

Trafikutredning för Kortedala Torg

Maj 2010



COWI AB
Skärgårdsgatan 1
Box 12076
402 41 GÖTEBORG
Telefon: 010-850 10 00

FÖRORD

Denna studie syftar i första hand till att utgöra underlag till planprogram för nya bostäder vid Kortedala Torg. Studien har tagits fram av COWI AB i Göteborg på uppdrag av Trafikkontoret i Göteborg, Björn Lindgren. Från konsultens sida har Raja Ilijason och David Hermansson deltagit i arbetet.

Innehåll

1	BAKGRUND OCH SYFTE	3
2	FÖRSLAGSSKISS	4
3	TRAFIKTILLSKOTT FRÅN 50 – 150 NYA BOSTÄDER	6
4	PARKERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	8
5	PARKERING FÖR 50 – 150 NYA BOSTÄDER	12
6	SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER	14

1 BAKGRUND OCH SYFTE

Kortedala Torg byggdes 1955 och är idag ett av de större förortstorgen i Göteborg. Där finns livsmedelsbutik och ett flertal andra butiker, liksom även bank och en del service såsom bibliotek, försäkringskassa, m.m. Efter en lång period med ett ökande antal tomma lokaler – bl.a. försvann Systembolaget från platsen så sent som vid årsskiftet 2007/2008 – finns nu förslag till upprustning och förtätning genom att tillföra i första hand nya bostäder till området.

På initiativ från Göteborgslokaler arbetar Stadsbyggnadskontoret med att ta fram ett planprogram för totalt ungefär 150 nya bostäder kring Kortedala Torg. Enligt en översiktlig förslagsskiss innebär det fler bostäder på torget, ett höghus närmast Tideräkningsgatan samt omvandling av befintliga lokaler till bostäder i södra delen närmast parken.

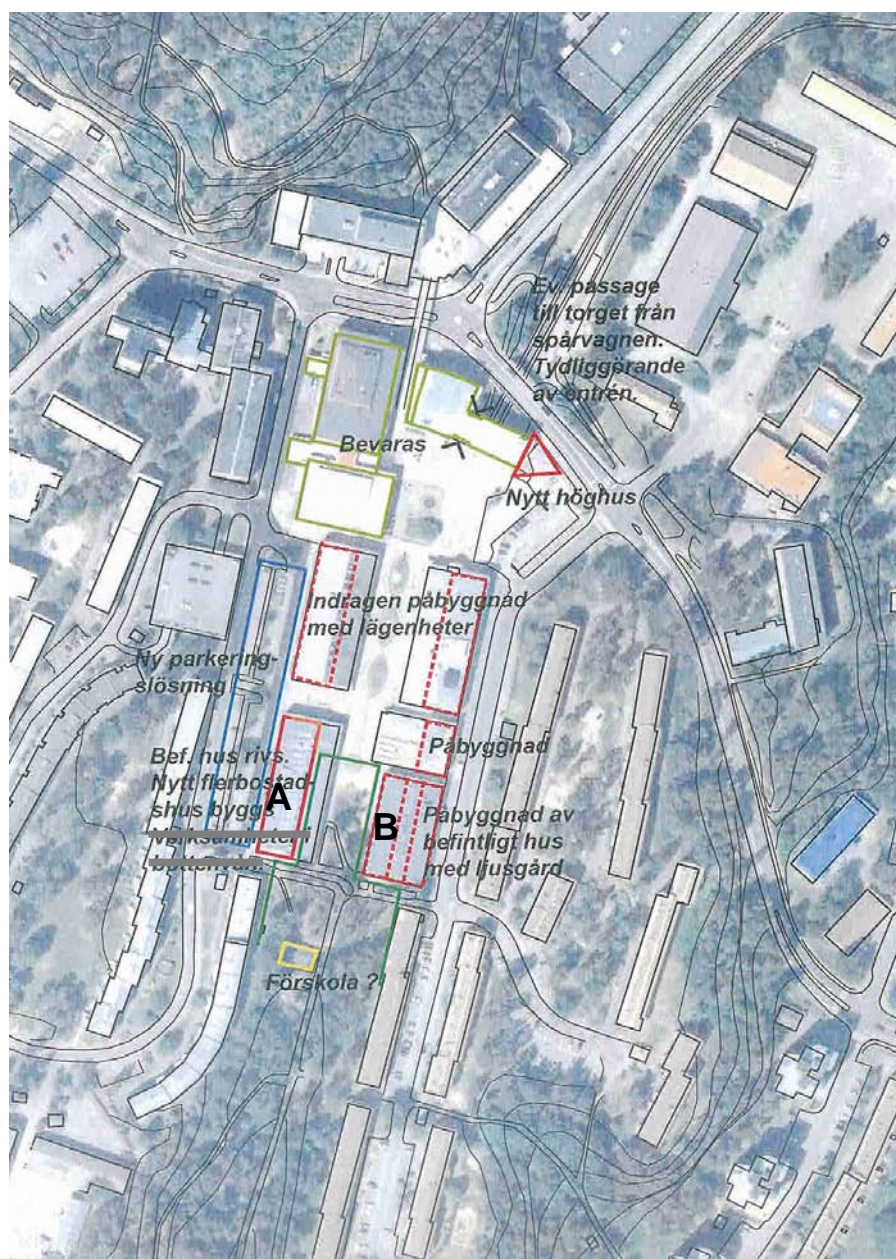
Föreliggande trafikstudie utgör underlag till pågående arbete med planprogram för Kortedala Torg.

