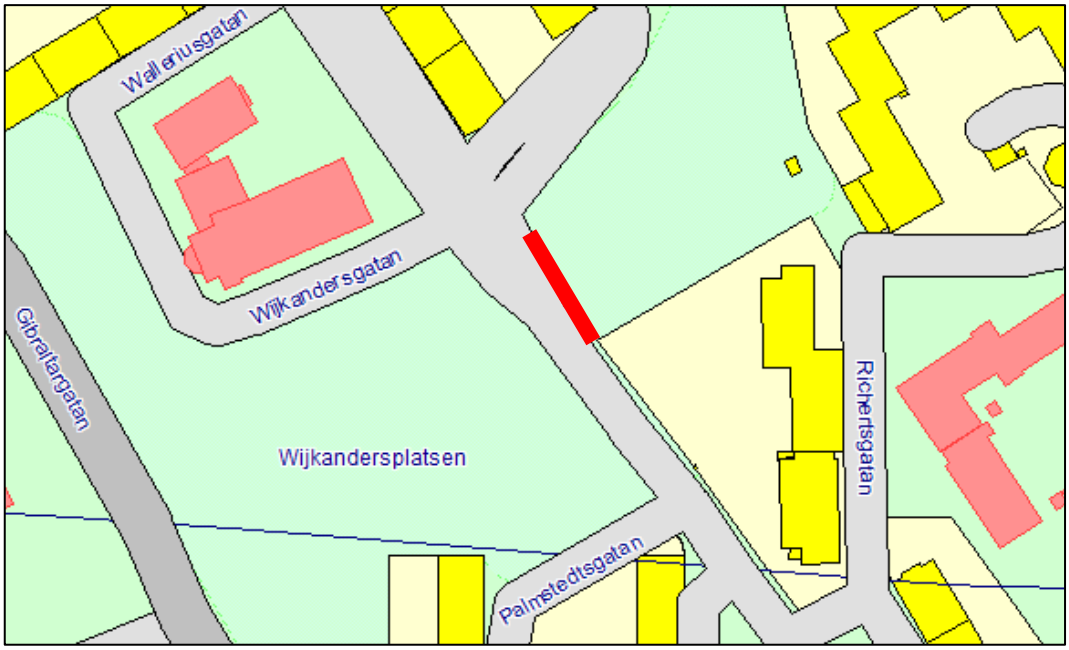
Markfrågor

Berört område är i huvudsak allmän plats, gata. Mindre intrång görs på allmän plats, grönområde.

3.2 Viktor Rydbergsgatan, längsgående gatuparkering

3.2.1 Lokalisering

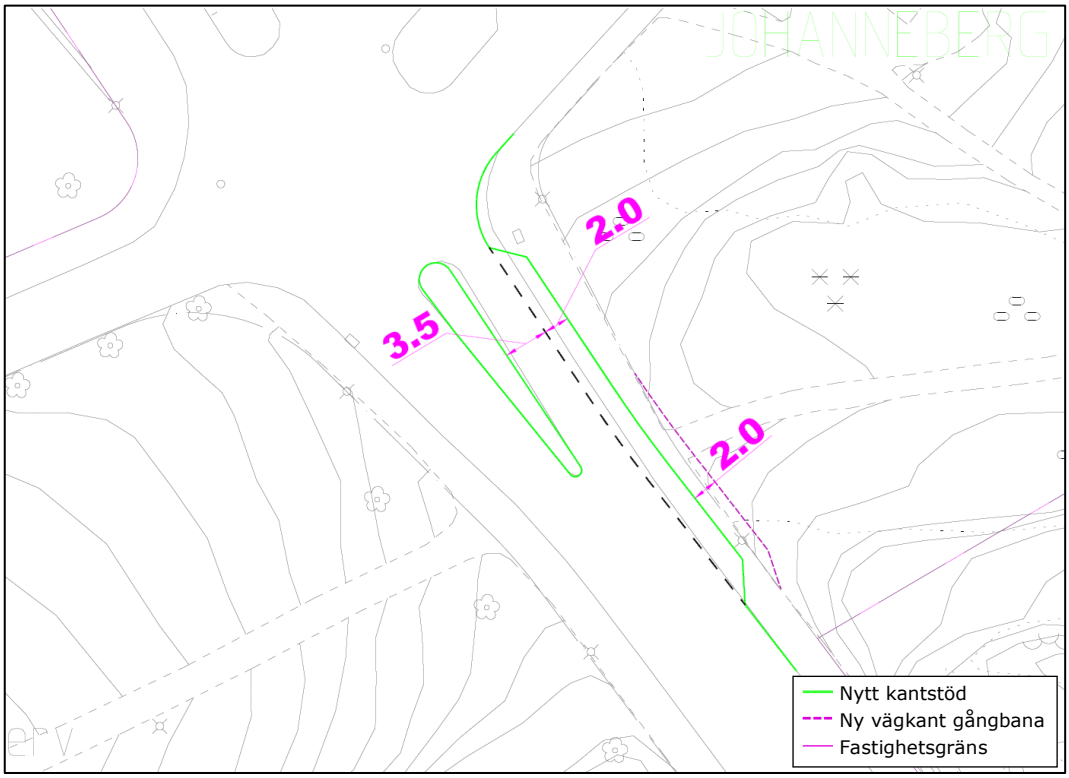
Ungefärlig sträcka markeras med rött.



3.2.2 Förslag till parkering

På Viktor Rydbergsgatan vid Wijkandersgatan kan gatans sektion justeras något för en ficka med längsgående parkering. Fickan görs 2,0 m bred och ca 29 m lång.

- Tillskott: +5
- Bortfall: 0
- Nettotillskott: +5 (100 %)



3.2.3 Konsekvenser

Trafik och anläggning

Förslaget medför flytt av gångbana med underbyggnad och flytt av belysningsstolpe. Troligen behöver även ett eller två träd nära den befintliga gångbanan tas bort. Ett farthinder behöver också tas bort, och en refug måste justeras. Detta gör att linjeföringen hänger bättre ihop med nästa refug i nordväst. Då farthindret måste tas bort kan man överväga att istället höja upp hela fyrvägskorsningen för att hastighetssäkra området.

Alla dessa åtgärder skulle sammantaget vara mycket kostsamma för att utvinna 5 st. platser. Kostnaden blir mer motiverad av att korsningen blir mer trafiksäker. Om man vill undvika att höja upp korsningen så kan den föreslagna fickan eventuellt kortas av mot slutet, så att ett farthinder får plats där refugen slutar. Antal platser blir då 4 st.

Stadsmiljö

Förslaget bedöms ha en marginell påverkan på stadsmiljön.

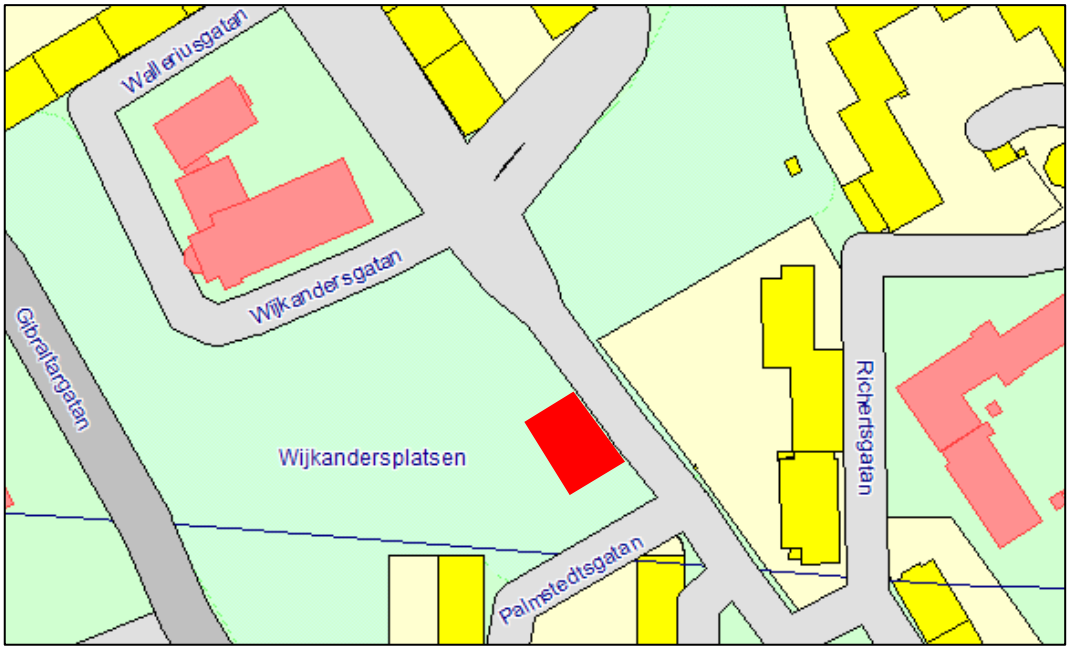
Markfrågor

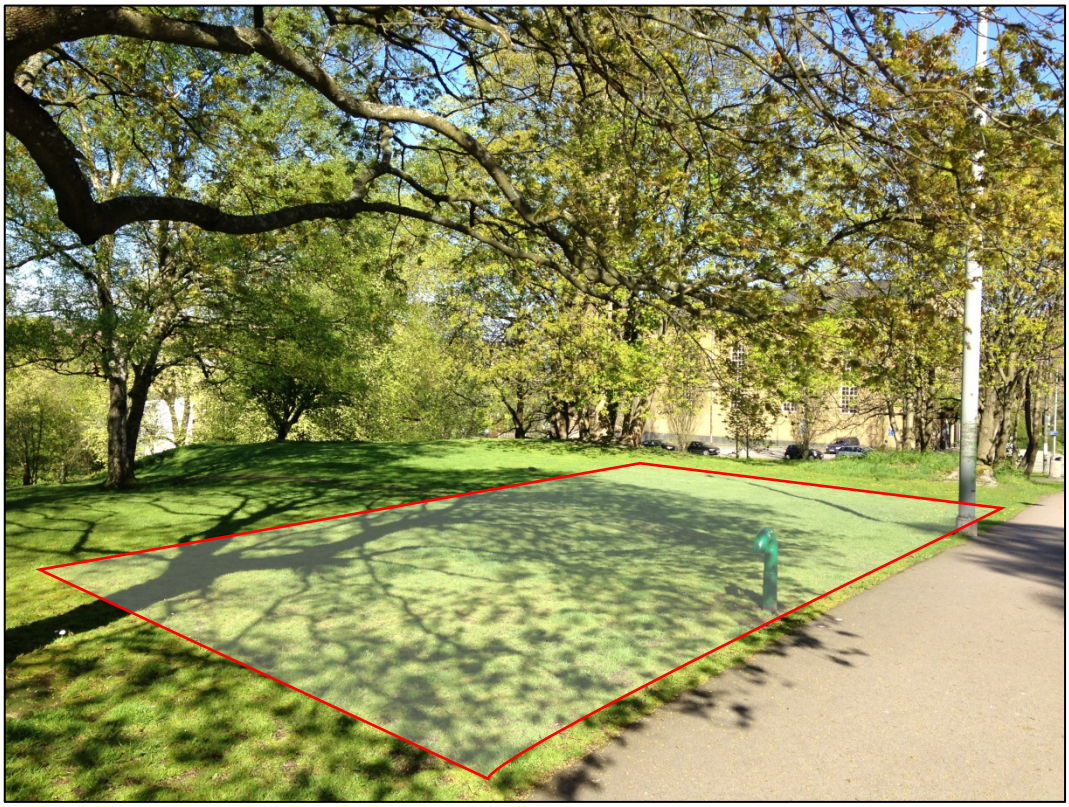
Berört område är i huvudsak allmän plats, gata. Mindre intrång görs på allmän plats, grönområde.

