

# Mobilitets- och parkeringsutredning

Detaljplan för förskola vid Gitarrgatan

20190704 rev 20210224 Göteborgs Stad

## Sammanfattning

Denna utredning bygger på ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad” Version 1.1 och framtagen mall som följer analysstegen 1 - 4. Analyssteg 4 (mobilitetsåtgärder) är frivilligt för exploitören. Mobilitets- och parkeringsutredningen syftar till att avgöra för detaljplanen skäligt och lämpligt utrymme för parkering.

Projektet ligger inom zon A och detaljplanen bedöms få god sammanvägd tillgänglighet.

I Riktlinjer för mobilitet och parkering står angående förskolor: ”I innerstaden inklusive Älvstaden, den utvidgade innerstaden och strategiska knutpunkter bör utrymme för parkering (utöver lastning/lossning och grundläggande krav om tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga) hållas nära noll. Samtidigt har sysselsatta här liksom på andra platser ett mobilitetsbehov. Startvärdet för sysselsatta är lägre än övriga delar av staden och därutöver uppmuntras aktivt arbete med mobilitetsåtgärder särskilt här för att beakta att innerstaden ofta arbetar med mindre ytor för samma antal funktioner.” Saknas tillräckliga utrymmen för att ordna friyta för barn och parkering ska alltid friyta prioriteras.

### Antal parkeringar (Tabell)

Sammanfattning		
	Bilplatser	Cykelplatser
Projektanpassning tal	0,985 platser/per avdelning	25 - 32 platser
Antal parkeringsplatser	8 P-platser inklusive 1 tillgänglighetsanpassad parkering	

## Inledning

### Bakgrund och syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en ny förskola med åtta avdelningar. I dagsläget finns ingen tillfart till den befintliga förskolan och inte heller någon parkering i anslutning till denna. Tillfart, inlastning och parkering bedöms vara en av knäckfrågorna för projektet. Det är viktigt att förskolegården blir tillräckligt stor, minst 35 kvm/barn, dvs ca 5040 kvm. I samband med uppdrag av planprojektet yrkade byggnadsnämnden att man i planarbetet ska beakta att friytor är viktigare än parkeringsplatser.

Projektet ligger i en strategisk knutpunkt och inom zon A.

# Mobilitets- och parkeringsutredning

## Normalspannet (analyssteg 1)

Val av normalspann

Planområdet ligger enligt Riktlinjer för mobilitet och parkering inom zon A, inom en strategisk knutpunkt.



De röda ytorna illustrerar zon A vid respektive strategisk knutpunkt.

## Resultat analyssteg 1

### Bilparkering

För förskolor vid strategiska knutpunkter bör utrymme för parkering hållas nära noll.

Parkeringsstalet för sysselsatta inom vid strategiska knutpunkter/utvidgad innerstad är 0,5 per avdelning, vilket motsvarar 4 parkeringsplatser.

Vid beräkning av hämtning och lämning hänvisas till 2011 års parkeringstal för korttidsparkering. För City/Innerstaden vilket bedöms motsvara strategisk knutpunkt är antalet besökande för bil 3 platser per 1000 kvm BTA.

### Cykelparkering

Cykelparkeringar ska anordnas så att efterfrågan vid vecko-maxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning. Cykelparkering ska lösas för hämtning och lämning samt personal. Yngre förskolebarn förväntas inte cykla, men de äldsta barnen i förskola kan förväntas ha cykel 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. Det totala antalet samtida besökare bedöms således vara 6 personer á 8 avdelningar, dvs 48 personer. Av dessa ska 20-40 % förväntas vara där med cykel. För förskolor kan parkeringstal för cykel sättas relativt lågt. Detta då det främst är personal, hämtning och lämning samt eventuell dagsparkering för föräldrar som är aktuellt. Detta innebär att det lägre procenttalet kan väljas dvs cirka 10 cykelparkeringar. Därutöver tillkommer 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 ska alltså minst 22 cykelparkeringar finnas.

## Sammanfattning

Parkeringstal		
	Bilplatser	Cykelplatser
Sysselsatta	0,5 platser per avdelning	Minst 22
<i>Korttidsparkering (Hämta och lämna)</i>	3 per 1000 kvm BTA	cykelparkeringsplatser
Antal parkeringsplatser Sammanfattning	5,7 för besökare baserat på en förskola om 1900 BTA.  4 bilplatser för personal, inklusive 1 Hpl	22 - 32 platser

Gångavståndet för rörelsehindrade ska inte överstiga 25 meter från parkeringsplatsen till en tillgänglig entré. Maximalt gångavstånd mellan parkering och förskola är 150 meter.

## 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 med vit linje i kartan ovan. Området ligger drygt 1 km meter från Frölunda torg och i direkt anslutning till torget "Altplatsen" där lokal service finns.

