



Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan för förskola vid Biskopsgatan



Sammanfattning

En förskola på 8 avdelningar planeras där det idag finns en befintlig förskola med 4 avdelningar. Projektet ligger inom zon Mellanstaden, vilket innebär att lämpligt utrymme för parkering bedömas i varje enskilt fall. Hållplatserna i utredningsområdet bedöms uppfylla kriterierna för god kollektivtrafik och erbjuda projektområdet goda möjligheter att nå andra delar av staden. Inom 100 meter från planområdet finns separata cykelbanor, medan det längs Biskopsgatan finns trottoarer, medan cykel körs i blandtrafik i gaturummet.

Direkt väster om planområdet finns en befintlig parkeringsyta som Göteborgs stads parkeringsbolag driver. Parkeringen omfattar innan utbyggnaden av planen 56 platser vilka nyttjas av både Bräckeskolan och befintlig förskola. Beläggningen på platserna är låg.

Detaljplanen tar 10 befintliga parkeringsplatser i anspråk för förskolegården och en justerad gångväg. Dessutom reserveras 8 platser och en parkering för rörelsehindrad för förskolans behov inom den nuvarande parkeringsytan. Dessutom finns yta för cirka 3 korttidsparkeringar ut med Biskopsgatan. Detta bedöms tillräckligt för förskolans behov med hänsyn till den flexibilitet och tillgång till parkering som finns i närområdet. Totalt för förskolan behövs även 27 cykelparkeringar, vilket kan lösas inom kvartersmark.

Inga projektspecifika mobilitetsåtgärder finns planerade, dock kommer det inom förskolans område finnas cykelparkeringar, liksom omklädningsmöjligheter för personal inne i förskolans lokaler. Inget mobilitetsavtal om åtgärder planeras.

Då friyta för utevistelse ska prioriteras framför parkering har parkeringarna för bil kunnat lösas inom angränsande befintlig parkeringsanläggning alternativt inom allmän plats.

Parkering för förskolan i syfte för hämtning och lämning finns dels inom kvartersmark, men även inom befintlig parkeringsficka på allmän platsmark längs med Biskopsgatan.

Inledning

Bakgrund och syfte

Mobilitets- och parkeringsutredningen syftar till att avgöra för detaljplanen skäligt och lämpligt utrymme för parkering.

Vid Biskopsgatan planeras för en ny exploatering med en förskola i 8 avdelningar. På platsen finns idag en förskola med tillfälligt bygglov och 4 avdelningar. Projektet uppfyller inte kriterierna för undantag från mobilitets- och parkeringsutredning, bland annat då projektet inte ligger inom område A.