2 FÖRSLAGSSKISS

De förslag som finns är ännu så länge bara grova skisser. I första hand handlar det om att riva den byggnad där Systembolaget tidigare fanns (A i skissen nedan). Den ersätts med ett nytt hus i ungefär samma storlek och form. Det nya huset uppförs i 3-4 våningar, vilket uppskattningsvis medför 30-35 nya lägenheter. Nuvarande byggnad A är i två plan och ytan uppgår till sammanlagt ca 3 000 kvm.

I andra hand finns det också planer för byggnad B i skissen nedan. Där avser man att bygga om befintlig byggnad med glasad innergård, alternativt bygga nya bostäder. Huset kan inrymma uppskattningsvis 15-20 nya bostäder.

A och B innebär tillsammans ca 50 nya bostäder, alla lägenheter.



På längre sikt skulle det kunna bli aktuellt med ytterligare förtätning kring Kortedala Torg. Några förslag som har kommit upp till diskussion är påbyggnader på befintliga huskroppar samt uppförande av ett höghus närmast Tideräkningsgatan. För höghuset finns det redan en detaljplan, som kan behöva ses över i samband med pågående arbete med torget.

Eftersom det inte finns några mer konkreta planer för eventuella utbyggnader på längre sikt, har det för trafikberäkningarna antagits att det som mest skulle kunna tillkomma 150 nya lägenheter kring Kortedala Torg, jämfört med idag.

Vidare förutsätts det i beräkningarna att handel, service och kontor även i framtiden har ungefär samma ytor till förfogande som idag. Därmed bedöms verksamheterna inte medföra någon nämnvärd förändring från trafiksynpunkt, vilket beskrivs mer ingående i texten nedan.

3 TRAFIKTILLSKOTT FRÅN 50 – 150 NYA BOSTÄDER

Ett tillskott av bostäder innebär förstås också ett tillskott av trafik till området. Mycket grovt kan man anta att varje bostad ger upphov till totalt ca 6 resor per vardagsdygn. Beroende på bl.a. bostadstyp, läge i staden och socioekonomiska förhållanden på platsen, fördelar sig resandet på olika sätt mellan olika trafikslag: gång, cykel, kollektivt och bil.



För Kortedala Torg gäller att det ligger relativt långt från centrala Göteborg, men att det å andra sidan är väl försörjt med kollektivtrafik. I beräkningarna har det antagits att torget även i framtiden har bland annat livsmedelsaffär, butiker och service, som ger möjlighet för de boende att uträtta dagliga ärenden till fots och på cykel.

Varje lägenhet har som en följd av ovanstående förutsättningar antagits alstra ca 4 bilresor per vardagsdygn. Det bör understrykas att dessa relativt låga värden förutsätter att torget verkligen kan attrahera de boende, annars blir bilresorna fler och trafiktillskottet större än beräknat.

Huvudvägar

50 nya lägenheter (utbyggnad på kort sikt) respektive 150 nya lägenheter (längre sikt) beräknas ge ett tillskott på 200 – 600 fordon/dygn. Huvudvägnätet (i första hand Tideräkningsgatan och Förstamajgatan) klarar utan problem sådana tillskott. Grova analyser visar att även korsningarna klarar detta kapacitetsmässigt.