3.3 Wijkandersplatsen, markparkering

3.3.1 Lokalisering

Ungefärlig yta markeras med rött.

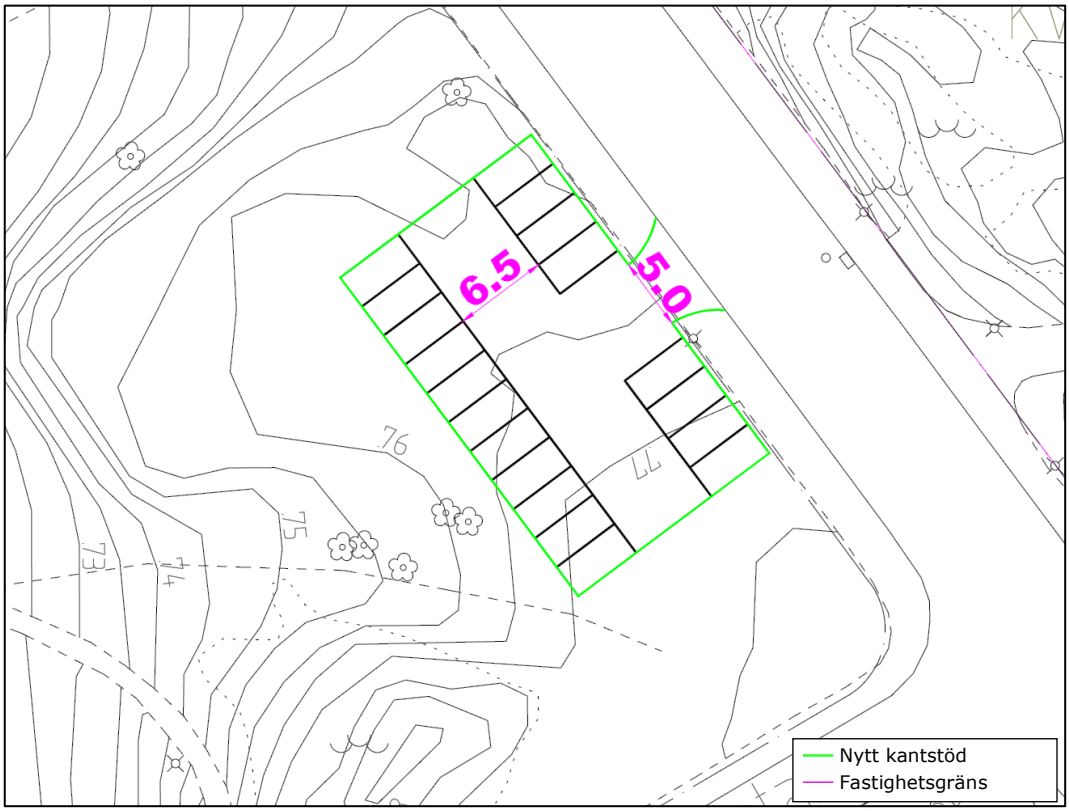




3.3.2 Förslag till parkering

På Viktor Rydbergsgatan vid Wijkandersplatsen finns det plats att anordna en markparkering. Ett visst bortfall av kantstensparkering uppstår vid in- och utfarten.

- Tillskott: +19
- Bortfall: -3
- Nettotillskott: +16 (84 %)



3.3.3 Konsekvenser

Trafik och anläggning

Förslaget kräver en ny in- och utfart mot Viktor Rydbergsgatan, vilket bedöms vara acceptabelt. Förslaget kräver även anläggning av ny hårdgjord yta med underbyggnad. Dessutom behöver närliggande träd detaljstuderas så att inte grenar hamnar för nära parkeringen. Det finns exempelvis ett stort träd precis sydost om den yta som har ritats in, vilket inte syns på grundkartan.

Stadsmiljö

Förslaget bedöms ha ett betydande negativt värde för stadsmiljö- och grönytevärden. Då Wijkandersplatsen används av många boende för rekreation kan det bli svårt att realisera förslaget, även om den aktuella ytan ligger nära Viktor Rydbergsgatan som redan i sig kan ge ett visst negativt inslag av trafikbuller.

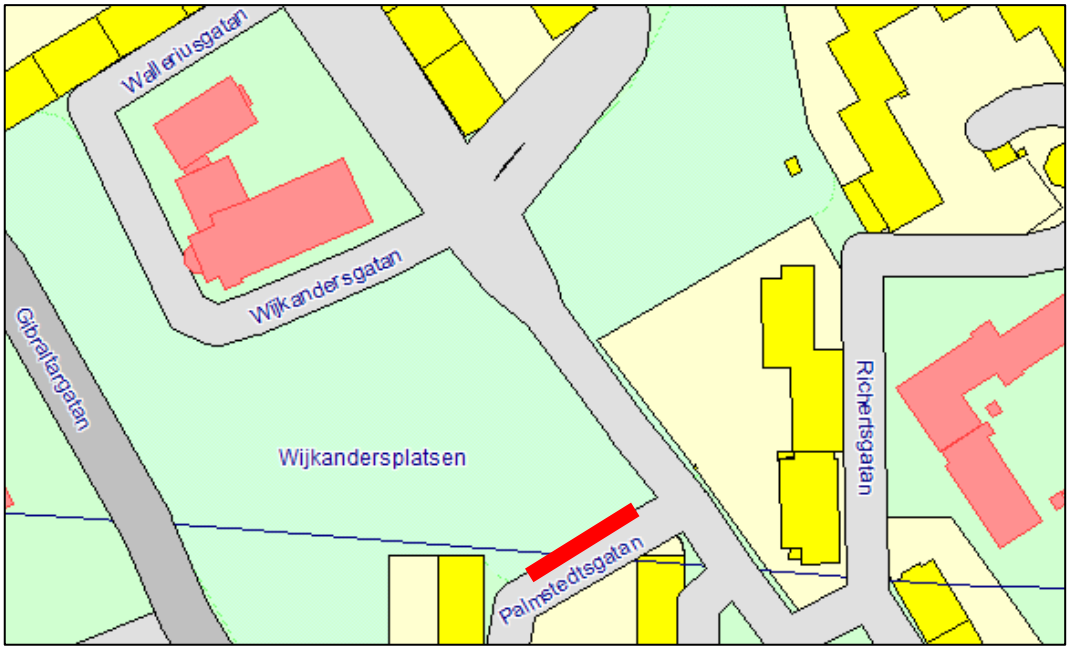
Markfrågor

Berört område är allmän plats, grönområde.

3.4 Palmstedtsgatan, snedställd gatuparkering

3.4.1 Lokalisering

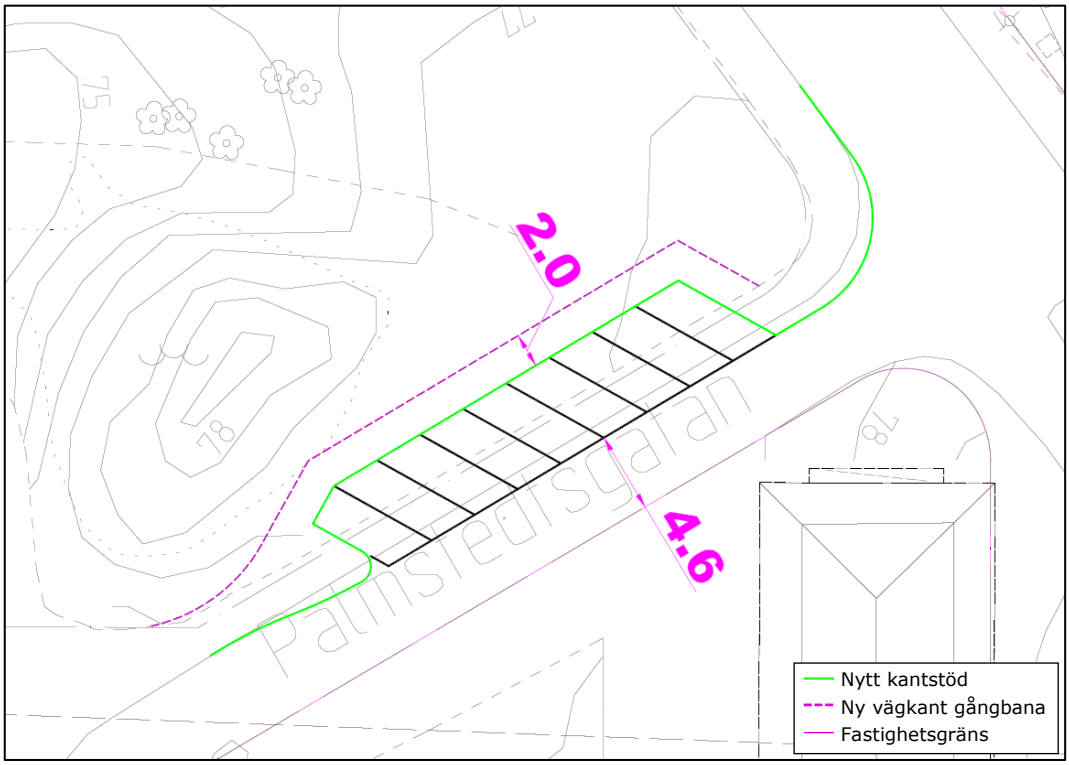
Ungefärlig sträcka markeras med rött.



3.4.2 Förslag till parkering

På Palmstedtsgatan mot Viktor Rydbergsgatan finns en gräsyta som skulle kunna tas i anspråk för snedställda parkeringar (60°) och en flyttad gångbana. Gatan har idag längsgående parkering på en dubbelriktad körbana med ca 5,5 m bredd, vilket gör att det inte går att mötas på sträckan. Förslaget innebär att gatans sektion smalnas av från 5,5 m till 4,6 m, som är standardmåttet för snedställda platser.

- Tillskott: +9
- Bortfall: -6
- Nettotillskott: +3 (33 %)



3.4.3 Konsekvenser

Trafik och anläggning

Körbanans nya bredd kan ge en osäker mötessituation, 4,6 m rekommenderas normalt inte. Det rör sig samtidigt om en kort sträcka med mycket låg hastighet, vilket bedöms göra lösningen acceptabel.

Förslaget kräver flytt av gångbana med en omväg som följd. Gångbanan kräver ny underbyggnad. En belysningsstolpe behöver flyttas. Sammantaget är detta troligtvis en ineffektiv åtgärd för att tillskapa 3 st. parkeringsplatser.

Stadsmiljö

Åtgärden bedöms ha en marginell påverkan på stadsmiljön.

