

Mobilitets- och parkeringsutredning

Sammanfattning

Syftet med denna utredning är att klargöra vilka p-tal som bedömts lämpliga för aktuellt planområde, samt att motivera grunderna för föreslaget p-tal på ett tydligt sätt.

Planområdet är beläget i Kyrkbyn inom zon B. Tillgången till kollektivtrafik är god liksom tillgången till närservice. Vid Kyrkbytorget 150 m från planerade bostäder finns både kommersiell och offentlig service med mötesplatser som bibliotek.

Inom planområdet planeras ca 50-60 bostäder och 8 förskoleavdelningar. För förskolor finns inget normalspann angivet i riktlinje för mobilitet och parkering antagen 2018, den har därför endast använts för att beräkna antalet parkeringar för bostadsändamål. Den vägledning till p-tal vid bygglov och detaljplanen som antogs 2011 har, med vissa avsteg, använts för att beräkna antalet parkeringar för förskolan. I avvägningen mellan friyta (för förskola respektive park) och parkeringar så prioriteras friyta. Denna avvägning tar stöd i PBL, liksom i planuppdraget, där det är tydligt formulerat att intrånget i parken ska minimeras.

Inledning

Bakgrund och syfte

Detaljplanen omfattar byggnation av flerbostadshus med ca 56 lgh samt en förskola med 8 avdelningar. Inom området finns en befintlig förskola som i nuläget har sex avdelningar, denna kommer att avvecklas. Parkeringsbehovet beräknas alltså på 50-60 bostäder och åtta förskoleavdelningar.

Till lokalen för förskolan hör ett tillagningskök, personalutrymmen, mm om totalt ca 1900 m² BTA.

Denna utredning ska visa behovet av bil- och cykelplatser samt vilka mobilitetsåtgärder kan tillämpas för att minska behovet av bilåkandet.

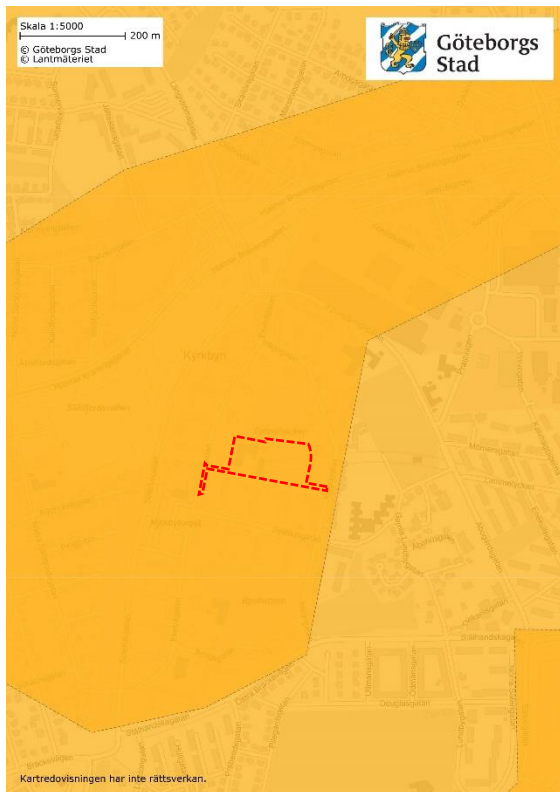
Mobilitets- och parkeringsutredning

Normalspannet (analyssteg 1)

Val av normalspann

Bostäder

Planområdet ligger inom Zon B för flerbostadshus vilket innebär ett normalspann på 0,3-0,6 bilplatser per lägenhet inklusive besöksparkeringar. Utgångspunkt är 0,6 bpl/lägenhet. För cykel är p-talet 2,5 platser/lägenhet.



Normalspannskarta med planområdet inlagt.