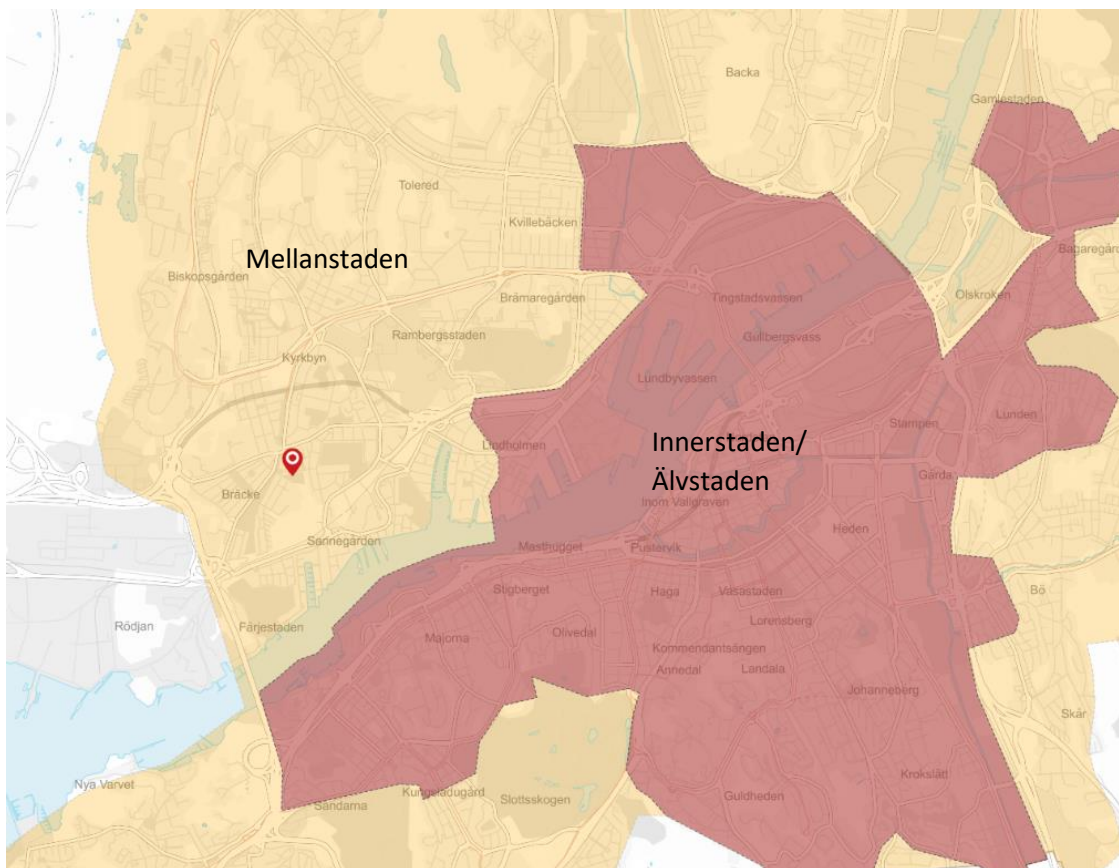
Mobilitets- och parkeringsutredning

Normalspannet (analyssteg 1)

Nedan redovisas val av normalspann samt startvärden för bil- och cykelparkering.

Val av normalspann

Projektet ligger inom zon ”Mellanstaden” för kontor och handel. Se röd markering.



Röd markering visar projektets läge i staden.

För förskolor inom Mellanstaden gäller att; *lämpligt utrymme för parkering bedömas i varje enskilt fall. Vid förskolor ska alltid anordnas lämpligt utrymme för lastning och lossning på eller i närhet av tomten. Därutöver gäller grundläggande krav om tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.*

Resultat analyssteg 1

Enligt anvisningarna för mobilitet och parkering (version 1.1) är startvärdet i området följande för bilparkeringar:

- Sysselsatta: 0,9 parkeringar/avdelning
- Besökare (hämta/lämna): 5 parkeringar/1000 BTA
- Vid 8 avdelningar blir det totalt 7,2 bilparkeringar för sysselsatta och 9,2 parkeringar för besökare, totalt 16,4 parkeringsplatser för bil.

För cykelparkeringar gäller att parkering ska anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses, det medför normalt cykelparkeringsplatser för 20–40 % av antalet samtidiga besökare och anställda vid verksamheten. För bedömning av detta, se Projektanpassning (analyssteg 3).