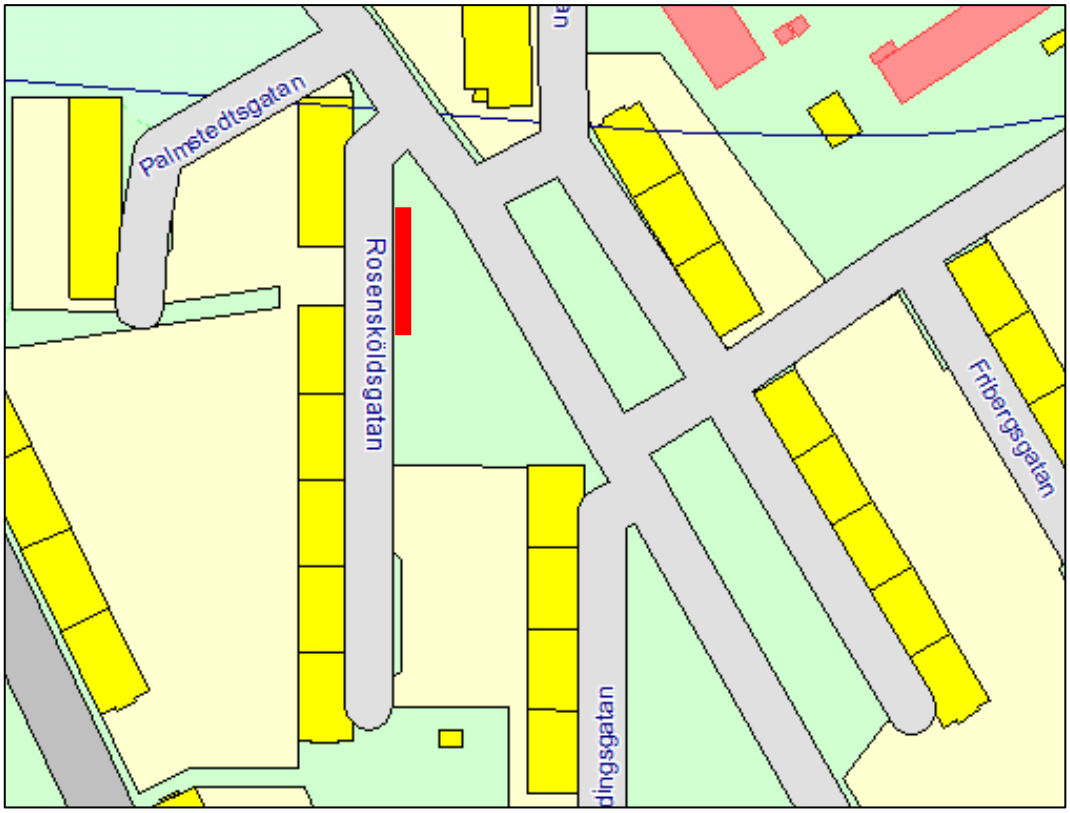
Markfrågor

Berört område är i huvudsak allmän plats, gata. Mindre intrång görs i allmän plats, grönområde.

3.5 Rosensköldsgatan, snedställd gatuparkering

3.5.1 Lokalisering

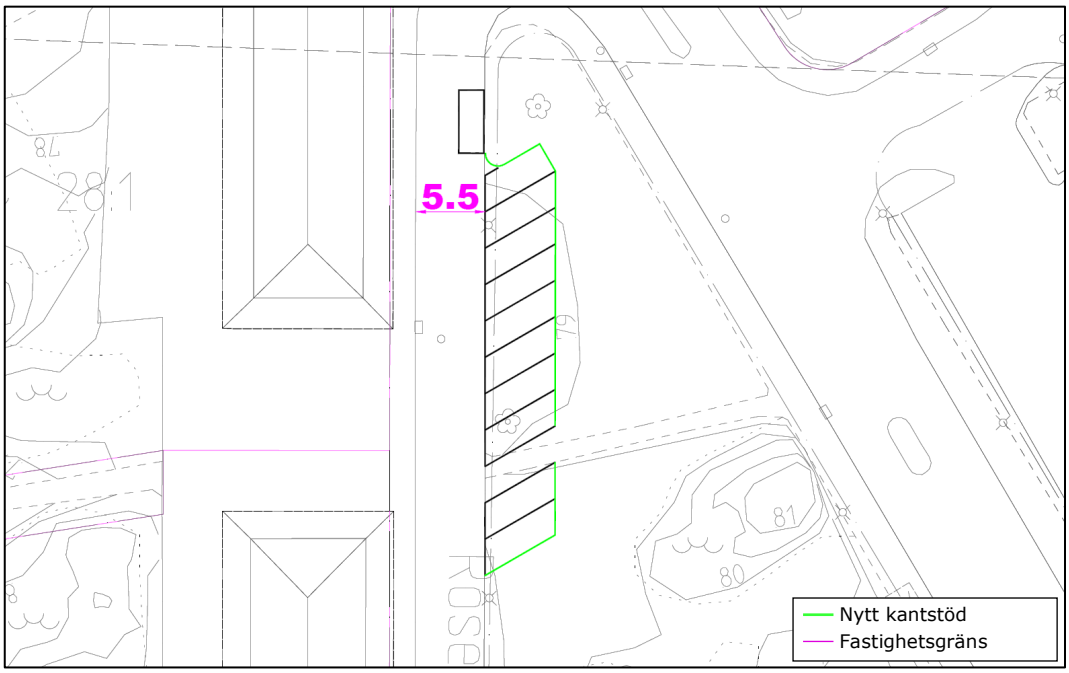
Ungefärlig sträcka markeras med rött.



3.5.2 Förslag till parkering

På Rosensköldsgatan mot Viktor Rydbergsgatan finns en gräsyta som skulle kunna tas i anspråk för snedställda parkeringar (60°) med en öppning för en gångväg. Gatan har idag längsgående parkering på en dubbelriktad körbana med ca 5,5 m bredd, vilket gör att det inte går att mötas på sträckan.

- Tillskott: +11
- Bortfall: -7
- Nettotillskott: +4 (36 %)



3.5.3 Konsekvenser

Trafik och anläggning

Då körbanan får samma bredd som innan, 5,5 m, kommer möte mellan två fordon att bli möjligt längs berörd sträcka förutom längst i norr där en längsgående parkering sparas.

Förslaget kräver anläggning av en ny hårdgjord yta med underbyggnad, varav en liten del ligger på berg i dagen. Sammantaget är detta troligtvis en ineffektiv åtgärd för att tillskapa 4 st. parkeringsplatser.

Stadsmiljö

Åtgärden bedöms ha en viss påverkan på stadsmiljön då en del av en grönyta tas i anspråk. Berörd yta är sannolikt ett uppskattat inslag av boende i husen intill.

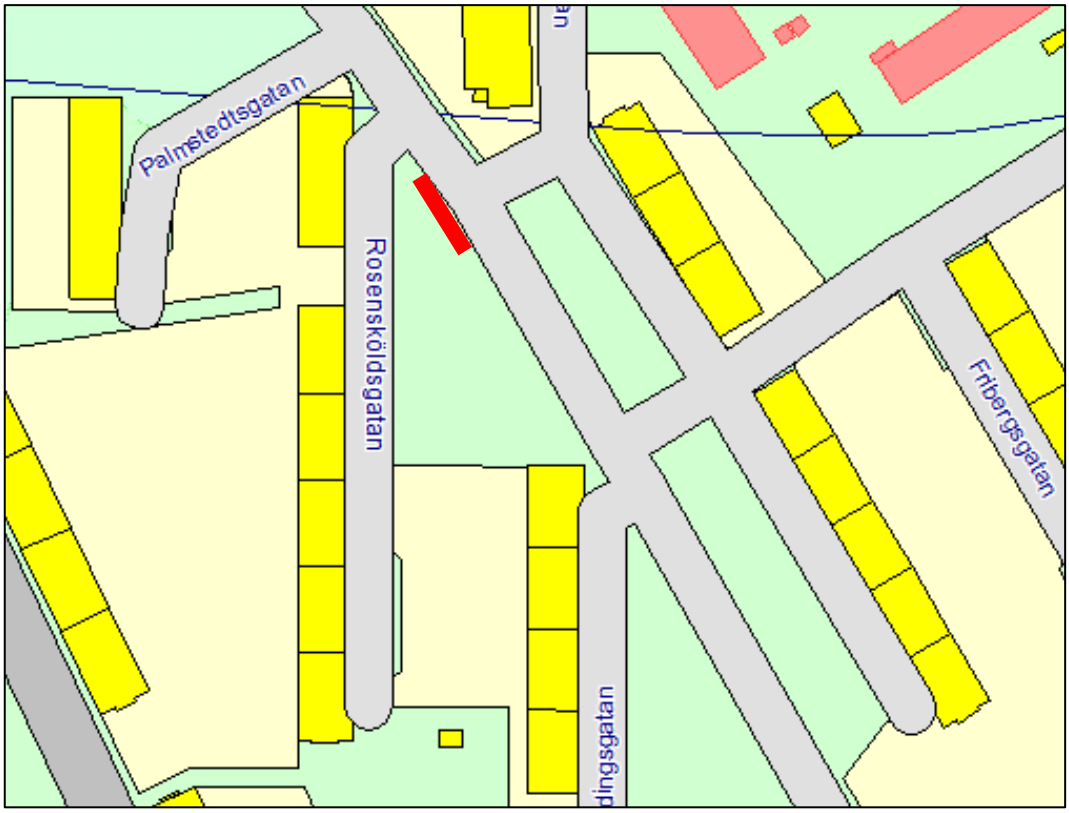
Markfrågor

Berört område är i huvudsak allmän plats, gata. Mindre intrång görs i allmän plats, grönområde.

3.6 Viktor Rydbergsgatan, längsgående gatuparkering

3.6.1 Lokalisering

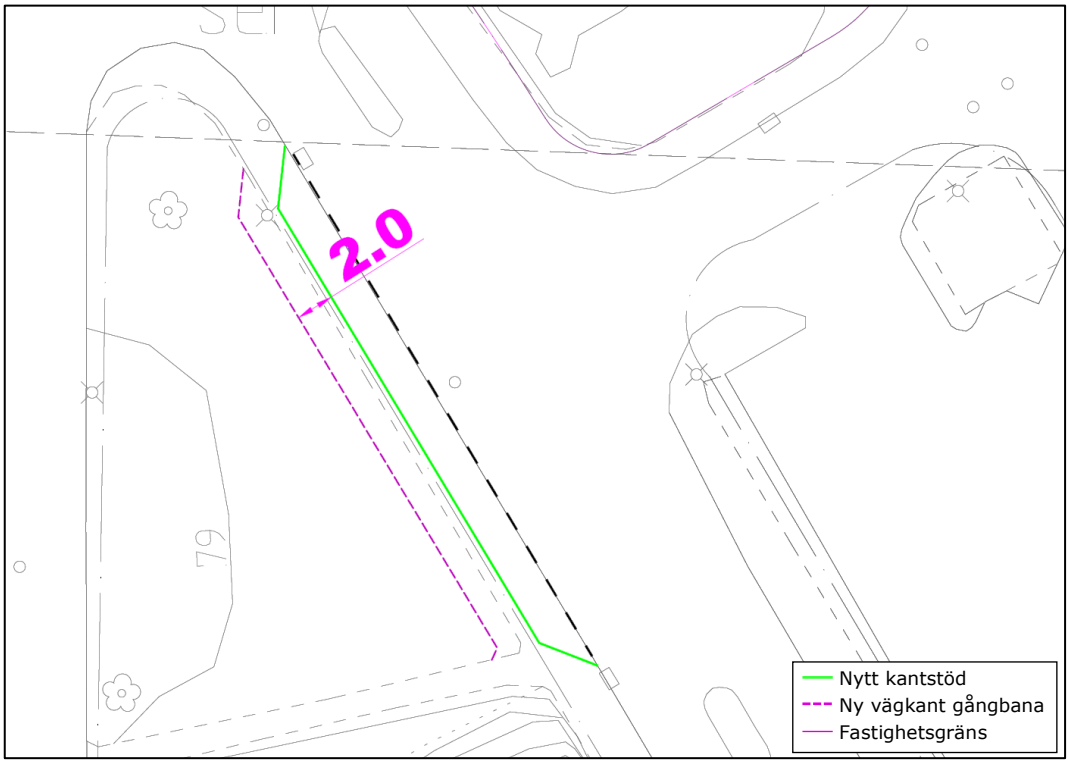
Ungefärlig sträcka markeras med rött.



3.6.2 Förslag till parkering

På Viktor Rydbergsgatan vid Richertsgatan kan gatans sektion justeras något för en ficka med längsgående parkering. Fickan görs 2,0 m bred och ca 26 m lång.

- Tillskott: +4
- Bortfall: 0
- Nettotillskott: +4 (100 %)



3.6.3 Konsekvenser

Trafik och anläggning

Förslaget kräver flytt av gångbana med underbyggnad och flytt av belysningsstolpe. Den nya gångbanan behöver anslutas till en liten gångväg som löper västerut enligt figur ovan.