Trafikmängderna på huvudvägarna uppmättes senast 2008. Då uppgick trafiken till mellan 7 000 och 7 500 fordon/dygn på Tideräkningsgatan och på Förstamajgatan till ca 5 000 fordon/dygn.

Mätningar har gjorts vart fjärde år och värdena har fluktuerat en del över tiden. En signifikant nedgång mot mätningen 2004 kan ändå noteras. På Tideräkningsgatan väster om torget minskade trafiken med 1 000 fordon/dygn mellan 2004 och 2008. På Förstamajgatan noterades en minskning med 600 fordon/dygn. Denna nedgång kan möjligen förklaras av att Systembolaget lade ner verksamheten på torget vid årsskiftet 2007/2008.

Ett rimligt antagande är att det tillskott på maximalt 600 fordon/dygn (150 nya lägenheter) knappast kommer att innebära mer trafik än man hade före 2008.

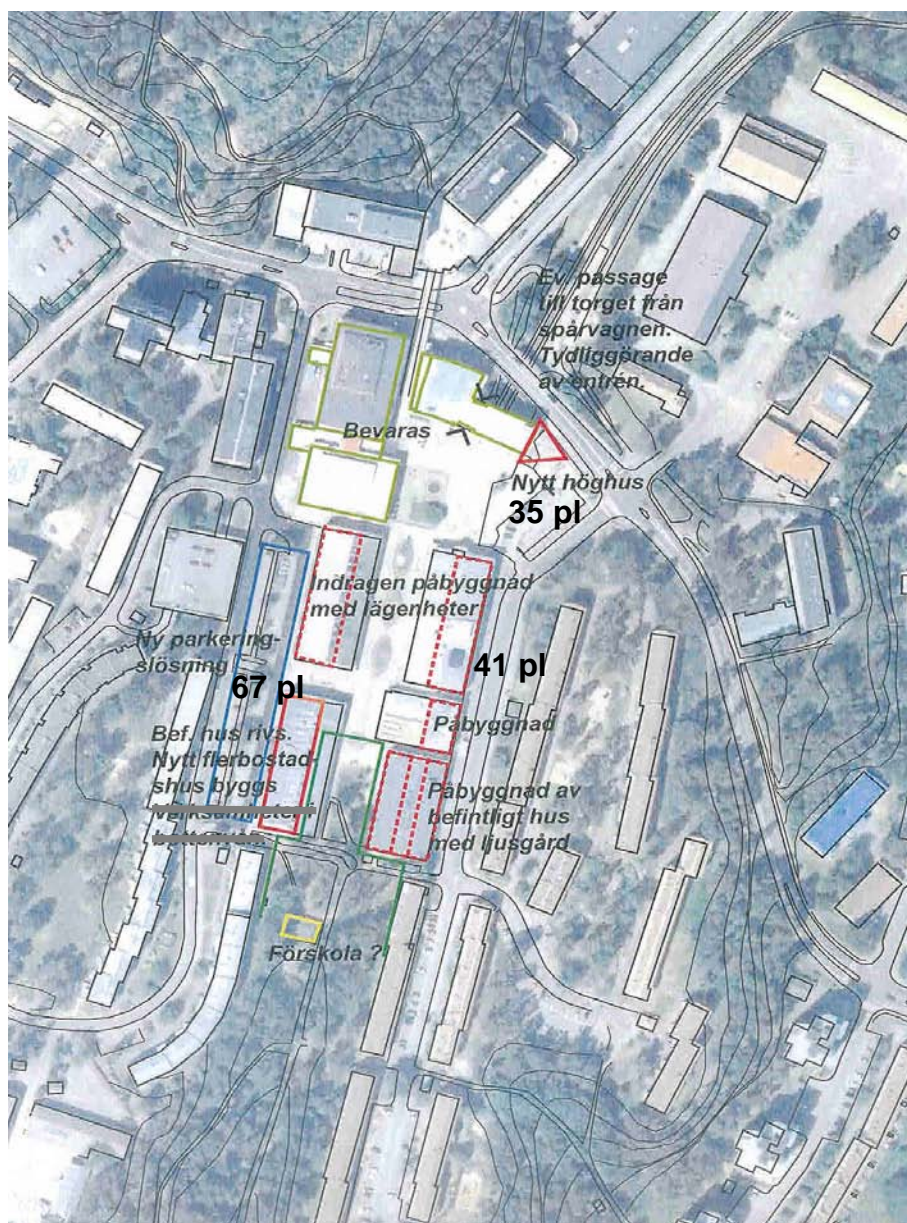
Lokalvägar

Trafiken till de nya bostäderna matas lämpligen via både Hundraårgatan och Tusenårgatan. Var och en av gatorna bedöms kunna klara ett trafiktillskott på uppemot 500 fordon/dygn, vilket väl täcker beräknad trafik från nya bostäder. Hur fördelningen mellan dessa båda gator bör ske, styrs av parkeringsförhållandena som beskrivs i nästa kapitel.