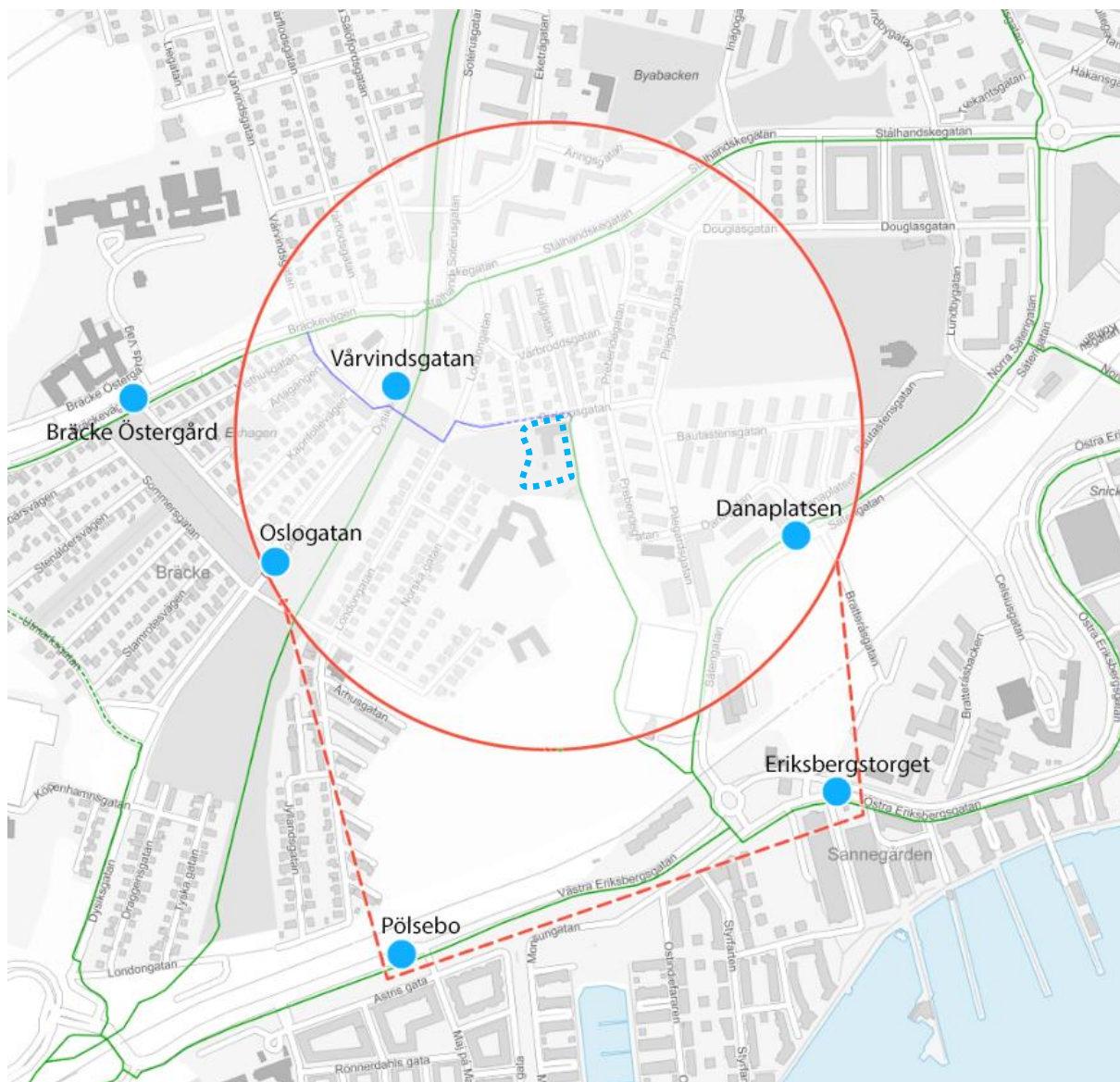
Bedömning sker i analyssteg 2 och 3.

Lägesbedömning (analyssteg 2)

Lägesbedömningen analyserar projektets läge i staden närmare, men också vilka effekter projektet kan innebära för närmiljö i staden avseende parkering och mobilitet.

Utredningsområde

Ett utredningsområde har avgränsats enligt linje i kartan på nästa sida. Området omfattar en cirkel om cirka 400 meter kring planområdet. Justeringar i områdets utbredning har gjorts för att innefatta stombusshållplatser i närhet till gränsen 400 meter, streckad linje.



Samlad karta, utredningsområde 400 meter radie samt utökat utredningsområde, streckad röd linje. Blå markeringar visar närliggande busshållplatser. Blå streckad linje visar ungefärligt planområde.

Sammanvägd tillgänglighet

Kollektivtrafik

Se hållplatslägen markerade i kartan ovan.

Närmaste kollektivtrafikhållplats är belägen vid Dysiksgatan (hållplats Vårvindsgatan) eller Säterivägen (hållplats Danaplatsen), cirka 200 respektive 450 meter gångväg ifrån planområdet. Gångvägar till hållplatserna är sammanhängande och håller god standard.

Hållplats Vårvindsgatan trafikeras av busslinje 20 och 32. Vid hållplats Danaplatsen trafikerar stombusslinje 16. Busslinje 20 mellan Ekestrådet, Majorna och Förlunda samt busslinje 32 mellan Ekestrådet, Arendal och Torslanda trafikeras med halvtimmestrafik under högtrafik. Busslinje 16 mellan Högsbohöjd, Sahlgrenska och Ekestrådet trafikeras däremot med en turtäthet på 4–10 minuter under högtrafik.