Stadsmiljö

Åtgärden bedöms ha en liten men inte försumbar påverkan på stadsmiljön då en mindre del av en grönyta tas i anspråk. Berörd yta, samma som i föregående förslag (3.5) är sannolikt ett uppskattat inslag av boende i husen intill. Skulle åtgärderna 3.5 och 3.6 kombineras, återstår ännu mindre grönyta.

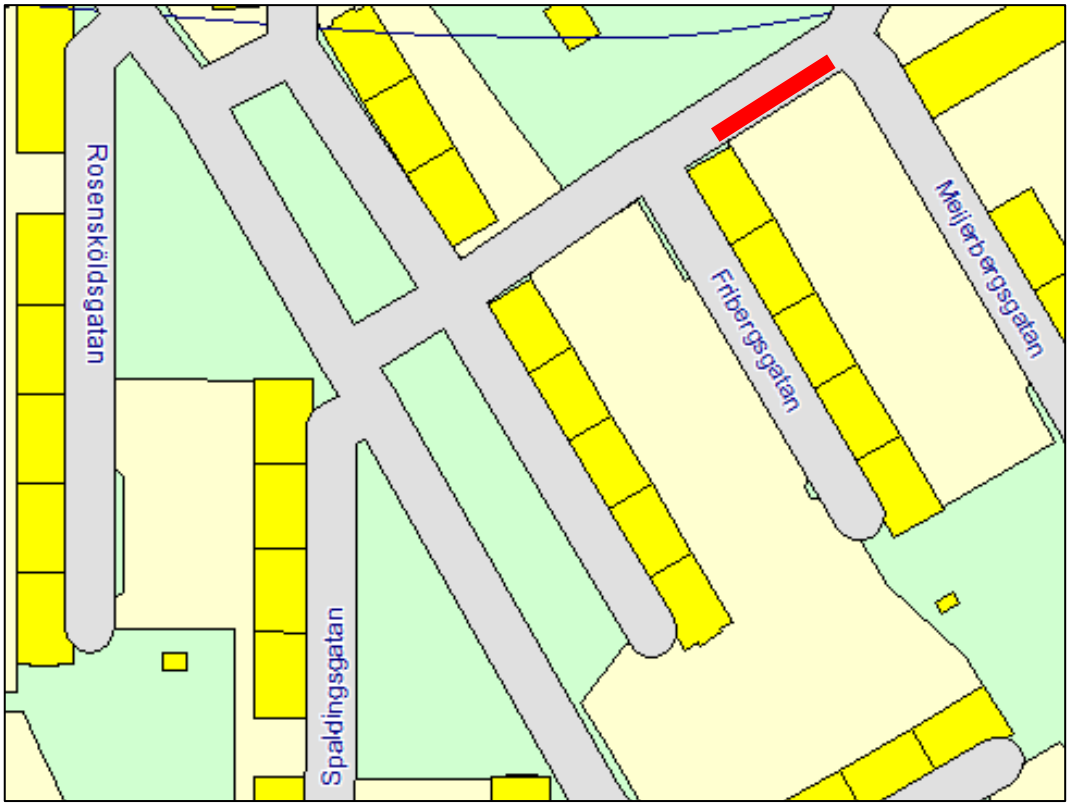
Markfrågor

Berört område är i huvudsak allmän plats, gata. Mindre intrång görs i allmän plats, grönområde.

3.7 Olof Rudbecksgatan, längsgående gatuparkering

3.7.1 Lokalisering

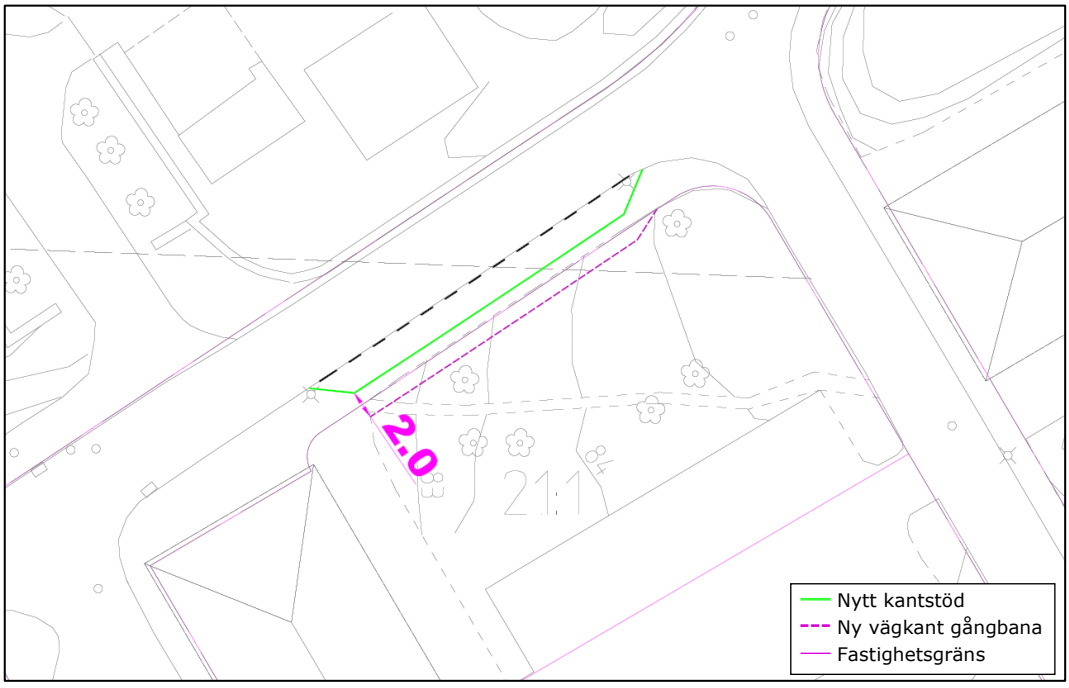
Ungefärlig sträcka markeras med rött.



3.7.2 Förslag till parkering

På Olof Rudbecksgatan kan gatans sektion justeras något för en ficka med längsgående parkering. Fickan görs 2,0 m bred och ca 23 m lång.

- Tillskott: +4
- Bortfall: 0
- Nettotillskott: +4 (100 %)



3.7.3 Konsekvenser

Trafik och anläggning

Förslaget kräver flytt av gångbana med underbyggnad och flytt av belysningsstolpe. Ett farthinder behöver rivas och byggas upp på nytt ca 1-2 m åt sydväst. Troligen behöver två träd tas bort liksom ett kortare bågräcke och 10 st. ”betonggrisar” som står på privat mark utmed gångbanan.

Stadsmiljö

Åtgärden bedöms ha en viss påverkan på stadsmiljön då en mindre del av en grönyta tas i anspråk av gångbanan, samtidigt som ett par träd behöver tas ned.

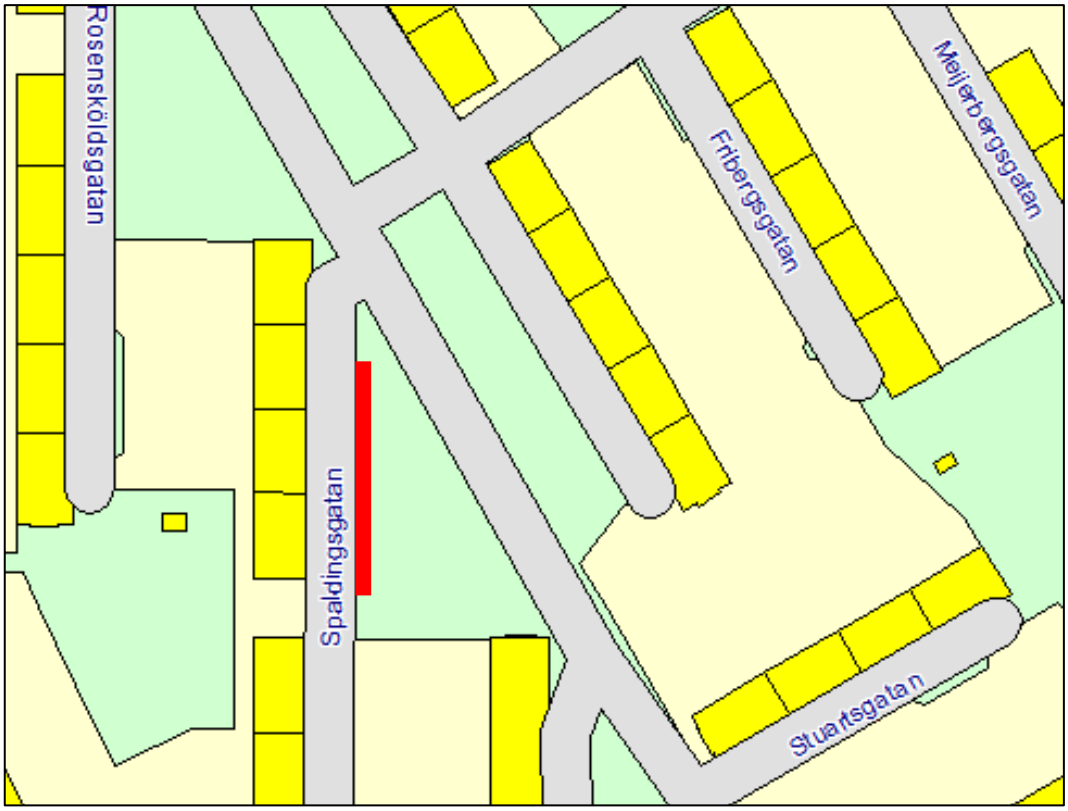
Markfrågor

Berört område är i huvudsak allmän plats, gata. Mindre intrång görs på privat fastighet, ca 25 m^2. Kostnad för markinlösen i kombination med anläggningsåtgärder bedöms göra åtgärden något ineffektiv.

3.8 Spaldingsgatan, snedställd gatuparkering

3.8.1 Lokalisering

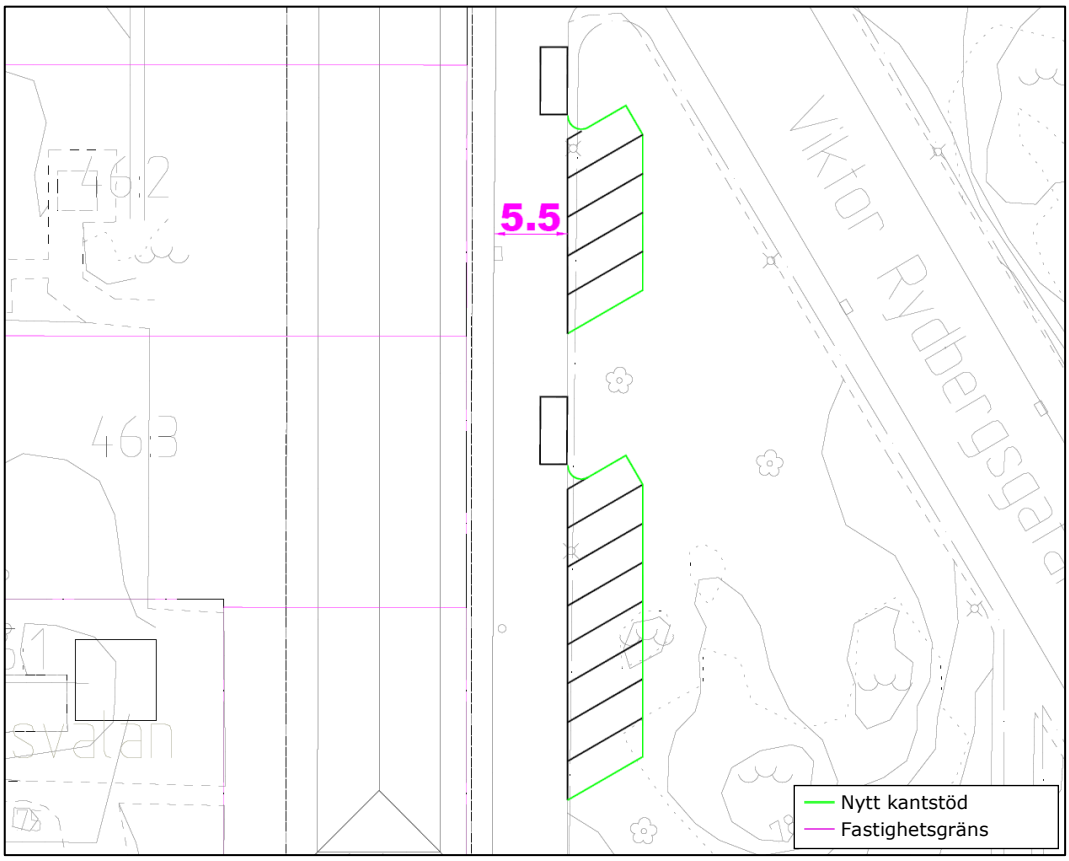
Ungefärlig sträcka markeras med rött.