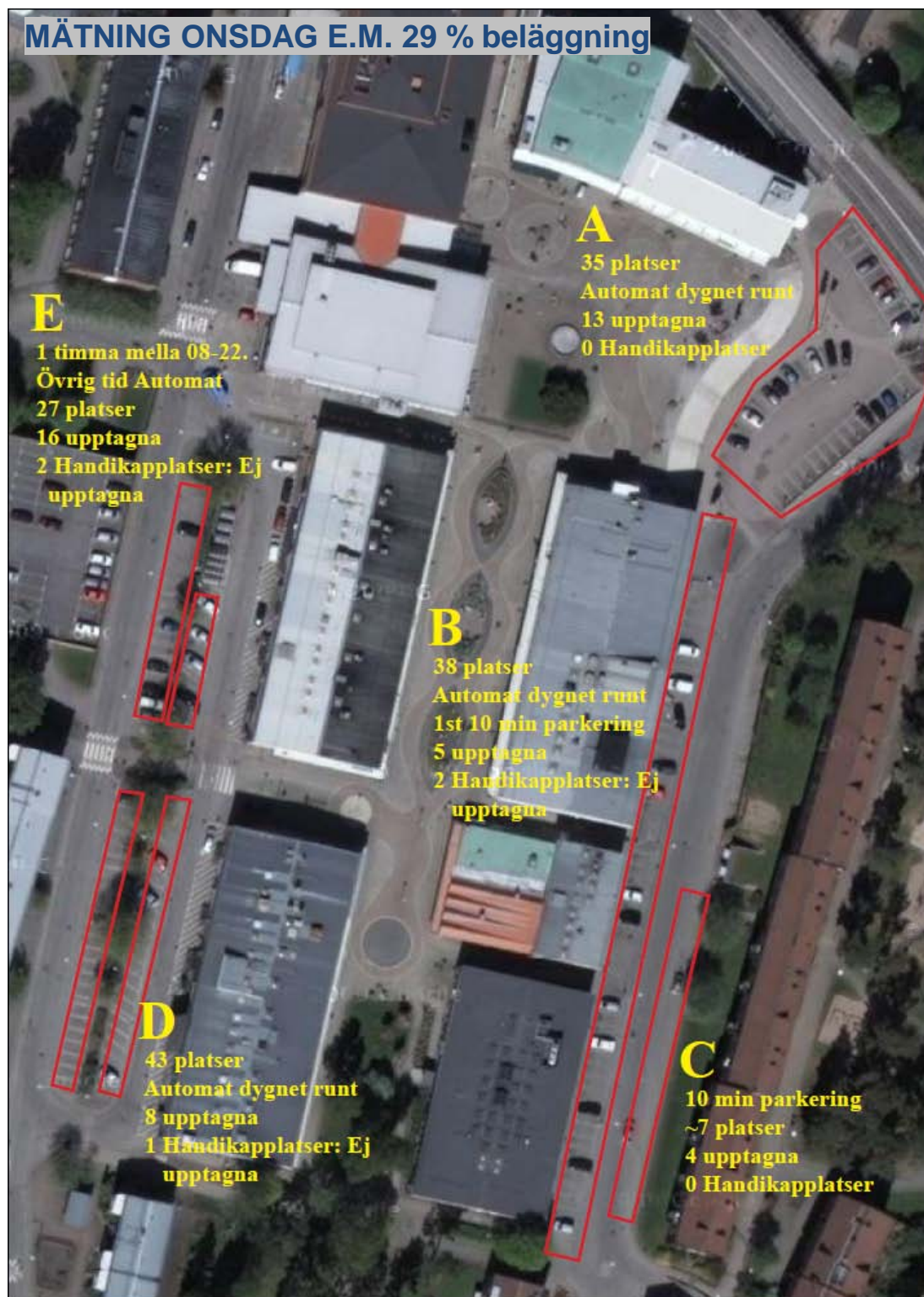
Trafikmätningarna för lokalgatorna Hundraårgatan och Tusenårgatan är lite mer otillförlitliga än för huvudvägarna. Den uppskattning man ändå kan våga göra utifrån de uppgifter som finns, är att det går i storleksordningen 2 500 – 3 000 fordon/dygn på Tusenårgatan och 500 – 1 000 fordon/dygn på Hundraårgatan.