## Sammanvägd tillgänglighet

### *Kollektivtrafik*

Närmaste kollektivtrafikhållplats är belägen vid korsningen Musikvägen/Marconigatan vilken ligger cirka 320 meter från planområdet. Härifrån avgår spårvagnslinjerna 1, 7 och 8 i riktning mot Frölunda torg och centrala Göteborg. Spårvagn 8 (Frölunda–Korsvägen–Angered) Spårvagnslinje 7 (Tynnered - Sahlgrenska - City – Bergsjön) samt spårvagnslinje 1 (Tynnered - City - Östra Sjukhuset) avgår alla omkring var 7-13:e minut under vardagar.

Då turtätheten sammantaget är cirka 3-5 minuter anses tillgängligheten med kollektivtrafik som god.

### *Cykel*

Det finns goda möjligheter att cykla i området. Området är plant och har en funktionsseparerad trafikstruktur med ett nät av gång- och cykelvägar mellan gårdar. Via Cykelvägar nås ett brett utbud av service och urbana verksamheter, exempelvis Frölunda kulturhus samt Ruddalens idrottscentrum. Cykelavståndet till Frölunda torg är ca 1,2 km utefter Mandolingatan. Cykelvägen till centrala Göteborg går längs Dag Hammarskjöldsleden, avståndet är cirka 7,6 km.

### *Övrigt*

Två bilpooler finns inom 400 meter.

Befintliga parkeringsanläggningar påverkas inte av projektet.

### Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

Kommunen arbetar med ett planprogram för ytterligare förtätning på kringliggande parkeringar i närområdet. Det är därmed inte aktuellt att nyttja befintlig boendeparkering i närområdet.

### *Framtida anläggningar*

Föreslagen angöring bygger på att ytor samordnas med den tillkommande bostads- och handelsbebyggelsen inom RUD 4:1. Ett servitut avseende parkering och möjligheten att vända inom RUD 4:1 ska upprättas till förmån för förskolan. Ett likvärdigt servitut som belastar förskolan kan skrivas för att handelsverksamheten ska kunna nyttja parkeringar på förskolans fastighet. Den förslagna lösningen bedöms ge ett effektivt markutnyttjande för båda parter och vara den bästa ur stadsmiljösynpunkt.

Det kan även finnas möjlighet att samnyttja parkeringar, vilket i första hand skulle minska behovet av parkering inom RUD 4:1. Möjligheten till samnyttjande redovisas inte i denna utredning.

### Reglering och prissättning av parkering på gatumark

Avgiftsbelagda allmänna parkeringsplatser finns vid Fiolgatan, Ruddalen och Transistorgatan. Det finns ingen gratis gatuparkering inom området.

### Byggskede

Under byggskedet krävs etableringsytor i anslutning till förskolan. Ingen befintlig parkering behöver tas i anspråk.

## Sammanfattning analyssteg 2

### *Bilparkering*

Lägesbedömningen visar på bra tillgänglighet till kollektivtrafik samt goda cykelförbindelser. Den sammanvägda tillgängligheten bedöms som god. För verksamheter innebär det att parkeringstalet kan sänkas med 16,7%. Antalet sammanlagda parkeringsplatser minskas från 9,7 till 8,0.

### *Cykelparkering*

Lägesbedömningen pekar på goda förutsättningar för cykelparkering, samtidigt som antalet bilparkeringsplatser sänkas. Därför kan antalet föreslagna cykelparkeringar höjas med omkring 15%.

## **Projektanpassning (analyssteg 3)**

### *Bilparkering*

Avdrag eller påslag på värdet efter analyssteg 2 ges om förskolan/skolan avviker från det underlag som har använts vid framtagande av parkeringstal. Om förskolan/skolan är av sådan karaktär att personaltätheten är högre eller lägre än genomsnittet kan detta ge utslag på parkeringstal. Inget avdrag eller påslag har gjorts i detta steg.

### *Cykelparkering*

För förskolor kan parkeringstal för cykel sättas relativt lågt. Detta då det främst är hämtning och lämning samt eventuellt dagsparkering för föräldrar som är aktuellt. Utrymme i förråd för barnvagnar och cykelkärror behöver beaktas.

## Resultat analyssteg 3

Tillgänglighetsanpassad bilparkering ska alltid ordnas inom projektområdet. Minst 25 cykelplatser ska tillskapas.