3.8.2 Förslag till parkering

På Spaldingsgatan mot Viktor Rydbergsgatan finns en gräsyta som skulle kunna tas i anspråk för snedställda parkeringar (60°) med ett uppehåll för ett större träd som kräver yta för rotsystemet. Gatan har idag längsgående parkering på en dubbelriktad körbana med ca 5,5 m bredd, vilket gör att det inte går att mötas på sträckan.

- Tillskott: +15
- Bortfall: -9
- Nettotillskott: +6 (40 %)



3.8.3 Konsekvenser

Trafik och anläggning

Körbanan får samma bredd som innan, 5,5 m, varvid möte mellan två fordon blir möjligt längs berörd sträcka förutom på två ställen enligt figur ovan.

Förslaget kräver ny hårdgjord yta med ny underbyggnad, varav en liten del ligger på berg i dagen.

Stadsmiljö

Åtgärden bedöms ha en viss påverkan på stadsmiljön då en del av en grönyta tas i anspråk. Berörd yta är sannolikt ett uppskattat inslag av boende i husen intill.

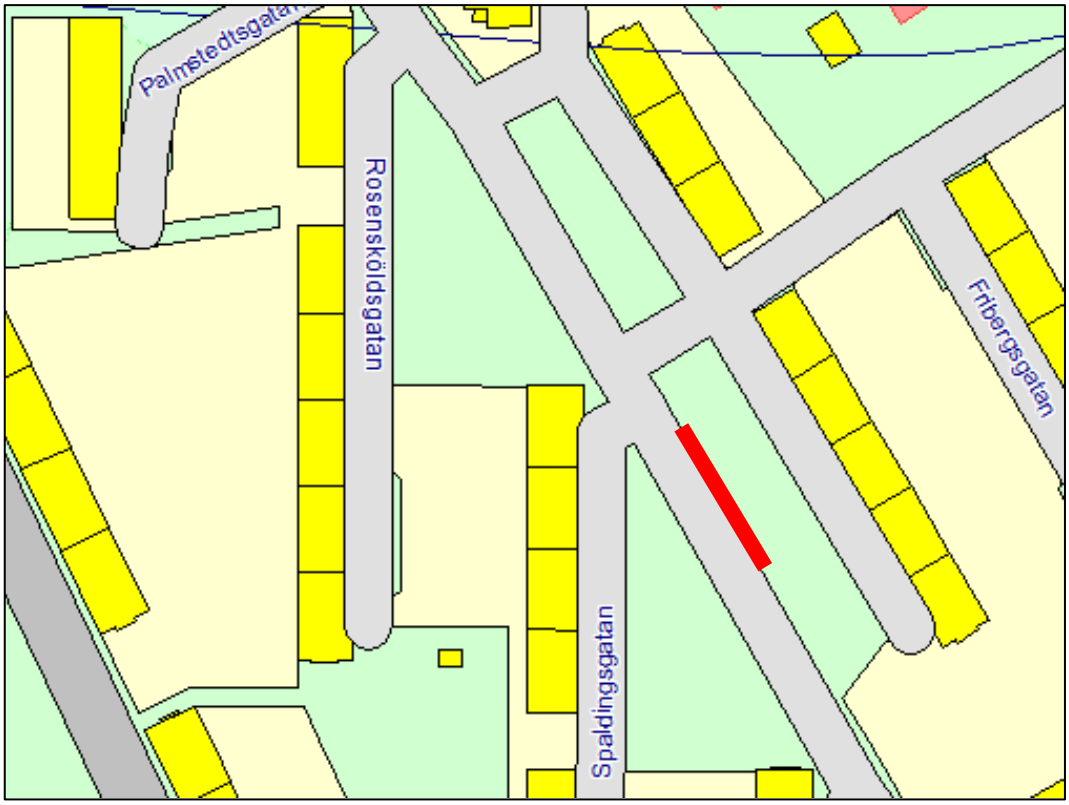
Markfrågor

Berört område är i huvudsak allmän plats, gata. Mindre intrång görs i allmän plats, grönområde.

3.9 Viktor Rydbergsgatan, längsgående gatuparkering

3.9.1 Lokalisering

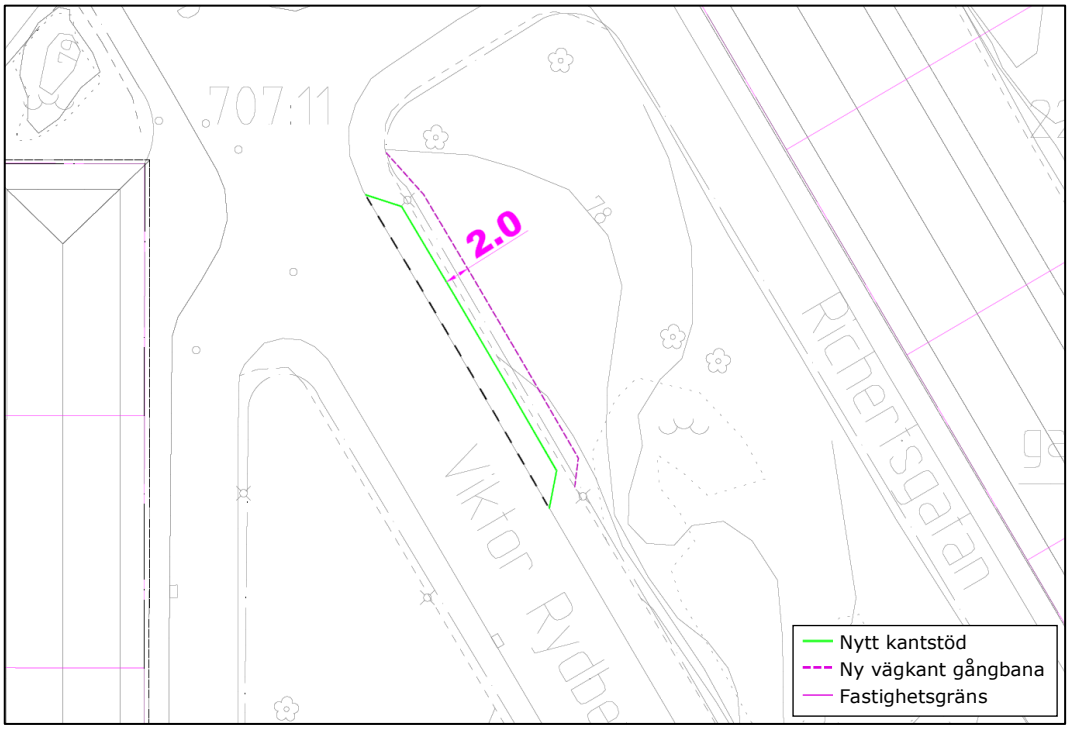
Ungefärlig sträcka markeras med rött.



3.9.2 Förslag till parkering

På Viktor Rydbergsgatan vid Richertsgatan och Spaldingsgatan kan gatans sektion justeras något för en ficka med längsgående parkering. Fickan görs 2,0 m bred och ca 25 m lång.

- Tillskott: +4
- Bortfall: 0
- Nettotillskott: +4 (100 %)



3.9.3 Konsekvenser

Trafik och anläggning

Förslaget kräver flytt av gångbana med underbyggnad samt flytt av en soffa och en belysningsstolpe.

Stadsmiljö

Åtgärden bedöms ha en liten påverkan på stadsmiljön då en mindre del av en grönyta tas i anspråk. Berörd yta är sannolikt ett uppskattat inslag av boende i husen intill.

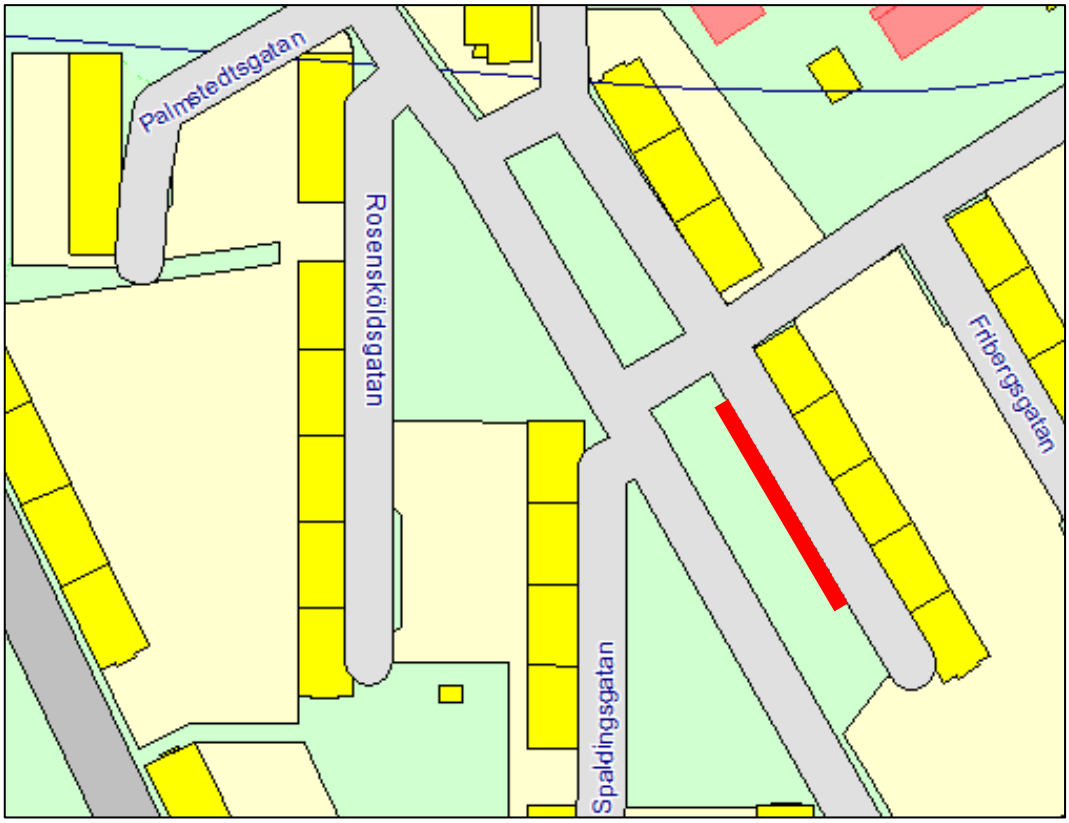
Markfrågor

Berört område är i huvudsak allmän plats, gata. Inget intrång görs då grönytan räknas som gatumark.