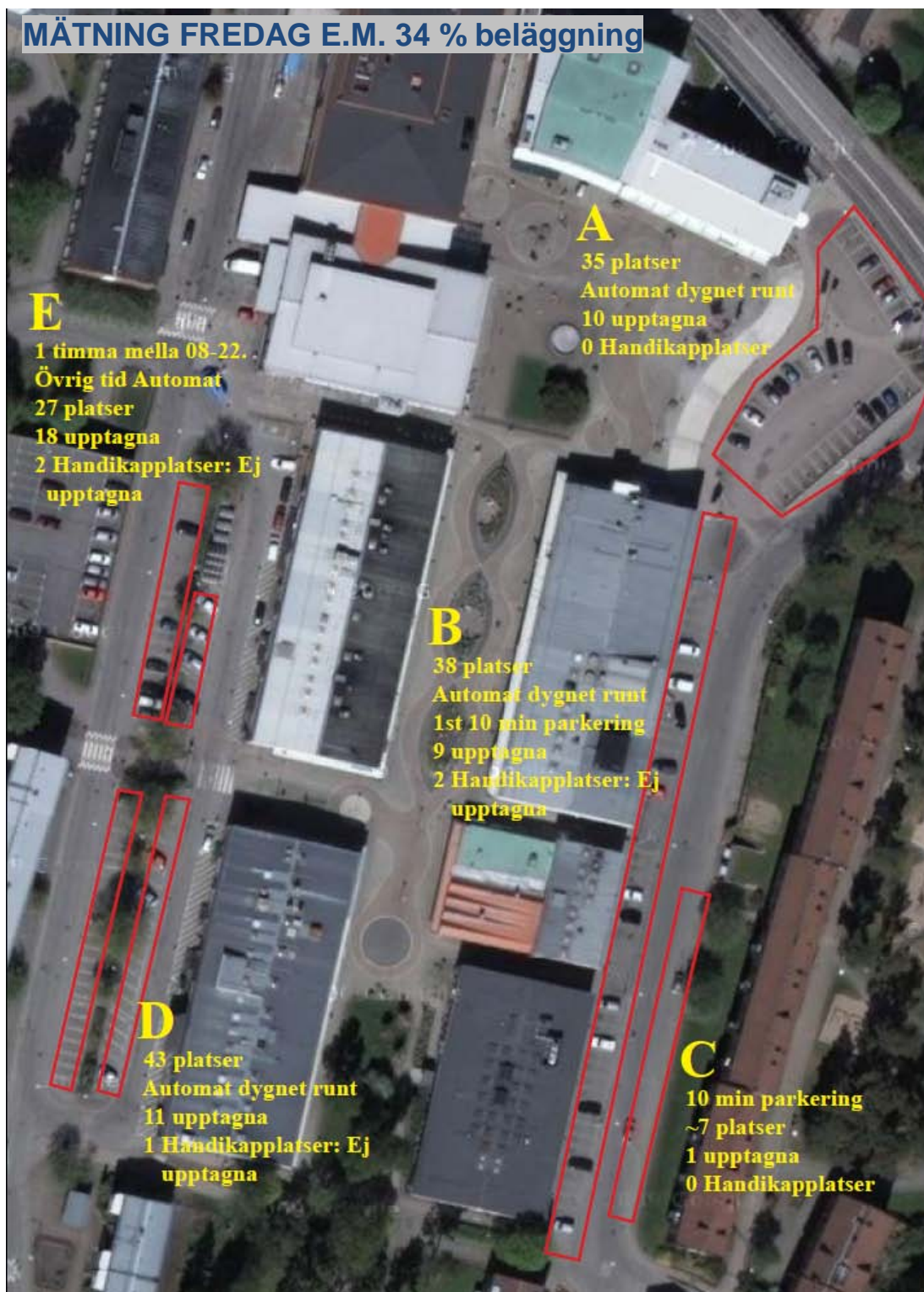
4 PARKERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Runt om Kortedala Torg finns idag 143 markparkeringar. 35 av dessa platser finns vid den stora entrétrappan, 67 platser finns på parkeringen på Hundraårgatan och 41 platser finns längs Tusenårgatan. Till detta kommer ytterligare en handfull tiominutersparkeringar runt omkring torget.