Tillsammans bedöms hållplatserna i utredningsområdet uppfylla kriterierna för god kollektivtrafik och erbjuda projektområdet goda möjligheter att nå andra delar av staden.

Cykel

Inom 100 meter från planområdet finns separata cykelbanor. På Biskopsgatan intill projektområdet finns trottoarer, men cykel körs i blandtrafik i gaturummet. Direkt intill planområdet finns gång och cykelbanor bland annat genom Krokängsparken, men också som anslutning till större cykelstråk vid Dysiksgatan och Västra Eriksbergsvägen. Se samlad karta.

Projektområdet ligger inom ett rimligt gång- och cykelavstånd ifrån större bostadsområden.

Service och andra urbana verksamheter

Inom utredningsområdet är utbudet av service bristfälligt förutom Bräckeskolan samt den aktuella förskola som projektområdet omfattar.

Övrigt

Inom utredningsområdet finns tillgång till totalt sex fordon i bilpool via bilpoolsföretaget Sunfleet. Dessa står samtliga i områdets södra utkant vid Västra Eriksbergsgatan.

Påverkan på befintlig bebyggelse

Exploateringen innebär utbyggnad av en ny förskola som delvis tar en befintlig parkeringsyta i anspråk. Befintlig parkering används av befintlig förskola och Bräckeskolan, men det finns fler parkeringsplatser än vad som nyttjas enligt uppgifter från skolverksamheten. Överskottet på parkeringsplatser påvisas även av de satellitbilder som är tagna över området de senaste åren. Sedan 2015 har antalet parkerade bilar på satellitbilderna varierat mellan 8 och 13 stycken. 2012 var det 29 parkerade bilar på ytan, medan det mellan 2001 och 2011 stod mellan 0 och 7 stycken bilar parkerade på ytan. Studien visar att det även efter att den tillfälliga förskolan uppfördes 2013 finns varaktig ledig kapacitet på parkeringen. Det finns nyttjanderättsavtal mellan fastighetsnämnden och SDN Lundby. När planen har vunnit laga kraft kommer detta nyttjanderättsavtal justeras så att det inte omfattar de platser som kommer att ingå i förskolans kvartersmark.

Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

Inom utredningsområdet finns en befintlig parkeringsyta som Göteborgs stads parkeringsbolag driver, direkt väster om projektområdet. Denna parkering kräver tillstånd mellan kl 06:00-18:00. Parkeringen omfattar innan utbyggnaden av planen 56 platser vilka nyttjas av både Bräckeskolan och befintlig förskola, men beläggningen på dessa är inte full enligt verksamheterna som nyttjar dem samt de satellitbilder som är tagna över området. Detaljplanen tar 10 platser i anspråk för förskolegården och justerad gångväg. Dessutom reserveras 8 platser och en PRH-plats (parkering för rörelsehindrad) för förskolans behov. Detta betyder att det finns ytterligare cirka 38 platser tillgängliga i befintlig anläggning.

Reglering och prissättning av parkering på gatumark

Gatuparkering i utredningsområdet är i stora delar inte reglerad eller avgiftsbelagd. Detta betyder att parkering får ske där efter trafikförordningens regler. Hämtning och lämning skulle kunna innebära en ökad belastning på befintlig kostnadsfri gatuparkering i närområdet. Genom att gatuparkeringen inte är reglerad i området innebär det att såväl anställda som besökare kan parkera och använda bilden oavsett vilka parkeringstal som beslutas.

Byggskede

Under byggskedet krävs etableringsytor i anslutning till förskolan. För att inte göra onödigt intrång i Krokängsparken kan dessa komma att behöva läggas delvis inom befintlig parkeringsyta. Detta kan ha en viss påverkan på verksamheten i närområdet då möjligheterna till parkering i anläggningen tillfälligt minskas. Några ersättningsparkeringar bedöms inte behövas under byggtiden då beläggningen idag är låg och det finns tillgång till fri parkering längs gator i närområdet.

Resultat analyssteg 2

Detaljplanen bedöms få god sammanvägd tillgänglighet med hänsyn till utbudet av hållplatser och cykelbanor i utredningsområdet.