Förskola

I riktlinjer för mobilitet och parkering som antogs 2018 finns endast normalspann angivet för förskolor i centrala staden. För förskolor i zonerna utanför centrala staden gäller därför fortsatt den vägledning för parkeringstal vid detaljplanering och bygglov som antogs 2011, alternativt kan en särskild utredning göras i planarbetet. Vägledningen anger för förskolor i övriga Göteborg ett parkeringstal 7/1000m² lokalyta för besökande och då området enligt vägledningen har "ganska god" tillgänglighet till kollektivtrafik tillkommer även 4p-platser/1000 m² för personalen. Den totala lokalytan för förskola uppgår till ca 1900 m², vilket innebär ett parkeringsbehov på 21 platser. För cykel utgår parkeringsbehovet i från antal personer vid veckomaxtimmen. Utifrån den trafikalstringsberäkning (omfattande trafik i form av gång, cykel, kollektivtrafik och bil) som gjorts för området har antalet vid veckomaxtimmen bedömts till 200 personer. Då relativt få förskolebarn har hunnit lära sig cykla används det lägre procenttalet 20% av antalet personer vid maxtimmen. Alltså 40 cykelplatser.

Motivering vid gränszon

Inte aktuellt i denna utredning.

Resultat analyssteg 1

Startvärdet för bostäderna är 0,6 bpl/lgh och 2,5 cpl/lgh.

För förskola används riktlinjen från 2011 7 + 4 bpl/1000 m² BTA och för cykelparkering används anvisningarna med ett startvärde på 20%.

Lägesbedömning (analyssteg 2)

Utredningsområde



Utredningsområde röd streckad linje. Grön linje redovisar 400 respektive 600 m från planområdet.

Lokalt torg

Ej aktuellt för zon B.

- Handel och annan kommersiell service
- Offentlig service/mötesplatser
- Primärvård
- Förskola/familjedaghem
- Bilpool
- Hållplats

Sammanvägd tillgänglighet

Kollektivtrafik

Hållplats Kyrkbytorget trafikeras av linjerna 20, 24 och 32 som samtliga går med halvtimmestrafik, hållplatsen ligger 150 m från området. Ekesträsgatans hållplats 400 m från området trafikeras av spårvagnar 5, 6 och 10 som samtliga går i tiominuterstrafik till olika delar av staden samt buss 16, 20, 24, 27, 31, 32, 141, 159 och 242.

Cykel

Cykelväg finns längs Soterusgatan drygt 100 m från planområdet. Inom området finns gång- och cykelvägar i både öst-västlig och nord-sydlig sträckning. Både Ekesträsgatan och Inäggogatan som ansluter till planområdet är gator med låg trafikintensitet, vilket enligt anvisningen motsvarar ett tryggt cykelrum.

Bra cykelstråk finns längs Hjalmar Brantingsgatan som leder cyklister till Centrum via Götaälvbron, ca 5,8 km till Brunnsparken. Färden tar 20 min.

8 min cykelväg (2,4 km) till Lindholmospiren med avgiftsfri färja till Stenpiren kortar av cykelturen till Brunnsparken med 3 minuter.



Service och andra urbana verksamheter

Vid Kyrkbytorget 150 m från området finns livsmedelsbutik, bibliotek, apotek, frisörsalong, restaurang och några mindre butiker. Distriktsköterska finns 400 m från planområdet och vårdcentral/BVC i Sannegårdshamnen.

Eriksbergs köpcentrum med stor livsmedelsbutik, Systembolag och ett större utbud av affärer ligger i Sannegården 600 m från området.

Övrigt

Befintlig bilpool finns vid Fyrväpplingsgatan och Trekantsgatan, båda cirka 400 meter från planområdet inom utredningsområdet. Därutöver överväger exploitören en lokal bilpool (en bil) endast för de boende.

Påverkas befintlig bebyggelse?

Den planerade bebyggelsen kommer inte att ta befintliga parkeringsplatser i anspråk i någon större utsträckning. Det är främst parkering längs gatorna som kan komma att påverkas, dessa kommer att utredas vidare enligt nedan.

Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

På kvartersmark

Poseidon som har en stor del av de befintliga bostäderna i närområdet erbjuder hyresgästerna parkeringsplatser på egen mark. Dessa är endast för Poseidons hyresgäster, avses inte samutnyttjas och redovisas därför inte närmare.

Reglering och prissättning av parkering på gatumark

I närområdet finns allmänna parkeringsplatser med gratisparkering på Inärogatan och Byalagsgatan med en taxa på 5 kr/tim dagtid och 2 kr/tim nattetid. Vid Kyrkbytorget finns allmänna parkeringsplatser med samma taxa och en begränsad parkeringstid på 24 timmar. Det finns inte erbjudande om boendeparkering i närområdet. Faktumet att det är gratis parkering på gatorna påverkar vilket utrymme som finns för att ta betalt för tillkommande garageplatser. En gratisområdesutredning kommer att tas fram och biläggas mobilitets- och parkeringsutredningen inför granskning. De 17 besöksparkeringar som i dagsläget bland annat används för att hämta/lämna vid Eketrägatans förskola (befintlig förskola inom planområdet) dessa parkeringar är tidsbegränsade till en timma mellan 9-18 på vardagar och 9-15 på lördagar.