För att få en bild av hur mycket parkeringarna används, genomfördes nyligen inventeringsstudier på plats. Vid två tillfällen under vecka 12 räknades beläggningen runt torget, första gången onsdag 24/3 kl 15:45 – 16:30 och andra gången fredag 26/3 kl 16:15 – 16:45.





Studien visar på mycket låg beläggning på parkeringarna; en tredjedel av platserna var upptagna vid mättillfällena. Skillnaden mellan dagarna var marginell, strax under en tredjedel på onsdagen och strax över en tredjedel på fredagen.

Mätningarna bedöms vara representativa för de förhållanden som gäller under en vanlig vecka på året. Detta bekräftas bl.a. av Göteborgslokaler som genom handlarna och företagareföreningen uppfattar att det är en ganska jämn fördelning över veckan. En markant ökning märks dock den dagen i månaden när knallemarknaden är där.

I sammanhanget kan det också noteras att Göteborgslokaler genomförde en parkeringsstudie år 2004 för ett lite större område kring Kortedala Torg, inklusive Kalendertorget och området där emellan. Den gången kartlade man behov och tillgång på parkeringar för boende, sysselsatta och besökande. Studien visade att det då utifrån gällande parkeringsnorm från 1996 fanns ett överskott av boendeparkeringar, medan det i princip rädde balans när det gällde parkeringar för sysselsatta och besökande. Den studiens resultat pekar åt samma håll som den nu genomförda beläggningsstudien, nämligen att antalet besöksparkeringar för torget är tillräckligt.



Sammantaget gäller alltså att det finns tillräckligt många besöksparkeringar vid Kortedala Torg. Dessa borde också kunna räcka till för den framtida torgverksamheten, så länge det inte finns några planer på att utöka verksamhetsytorna.

Det finns ändå möjligheter att förbättra situationen för att kunderna ska uppleva torget som mer lättillgängligt med bil. Det handlar om hur platserna regleras med parkeringstider och avgifter, gångförbindelser mellan parkering och torg, annonsering av torget mot "baksidan" där man parkerar, allmän trivsel m.m. Sådana frågor behöver behandlas löpande för att stärka torgets attraktivitet.

5 PARKERING FÖR 50 – 150 NYA BOSTÄDER

Det finns för närvarande stora osäkerheter i parkeringsnormerna från 1996. En översyn pågår och nya parkeringstal kan komma att börja gälla redan under innevarande år 2010. Dessa nya parkeringstal förväntas enligt handläggande tjänstemän på stadsbyggnadskontoret ge generellt sänkta krav på antal bilparkeringar.

Beräkningar av parkeringsbehovet för nya bostäder kring Kortedala Torg har gjorts med både gällande p-norm och kommande parkeringstal.

Den högre siffran avser ett "värsta fall" enligt gällande normen från 1996: 0,81 platser/lägenhet och med 15 % höjning för att alla är bostadsrätter.

Den lägre siffran får man om man gör ett grovt antagande utifrån de nya parkeringstal som diskuteras för närvarande: 9,7 platser/1000 kvm bostadsyta och med lägenheter på i snitt 70 kvm.

Om man ser på kort sikt kan det bli aktuellt med ca 50 nya lägenheter vid Kortedala Torg. För dessa behövs mellan 35 och 45 parkeringar, inklusive besöksplatser. På längre sikt skulle det kunna bli fråga om 150 nya lägenheter, vilket skulle innebära mellan 100 och 140 parkeringar, inklusive besöksplatser. Bedömningen i dagsläget är att det är den lägre siffran som kommer att gälla den dagen det blir aktuellt att börja bygga vid Kortedala Torg.

På kort sikt

För 50 nya lägenheter behövs alltså 35 parkeringar, inklusive besöksplatser. Behovet fördelar sig ungefär så att det behövs 25 platser på Hundraårgatan för hus A (se sid 5) och 10 platser längs Tusenårgatan för hus B. Det finns flera möjligheter till lokalisering för dessa parkeringar:

- En del av de befintliga gatuparkeringarna avsätts till boendeparkering, främst längs torgets södra del. Utgångspunkten för detta alternativ är att det idag finns en överkapacitet på platser och beläggningen är låg, enligt tidigare beskrivning. Kontrollmätning bör dock göras under en torghandelsdag, för att säkerställa maxbehovet för besökande.
- Lediga platser i p-huset (kv. Fruktkniven) används till boendeparkering. För närvarande finns det 15 platser lediga i p-huset.
- När Polisen flyttar ut och nya hyresgäster flyttar in bedöms polishuset få en överkapacitet på parkeringar. Dessa platser kan användas till boende istället.