3.10 Richertsgatan, snedställd gatuparkering

3.10.1 Lokalisering

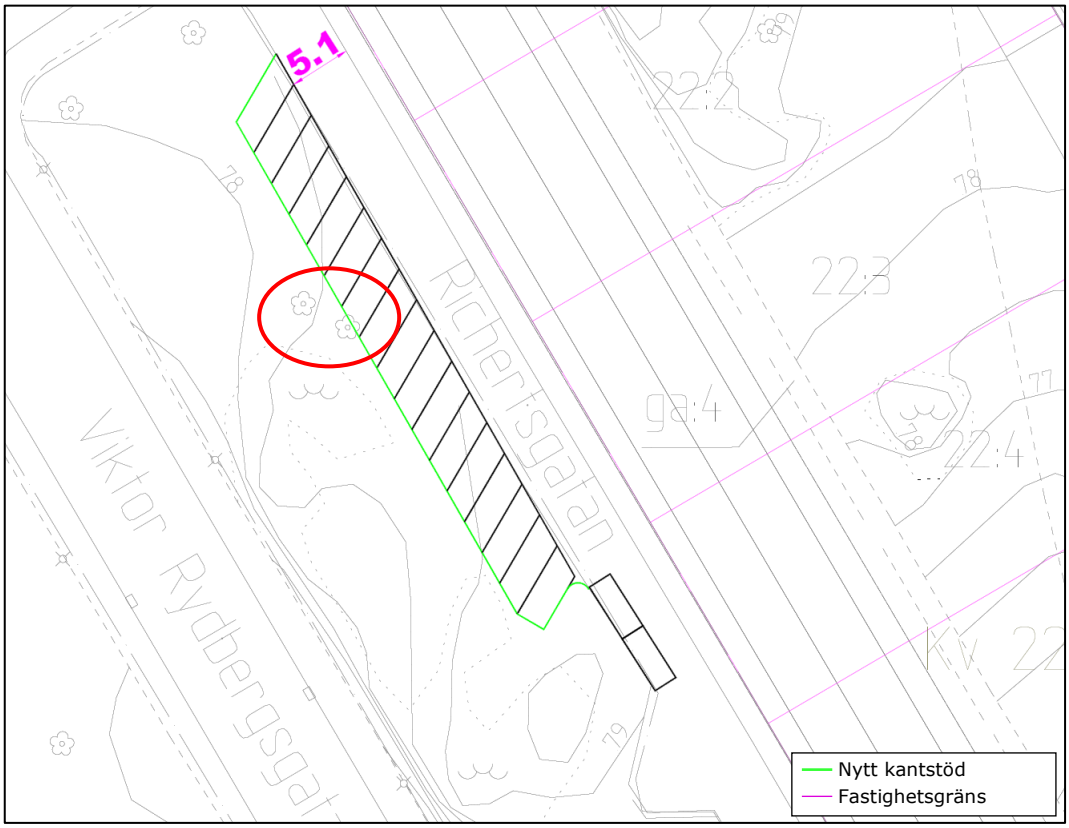
Ungefärlig sträcka markeras med rött.



3.10.2 Förslag till parkering

På Richertsgatan finns en gräsyta som skulle kunna tas i anspråk för snedställda parkeringar (60°). Gatan har idag längsgående parkering på en dubbelriktad körbana med ca 5,5 m bredd, vilket gör att det inte går att mötas på sträckan.

- Tillskott: +19
- Bortfall: -10
- Nettotillskott: +9 (47 %)



3.10.3 Konsekvenser

Trafik och anläggning

Körbanan får samma bredd som innan, 5,5 m, varvid möte mellan två fordon blir möjligt längs berörd sträcka förutom på ett ställe enligt figur ovan.

Förslaget kräver en ny hårdgjord yta, varav en del ligger nära ett träd. Grundkartan visar två träd nära de föreslagna parkeringarna, se röd markering. Dock finns endast det mest västra trädet i verkligheten. Trädet bör inte påverkas av åtgärden men det kan bli entreprenadarbete nära rotsystemet vilket kräver särskild varsamhet.

Stadsmiljö

Förslaget bedöms ha en viss påverkan på stadsmiljön då en del av en grönyta tas i anspråk. Berörd yta är sannolikt ett uppskattat inslag av boende i husen intill.

Markfrågor

Berört område är allmän plats, gata. Inget intrång görs då grönytan räknas som gatumark.

3.10.4 Förslag nr. 10x – ett maximerat alternativ

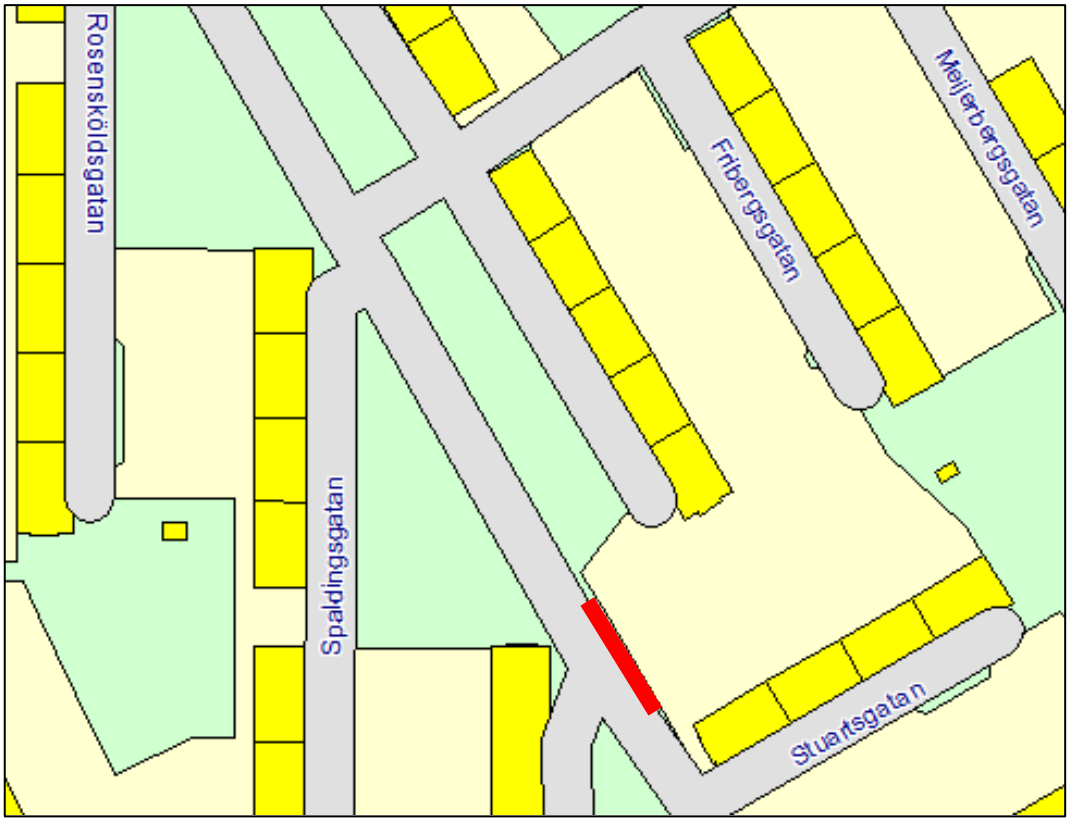
Ytan mellan Richertsgatan och Viktor Rydbergsgatan skulle maximalt kunna inrymma ca 52 platser istället för de 9 platser som förslag 3.10 ger. Se figur nedan. Detta förslag är även förenligt med 3.9, längsgående parkering på Viktor Rydbergsgatan.

Konsekvenserna av att anlägga parkeringsplatser på berörd grönyta blir att ca 5 st. stora träd måste tas ned. Det krävs även ett omfattande grundläggningsarbete med bergschakt och utjämning av nivåskillnader. Berörd yta är sannolikt ett uppskattat inslag av boende i husen intill, och tas nästan helt och hållet i anspråk av parkering.

3.11 Viktor Rydbergsgatan, längsgående gatuparkering

3.11.1 Lokalisering

Ungefärlig sträcka markeras med rött.



3.11.2 Förslag till parkering

På Viktor Rydbergsgatan vid Örnehufvudsgatan kan gatans sektion justeras något för en ficka med längsgående parkering. Fickan görs 2,0 m bred och ca 25 m lång.

- Tillskott: +4
- Bortfall: 0
- Nettotillskott: +4 (100 %)

3.11.3 Konsekvenser

Trafik och anläggning

Förslaget kräver flytt av gångbana med underbyggnad och flytt av ett elskåp. Vidare behöver ett antal stora stenar flyttas, se foto. Ett farthinder behöver rivas och byggas upp på nytt ca 2 m åt sydost.

Stadsmiljö

Förslaget bedöms ha en viss påverkan på stadsmiljön då en del av en grönyta tas i anspråk. Berörd yta är sannolikt ett uppskattat inslag av boende i husen intill.

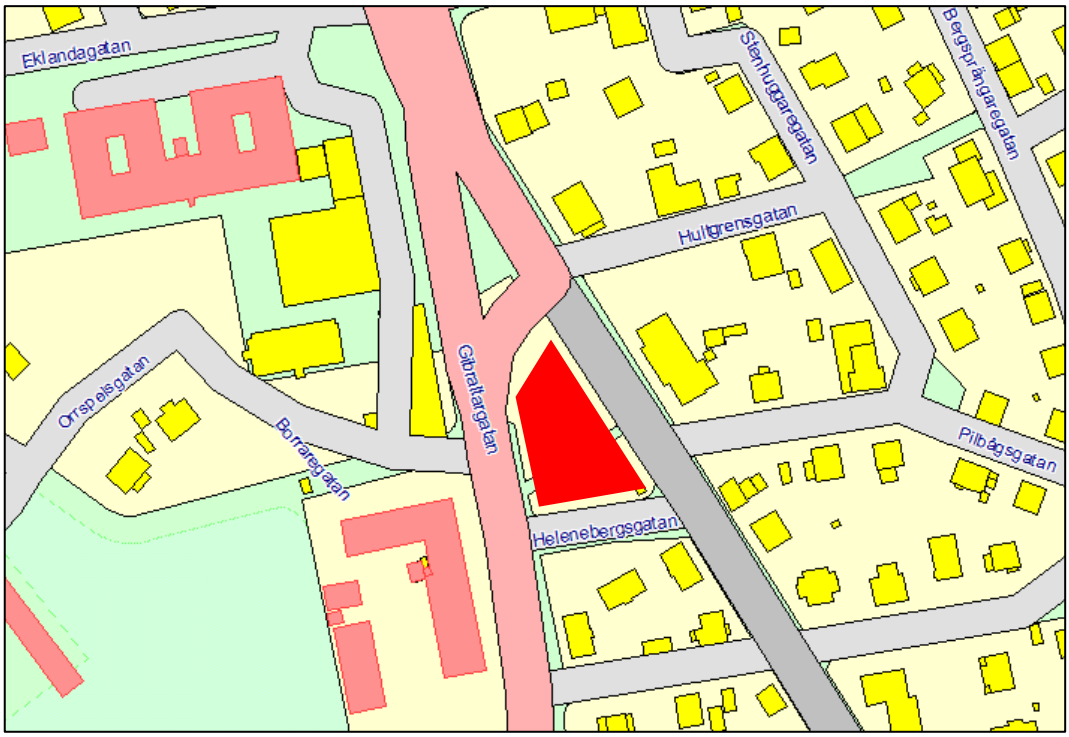
Markfrågor

Berört område är i huvudsak allmän plats, gata. Mindre intrång görs på privat fastighet, ca 30 m^2, vilket kräver markinlösen.

3.12 Fridkullagatan/Helenebergsgatan, markparkering

3.12.1 Lokalisering

Ungefärlig yta markeras med rött. Ytan avser befintlig kundparkering för Hendéns optik samt en gräsyta precis söder om parkeringen, mot hållplats Pilbågsgatan.