Tillgången på gratis gatuparkering i området bör ses över så att det inte riskerar att ske parkering för hämtning och lämning på gatumark där det är olämpligt. Exempelvis kan vissa idag fria parkeringsplatser tidsbegränsas.

Projektanpassning (analyssteg 3)

Projektanpassningen analyserar de projektspecifika förutsättningarna som kan ge avdrag eller påslag på parkeringstalet.

Detaljplanen omfattar en förskola i 8 avdelningar. För varje avdelning beräknas 18 barn och cirka 3 anställda.

Ambitionen från staden och politikerna i Göteborgs stad är att anställda i Göteborgs stad inte förväntas använda bilen till och från arbetet (Policy och riktlinjer för resor i tjänsten, Kommunfullmäktige 2015), således kan parkeringsbehov för personalen hållas lågt. I planförslaget möjliggörs 8 parkeringsplatser och en yta för cirka 3 korttidsparkeringar utmed Biskopsgatan. Detta bedöms tillräckligt för förskolans behov med hänsyn till den flexibilitet och tillgång till parkering som finns i närområdet.

Cykelparkering ska lösas för hämtning och lämning samt personal. Yngre förskolebarn förväntas inte cykla, men de äldsta barnen i förskola kan förväntas ha cykeln i viss utsträckning. Det tas också höjd för att några föräldrar önskar möjlighet att lämna cykeln över dagen och resa vidare med exempelvis kollektivtrafik. Sannolikt är högst 3 föräldrar per avdelning på plats samtidigt för hämtning/lämning, dessa är på plats samtidigt som 3 personal per avdelning. Dvs totalt antal samtida besökare bedöms vara 6 personer á 8 avdelningar, totalt 48 personer, dvs cirka 50 personer. Av dessa cirka 50 personer ska 20-40 % förväntas vara där med cykel. Då projektområdet inte är centralt beläget och förskolebarnen sannolikt inte bor endast i direkt närliggande områden, så väljs den centrala delen av spannet. Detta ger 15 cykelparkeringar, dessutom adderas 1,5 cykelparkering/avdelning med anledning av möjlighet för föräldrar att lämna cykeln över dagen samt eventuella cyklande förskolebarn. Detta ger ytterligare 12 cykelparkeringar. Totalt för förskolan blir det alltså 27 cykelparkeringar.

Möjligheter till samnyttjande av parkering

Förskolans parkering kan skyltas så att den kvällar och helger kan nyttjas av besökare till Krokängsparken eller besöksparkering för närboende.

Möjligheter till kostnadstäckning

Prissättning av parkering i närområdet kan behöva ses över. Parkeringsplatserna inom planområdet för hämtning och lämning kommer med största sannolikhet inte vara avgiftsbelagd. Dock kan det vara aktuellt att personal får erlägga avgift för att parkera en hel dag, vilket är i linje med stadens ambition om att personal inte ska köra bil till jobbet. Kostnadstäckning kommer dock inte kunna uppnås så länge det är gratis parkering på kringliggande gator.

Resultat analyssteg 3

Projektet kräver 12 parkeringsplatser för bil, varav en PRH-plats som kan anordnas när behovet uppstår, samt 27 cykelparkeringar.

Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

Inom förskolans område kommer cykelparkeringar att finnas, liksom omklädningsmöjligheter för personal inne i förskolans lokaler. Det är vid utredningens framtagande inte känt om framtida exploatör kommer att ha ytterligare ambitioner om genomförande av mobilitetsåtgärder.

Dock bedöms mobilitetsåtgärder ha en marginell påverkan på beräkningen av parkeringstal för bil och cykel för detta specifika projekt.

Göteborgs stad uppmuntrar framtida exploatör att genomföra mobilitetsåtgärder som främjar ett hållbart resande.

Resultat analyssteg 4

Inget mobilitetsavtal om åtgärder planeras.

Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering

Då friyta för utevistelse ska prioriteras framför parkering har parkeringarna för bil kunnat lösas inom angränsande befintlig parkeringsanläggning alternativt inom allmän plats.

Parkering för förskolan i syfte för hämtning och lämning finns dels inom kvartersmark, men även inom befintlig parkeringsficka på allmän platsmark längs med Biskopsgatan.

Parkering för rörelsehindrade ska alltid kunna ordnas inom 25 meter från entré.