Konsultens förslag är att de 35 parkeringarna löses genom att 15 platser tas från Fruktkniven och resterande 10 plus 10 platser tas från befintlig gatuparkering i södra delen av Hundraårgatan respektive Tusenårgatan. Polishusets parkeringar finns då som reserv.

På längre sikt

För 150 nya lägenheter, vilket skulle kunna bli verklighet på längre sikt, skulle det behövas ca 100 parkeringar, inklusive besöksplatser. Det innebär ytterligare 65 platser utöver ovan nämnda. Detta p-behov kan lösas på följande sätt:

- Rådande situation gällande besöksparkeringarna kartläggs på nytt. Eventuell överkapacitet avsätts till boendeparkeringar.
- Polishusets kommande överkapacitet på parkeringar används till boende istället. Uppskattningsvis ett 50-tal platser?
- Det lilla "verkstadshuset" på Tusenårgatan byggs om till parkeringshus. Det bedöms kunna inrymma 30-40 parkeringsplatser.
- Södra delen av parkeringarna på Hundraårgatan byggs med ett övre parkeringsdäck. Detta kan ge ett tillskott på 20-35 platser, utöver de 70 platser som finns där idag.
- Nya hus förses med p-garage i erforderlig omfattning.

Konsultens förslag är att man avvaktar med ett ställningstagande tills det eventuellt blir aktuellt med ett så pass omfattande bebyggelsetillskott. Senare kan man kartlägga det aktuella parkeringsläget kring Kortedala Torg, och utifrån det kan ett förslag till lokalisering av parkeringar arbetas fram.

En viktig fråga när det gäller Kortedala Torgs parkeringssituation är det tilltänkta höghusets lokalisering vid entrétrappan. En sådan lokalisering inkräktar på parkeringsytorna och grovt räknat kan hälften av platserna behöva tas bort. Risken finns att detta gör torget mindre attraktivt för bilburna besökare, eftersom parkeringarna vid entrétrappan idag är några av torgets mest synliga, lättillgängliga och attraktiva platser för bilister (till handeln). Parkeringssituationen förbättras om höghuset förses med p-däck, men markparkeringar har ett högre attraktionsvärde för besökande.

Frågan om hur ytorna vid entrétrappan ska användas optimalt kan behöva studeras mer i detalj när utbyggnadsplanerna för höghuset har kommit längre.

6 SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

Föreliggande trafikstudie utgör underlag till pågående arbete med planprogram för 50 – 150 nya bostäder vid Kortedala Torg.

Idag finns det 143 markparkeringar runt torget, varav 35 vid entrétrappan, 41 längs Tusenårgatan och 67 längs Hundraårgatan. Genomförda parkeringsmätningar tyder på att det finns tillräckligt med besöksparkeringar kring torget idag. Möjligen kan det till och med vara så att det finns ett visst överskott på parkeringar, eftersom många platser har visat sig ofta stå tomma.

50 nya lägenheter, vilket enligt planerna kan bli aktuellt på kort sikt, skulle kräva ca 35 parkeringsplatser. Det finns då förutsättningar att lösa parkeringsfrågan på flera sätt. Det kanske enklaste vore att hyra lediga platser i p-huset Fruktkniven (f.n. 15 platser lediga) samt att omvandla en del av de gatuparkeringar som har låg beläggning till boendeparkeringar.

På längre sikt skulle det kunna bli aktuellt med ytterligare 100 lägenheter i området. Då krävs ytterligare 65 parkeringar. Även här finns ett flertal relativt enkla sätt att lösa det på, med bland annat kommande lediga p-platser i polishuset. Det finns också möjlighet att bygga om det lilla "verkstadshuset" på Tusenårgatan till parkeringshus, bygga p-däck över gatuparkeringar eller p-garage under de nya husen. Det kan vara lämpligt att ta närmare ställning till frågan i ett skede när planerna på så pass många nya bostäder blir mer konkreta.