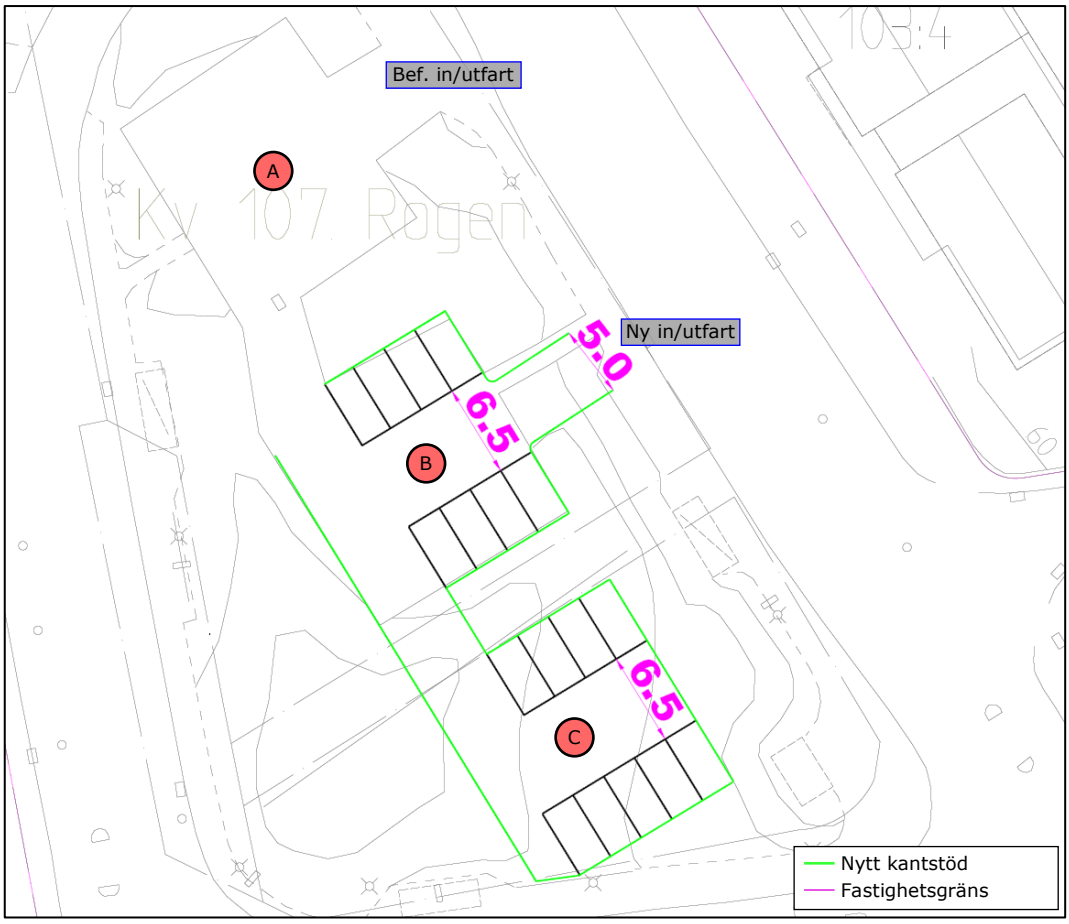


3.12.2 Förslag till parkering

ÅF:s trafikförslag i detaljplanen medför att den befintliga in- och utfarten till Hendéns kundparkering (A och B i figur nedan) behöver flyttas åt sydost till ytan som här benämns B. I förslaget till utökad parkering används här även ytan C som idag är en gräsyta, se foto på föregående sida.

Yta A som innehåller 10 platser föreslås bli kvar som kundparkering för Hendéns optik. Dessa förlorar därmed 10 av 20 platser. De 10 platserna på yta B upplåts för boende. Av dessa försvinner 2 platser på grund av tillfartsväg till yta C, som innehåller ytterligare 9 platser för boende.

- Tillskott: +17
- Bortfall: 0 boende, -10 kundparkeringar
- Nettotillskott: +17 boende (100 %)



3.12.3 Konsekvenser

Trafik och anläggning

Nytt läge för in- och utfart bedöms inte påverka trafiksituationen, förutsatt att trafikförslaget i detaljplanen genomförs. Här ingår flytt av ett hållplatsläge som annars skulle hamna i konflikt med den nya in- och utfarten.

Ny in- och utfart kräver anläggning av hårdgjord yta med underbyggnad. En parkering på yta C kräver dessutom att två-tre stora tallar fälls. Eventuellt behövs stödmurar mot slänten öster om yta C för att ta upp nivåskillnader.

Stadsmiljö

Förslaget bedöms ge en negativ påverkan på stadsmiljön. Grönytan som ramas in av Fridkullagatan, Gibraltargatan och Helenebergsgatan tas i anspråk för parkering. Stora, vackra tallar behöver tas ned.

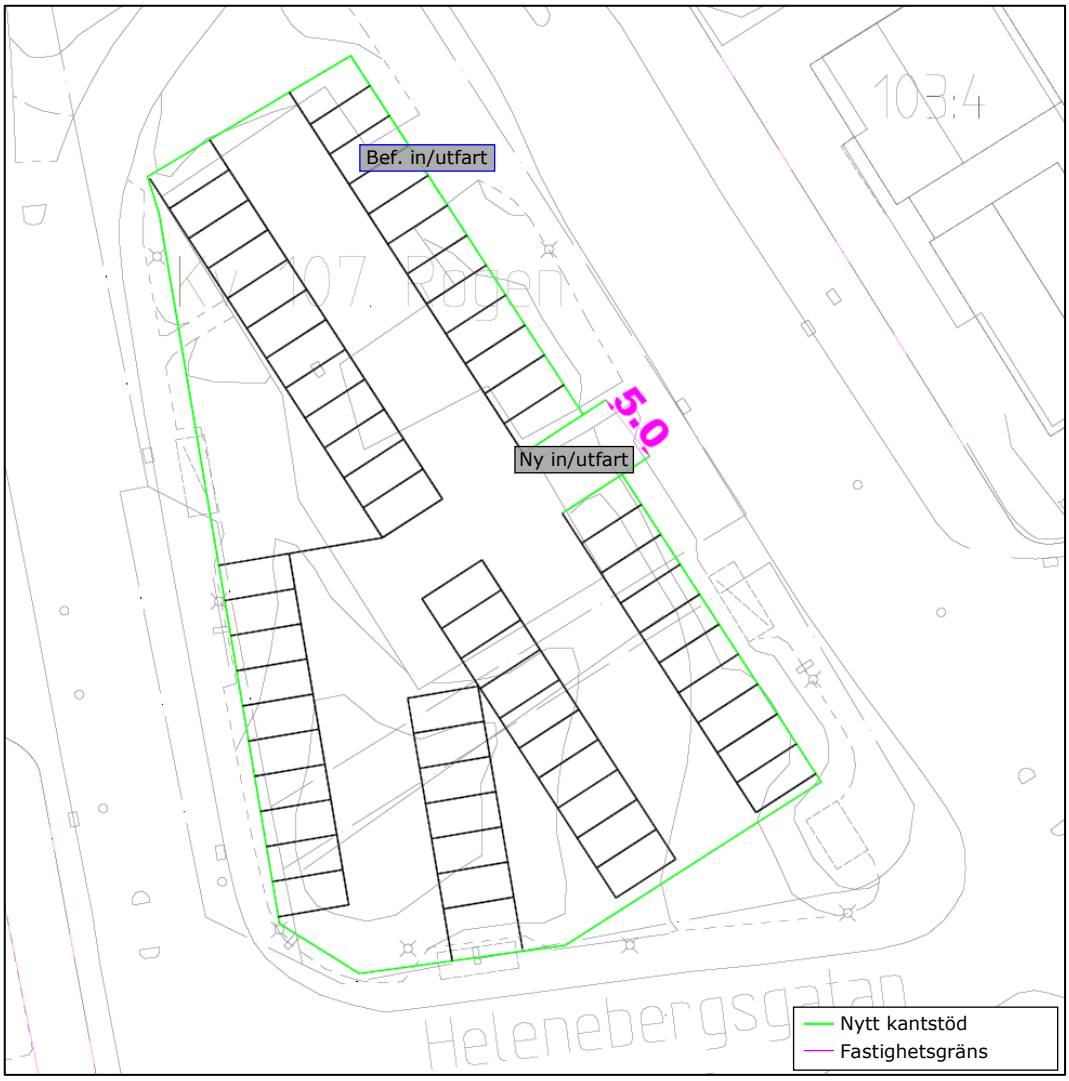
Markfrågor

Berört område är kvartersmark som tillhör Fastighetskontoret. Användningsområdet i plan är bostäder, vilket inte är förenligt med markparkering. Ny detaljplan krävs för genomförande av åtgärden.

Hendéns optik förlorar 50 % av parkeringsbeståndet om åtgärden genomförs, vilket kan bli negativt för Hendéns som näringsidkare. Inom fastigheten, till höger om byggnadens entré, är det fysiskt möjligt att parkera även om det inte är skyltat för detta. Här kan 3 bilar rymmas på bredden för att ersätta en del av bortfallet på 10 platser. Se foto nedan med markerat område. Det måste dock påpekas att parkering, av trafiktekniska skäl, får anses vara olämpligt på den markerade ytan inom fastigheten. Detta främst eftersom en bred GC-bana löper utmed Fridkullagatan, vilket inte är bra med tanke på backrörelser. Sikten kan även vara något skymd av postlådan och enbusken som syns på fotot nedan. Fridkullagatan är dessutom en huvudled med betydande trafikmängder och stombusstrafik.

3.12.4 Förslag nr. 12x – ett maximerat alternativ

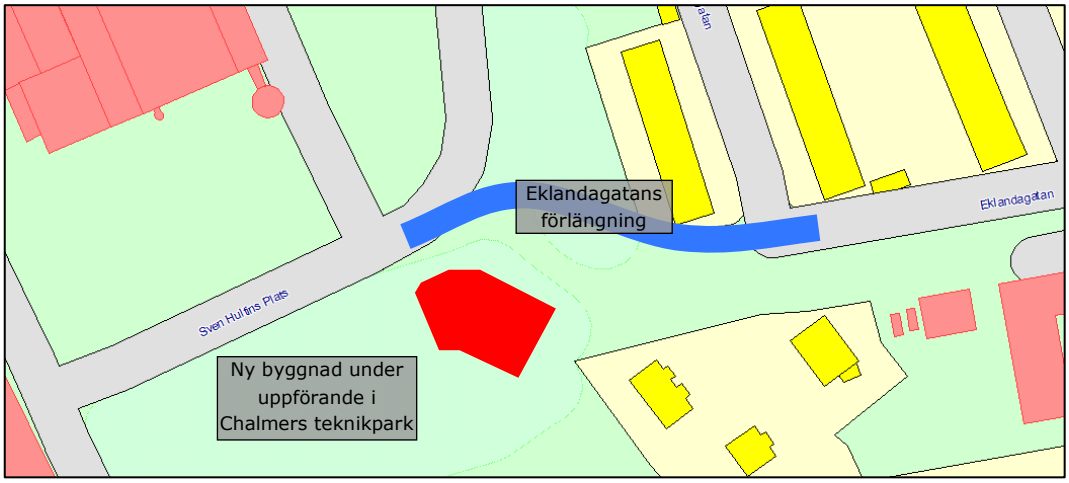
Om man förutsättningslöst betraktar den berörda ytan vad gäller möjligheter till ytterligare parkering, så skulle maximalt ca 51 platser kunna tillskapas, se figur nedan. Detta kräver att alla träd tas ned mellan ytorna A, B och C (se figur på föregående sida). Dessutom behövs markåtgärder för att skapa en helt sammanhängande parkering av ytorna A, B och C. Troligen behövs även stödmurar för att ta upp nivåskillnad mot Fridkullagatans gångbana.