Intensiteten för hämta och lämna är sannolikt högst mellan 7-9 respektive 15-17. Särskilt morgontiderna riskerar inte att krocka i någon större utsträckning med andra anspråk som för att handla, eller hälsa på boende i området. Eftermiddagens hämtning kan eventuellt sammanfalla med att andra ärenden hanteras, så att den fungerar stödjande för handeln vid Kyrkbytorget. Tiden som varje fordon står parkerad för att hämta/lämna barn är dessutom vanligtvis kort. Eftersom lösningen har fungerat hittills görs därför bedömningen att det fortsatt kan vara möjligt att hänvisa till de allmänna parkeringarna för hämta/lämna. Det kan även vara möjligt att reglera parkeringen så att kortare p-tid (30 minuter) medges under de parkeringsintensiva tiderna.

Byggskede

Påverkan på befintliga parkeringar under byggtiden bedöms bli liten. Under utbyggnad av gata kommer rörelsemönstren för fotgängare och cyklister att förändras och det är möjligt att förstahandsvalet för parkering och vidare gångväg till befintlig förskola kommer att ändras.

Resultat analyssteg 2

Närheten till god kollektivtrafik samt ovan presenterade faktorer som närhet till lokalt service motiverar ett avdrag från normalspannets övre värde.

För bostäderna ges avdrag 0,05 till 0,55 bpl/lägenhet, antalet cykelplatser är fortsatt 2,5 cpl/lgh.

För förskolan gäller 7 bilplatser/1000 m² för besökare (främst hämta/lämna). För personal används vägledningens tal för områden med god kollektivtrafik 2,5/1000 m².

Vilket ger ett parkeringsbehov om 13 + 4 bilparkeringar och 40 cykelparkeringar (20 % av antalet personer vid veckomaxtimmen) för förskolans del.

Projektanpassning (analyssteg 3)

Lägenhetssammansättning (för bostäder)

Den tänkta lägenhetssammansättning ser ut så här:

11 st 1:or

23 st 2:or

20 st 3:or

2 st 4:or

Sammanfattningsvis utgör små lägenheter (1:or och 2:or) ca 61% av totalen

Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)

Det planeras för en förskola med 8 avdelningar där ca 25 personer arbetar samtidigt.

Möjligheter till samnyttjande av parkering

Garageplatser är inte platsbestämda för att främja god rörlighet och samnyttjande.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Parkeringsplatserna kommer att erbjudas boende i huset och lokalhyresgästen mot en avgift som motsvarar marknadsmässiga villkor.

Eftersom planområdet är beläget i ett område med gratis gatuparkering så innebär en marknadshyra att det sannolikt inte kommer att gå att få full kostnadstäckning för garageplatserna genom parkeringshyran. En god del av kostnaden för parkeringen kommer därför att fördelas på de boendes avgifter och lokalhyran.

Fördelning av parkeringsplatser

Parkeringsplatserna i garaget är främst avsedda för boende i huset. Tänkt fördelning blir således: Boende: 87%, besökare: 0%, anställda: 13%. Avtal för parkeringsupplåtelse behöver tecknas mellan förskolans huvudman och exploatören/bostadsrättsföreningen. Avtalet ska ha en löptid på minst 25 år. Hämta/lämna och övrig besöksparkering ske på allmän plats längs Ekeströmgatan, angöring sker på den tillkommande gatan. Transporter förutsätts stanna på gatan för att göra gatan mindre attraktiv som genomfart. Parkering för rörelsehindrade planeras i garaget i första hand.

Resultat analyssteg 3

Lägenhetsfördelning visar att 61% av lägenheterna är små, 36 % normalstora (3:or) och bara 3% är stora lägenheter. Övervägande små lägenheter innebär ett avdrag 0,05 och ger ett p-tal för bostäder 0,5 bpl/lgh. Också för cykelparkeringar innebär övervägande små lägenheter att p-talet sänks till 2 cpl/lgh.

Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

Information

Ett mobilitetspaket ska ordnas till boende vid inflyttning. Paketet kan till exempel innehålla information om områdets lokala målpunkter och hur man når dessa utan bil, information om cykelvägar och kollektivtrafik, mm.

De boende ska få löpande information om alternativa mobilitetslösningar till bilägande. Detta kan t ex innehålla nyheter om tjänster och aktiviteter i närområde, möjlighet till samåkande, ändringar i kollektivtrafik, mm.

Kollektivtrafik

Vid inflyttning ska varje lägenhet få en present med kostnadsfritt månadskort på kollektivtrafiken som gäller i ett antal månader. Syftet är att uppmuntra nya resvanor med kollektivtrafik.

Cykel

Grundkravet för cykelparkeringar är en cykelplats per person i tryggt förvar i garaget. Särskilt plats ordnas för barncyklar samt laddning av cykelbatterier. I garaget ska finnas ett cykelservicerum med möjlighet till tvätt och service av cyklar samt förvaring av udda cyklar, som cykelkärror, mm. Boende ska kunna boka och låna lastcykel för enkla varutransporter.

Bil

Boende kommer att erbjudas medlemskap i bilpool. Det kommer att finnas möjlighet att ladda elfordon i garaget.

Övrigt

Garageplatser är inte platsbestämda för att främja god rörlighet och samnyttjande. Avgiften för parkeringsplatsen ska särskiljas från hyran eller boende- avgiften. Syftet är att synliggöra verklig kostnad för bilinnehav.

Resultat analyssteg 4

Föreslagna mobilitetsåtgärder motsvarar baspaketet och ger ett avdrag på 0,05. Alltså ett sammanvägt p-tal 0,45 för bil. Vilket motsvarar 26 bilplatser.

Cykelparkeringar planeras utan reduktion 2,5 cpl/lgh, med principen en cykelplats per person samt utrymmen för udda cyklar, cykelservice, mm. I garaget planeras det för 110 cykelplatser.

Besökare med cykel till bostäder kommer att hitta cykelplatser i närheten till entréerna. Vi planerar för 0.5 cykelpl/lgh som ger total 28 besöksplatser.

Mobilitetsåtgärder för förskolan har ej redovisats och något avdrag har därför inte gjorts. Sammanvägda resultatet för förskolan är 13 besöksplatser (hämta lämna) och 4 personalplatser för bil samt 40 cykelplatser.

Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering

Förutsättningarna för att tillskapa parkeringar på kvartersmark S är dåliga. Uteytan/barn ligger under ramprogrammets riktvärde. Ett alternativ är att parkeringar tillåts ta parkmark i anspråk, men det stämmer dåligt med uppdraget så som det är formulerat. Parkeringar för besökare längs gatan skulle också leda in större mängder trafik (jämfört med om främst transporter nyttjar gatan) i direkt anslutning till förskolan, befintliga bostäder och vad som idag är ett gång- och cykelstråk, än vad som är önskvärt utifrån projektets intensjoner. Utifrån de politiska beslut som finns i ärendet och utifrån värnandet av de utpekade värden som beskrivits i både styrdokument som kulturmiljövårdprogram och av boende och besökare i den dialogprocess som skett i planprocessen. Att lösa parkering för förskolan inom planerad tomt skulle alltså innebära en negativ påverkan på området i stort och på de bostadskvaliteter och rekreations- och kulturvärden som finns i form av parken Grönebacken i sitt sammanhang, på ett sätt som inte bedöms vara i proportion till nyttan. Gårds- och friytor har följaktligen prioriterats framför parkerings- och angöringsytor. Befintlig förskola löser sitt

besöksparkeringsbehov på allmän plats och förslaget är att den nya förskolans besöksparkeringsbehov också fortsatt löses, inom samma yta, på allmän plats.



Förskolans besöksparkering hämta/lämna löses, liksom i dag, vid befintlig parkering vid Eketrägatan (allmän plats).

Transporter, så som mat och material till förskolan och renhållningsfordon, förutsätts stanna på gatan för att lasta och lossa. Detta är ett medvetet val för att göra gatan mindre attraktiv för genomfart.

Parkering för bostadsändamål löses i underjordiskt garage under föreslagen byggnad. I garaget finns även plats för parkering för förskolans personal, inklusive parkering för rörelsehindrade.