Bef. in/utfart
Ny in/utfart
5:0
103:4
Heleneborgsgatan
Nytt kantstöd
Fastighetsgräns

3.13 Sven Hultins gata, markparkering

3.13.1 Lokalisering

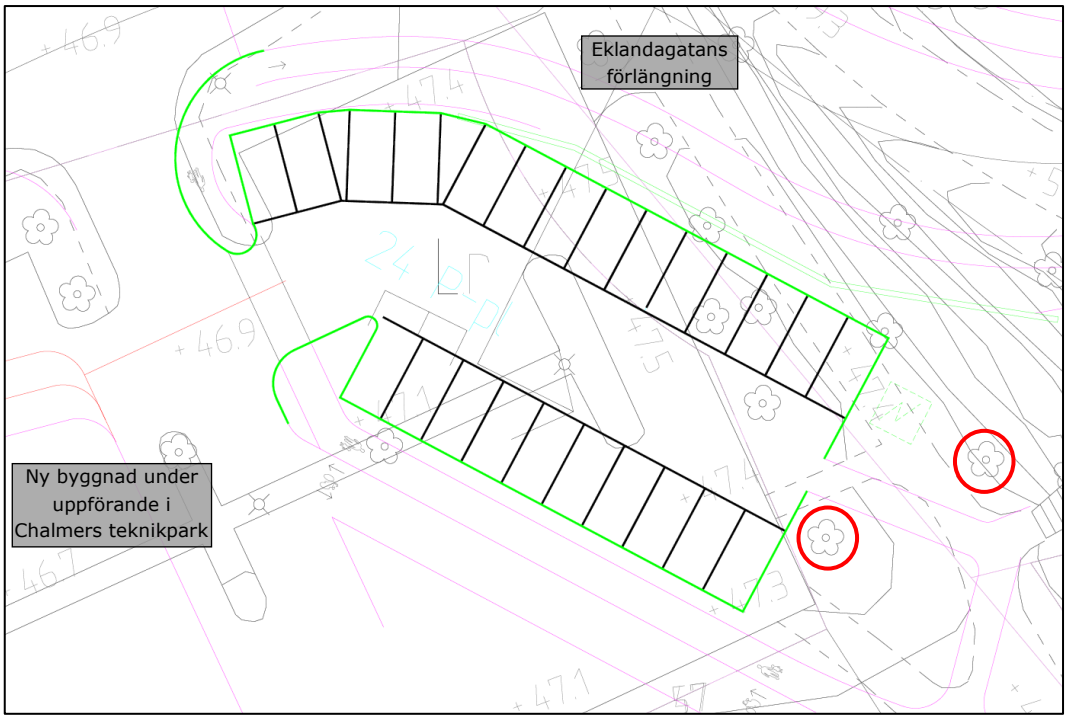
Ungefärlig yta markeras med rött. Ytan avser en ny möjlig plats till följd av ÅF:s trafikförslag där Eklandagatan dras ned mot Sven Hultins gata. Denna yta inte har funnits med i tidgare parkeringsutredningar men tas upp här.



3.13.2 Förslag till parkering

ÅF:s trafikförslag i detaljplanen medför att en yta frigörs som är möjlig att använda för boendeparkering.

- Tillskott: +24
- Bortfall: 0
- Nettotillskott: +24 (100 %)



3.13.3 Konsekvenser

Trafik och anläggning

Förslaget kräver anläggning av ny hårdgjord yta med underbyggnad. Omfattande stödmurar behövs mot Eklandagatans förlängning, detta är dock en följd av gatans nya dragning vilken är oberoende av den föreslagna parkeringsytan. Vidare behöver närliggande träd detaljstuderas så att inte grenar hamnar för nära parkeringen.

Stadsmiljö

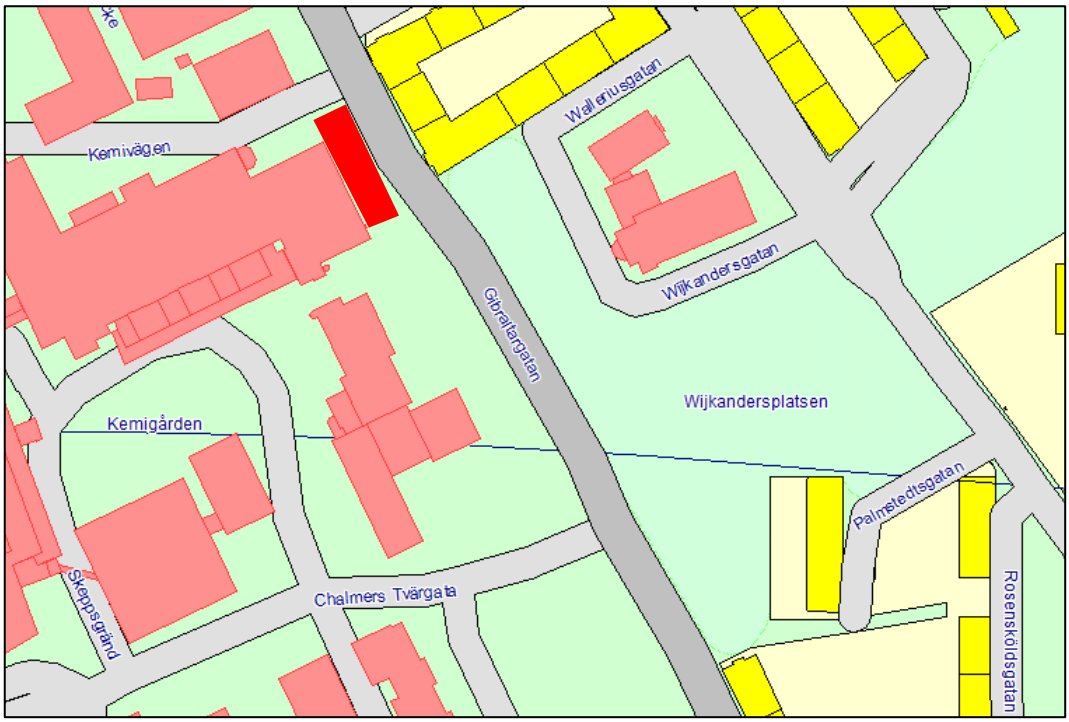
Ett flertal träd behöver tas ned till följd av den föreslagna åtgärden. Det finns dock ett par träd som av Stadsbyggnadskontoret anses ha ett särskilt bevarandevärde, se röda ringar på ritningen. Dessa klarar sig, men det enda av träden hamnar nära parkeringen vilket kräver varsamhet vid anläggningsarbete.

Markfrågor

Berört område är i huvudsak privat kvartersmark, ca 650 m^2 inklusive tillfartsgata, vilket kräver markinlösen. Detta skulle ändå bli aktuellt till följd av trafikförslaget där en gång- och cykelväg från Mossen dras om på grund av Eklandagatans nya förlängda del mot Sven Hultins gata.

4 Undersökta alternativ som har valts bort

Strax norr om förslag 3.1 ligger en mindre grönyta väster om Gibraltargatan i höjd med Kemivägen, se röd markering i figur nedan.



Eftersom det finns en snedställd parkering precis söder om aktuell yta, ställdes frågan om det går att skapa något liknande närmare Kemivägen. Analyser och skisser har gjorts för två alternativ:

1. Snedställda parkeringar, infart via Kemivägen och utfart mot Gibraltargatan.
2. Tvärställda parkeringar, in- och utfart via Kemivägen.

Båda alternativen kräver att Gibraltargatans gång- och cykelbana flyttas något. Dessutom försvinner 8 st. längsgående parkeringar. Båda alternativen kräver även omfattande markarbete, ny infart vid Kemivägen, markinlösen samt rivning av en liten byggnad.

Alternativ 1 – snedställda parkeringar – visade sig inte vara möjligt att genomföra på grund av höjdförhållanden. Om man tar upp höjdskillnader med stödmur på något ställe, så förvärras det på ett annat ställe.

Alternativ 2 – tvärställda parkeringar – skulle med hjälp av stödmurar kunna vara möjligt trots höjdskillnader. Här fås i så fall 15 st. parkeringar minus ett bortfall på 8 st. gatuparkeringar. Nettotillskottet blir alltså 7 st. parkeringar. Detta alternativ valdes bort eftersom utfart via Kemivägen skulle riskera att bli trafikfarlig av hänsyn till sikt. Gibraltargatans cykelbana ger höga hastigheter och den nya dragningen som skulle krävas i kombination med siktskymmande räcke, fungerar inte med både in- och utfart till en ny parkering.

5 Sammanställning och värdering av förslag

Totalt kan ca 117 parkeringsplatser för boende skapas genom förslagen nr. 1-13 (exklusive varianterna 10x och 12x). I tabellen nedan görs en ansats till att värdera hur bra förslagen är ur två aspekter:

- Kostnadseffektivitet i relation till anläggningsåtgärder
- Påverkan på stad/miljö, grönytor

Förslag nr.	Nettotillskott parkeringar	Uppskattad kostnads-effektivitet	Stad/miljö, grönytor
1	+17 (100 %)	● Bra	● Bra
2	+5 (100 %)	● Mindre bra	● Bra
3	+16 (84 %)	● Bra	● Dålig
4	+3 (33 %)	● Dålig	● Bra
5	+4 (36 %)	● Dålig	● Mindre bra
6	+4 (100 %)	● Bra	● Mindre bra
7	+4 (100 %)	● Bra	● Mindre bra
8	+6 (40 %)	● Dålig	● Mindre bra
9	+4 (100 %)	● Bra	● Mindre bra
10	+9 (47 %)	● Mindre bra	● Mindre bra
11	+4 (100 %)	● Bra	● Mindre bra
12	+17 (100 %)	● Mindre bra	● Mindre bra
13	+24 (100 %)	● Bra	● Bra
Summa	**+117 P-platser**		

6 Slutsatser

De värden som har undersökts är delvis subjektiva. Kostnadseffektivitet bedöms bäst om man först gör en beräkning, vilket inte har rymts inom projektet. Av de undersökta förslagen nr. 1-13 framstår trots allt vissa som mer effektiva och lämpliga än andra.

De bästa förslagen bedöms vara de som utnyttjar Gibraltargatan och Viktor Rydbergsgatan för längsgående parkering samt markparkering vid Sven Hultins gata. Att ersätta befintliga längsgående platser med snedställda ger ett mycket litet nettotillskott i både procent och antal, vilket blir förhållandevis dyrt. Därmed är främst förslagen nr. 1, 2, 6, 7, 9, 11 och 13 att föredra, som innebär:

- Nya längsgående parkeringar med små justeringar av befintliga gångbanor
- En markparkering
- En del mindre markinlösen

Dessa förslag skulle dock sammanlagt bara ge 62 platser, vilket är långt ifrån de 118 platser som behöver ersättas i aktuell detaljplan. Skulle man däremot genomföra ett större urval av förslagen i denna utredning, så kan man ersätta alla 118 platserna.

Summering av alla varianter görs i följande tabell:

Förslag nr.	Nettotillskott parkeringar	Stad/miljö, grönytor
1, 2, 6, 7, 9, 11, 13	+62	● Bra
1-13	+117	● Mindre bra
1-13 där 10x ersätter 10 och 12x ersätter 12	+194	● Dålig

Slutsatsen blir att det är fullt möjligt att nå målet att ersätta 118 boendeparkeringar i området kring Gibraltarvallen. Möjligheten att uppfylla målet kan dock stå i konflikt med behov av grönytor. Det gäller därför att välja ut de bästa alternativen utifrån de värden som är viktigast för Göteborgs Stad.

7 Referenser

- *Parkeringspolicy*, Göteborgs Stad 2009
- *Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov*, Göteborgs Stad 2011
- *Parkeringsutredning Gibraltarvallen*, ÅF 2014-11-28
- *Sammanställning av scenarier för parkering*, ÅF 2015-02-08