## **Mobilitetslösningar (analyssteg 4)**

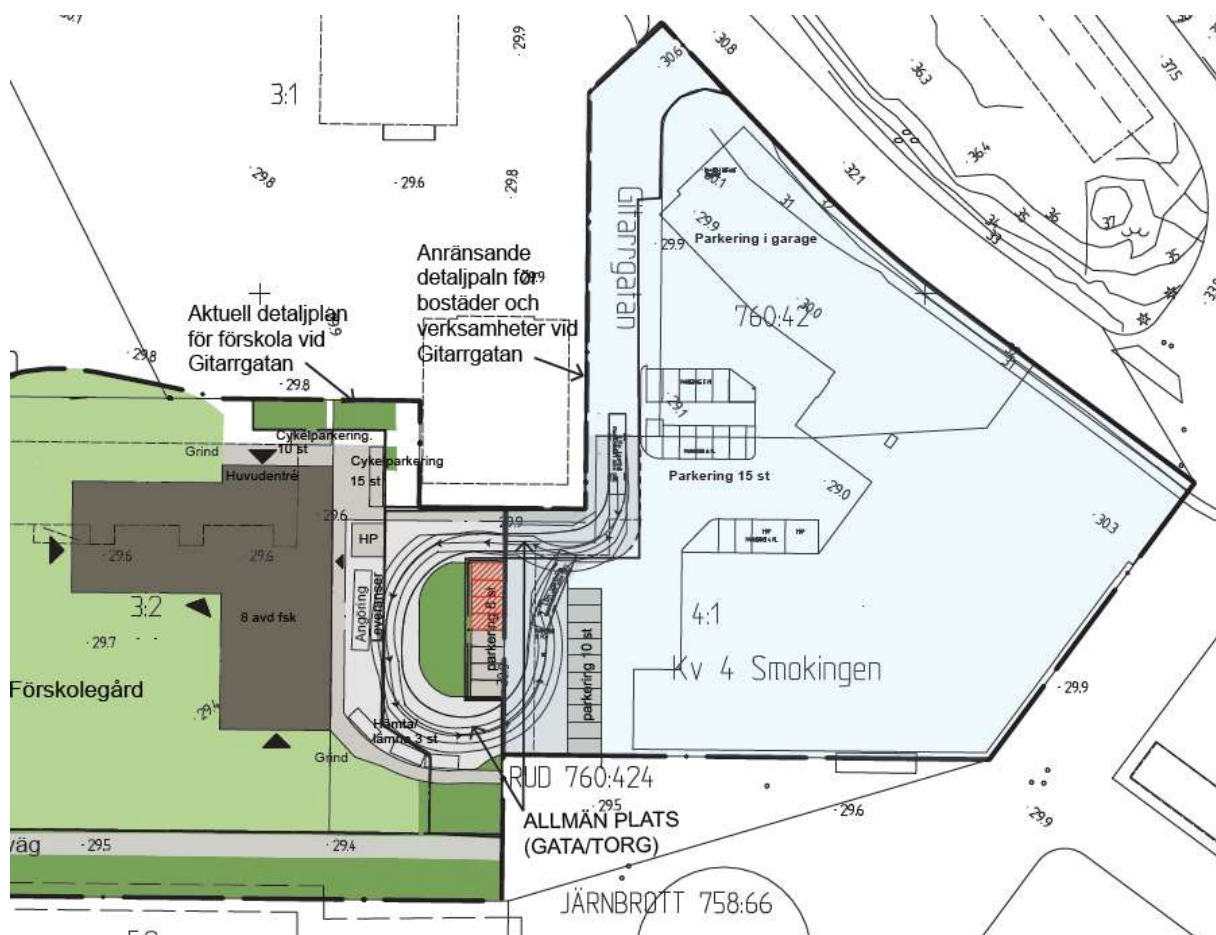
Inga mobilitetsåtgärder har föreslagits. Mobilitetsåtgärder är frivilligt för exploitören. Göteborgs stad uppmuntrar mobilitetsåtgärder som främjar ett hållbart resande.

## Sammanfattning analyssteg 4

Inget mobilitetsavtal om åtgärder planeras.

## **Rekommendationer om utformning av mobilitet och parkering**

- Friyta för utevistelse ska prioriteras framför parkering. Enligt riktlinjer för mobilitet och parkering krävs totalt 8 parkeringsplatser. 12 parkeringsplatser kan ordnas inom planområdet, 4 av dessa upplåts för besökande till dagligvaruhandel inom RUD 4:1. Det finns även möjlighet att tillämpa samnyttjande mellan verksamheterna.



Möjlig utformning av vändplan och parkeringar. Totalt kan 12 bilparkeringsplatser ordnas, minst 4 av dessa ska upplåtas till RUD 4:1 (rödmarkerade platser). Parkering för rörelsehindrade kan ordnas inom 25 meter från förskolans entré.

### Sammanfattning

- Behovet av bilparkeringsplatser för förskola beräknas till 8 p-platser inklusive 1 handikapparkering.
- Avtalsservitut inrättas för utfart mot Gitarrgatan via RUD 4:1.
- 4 parkeringsplatser inom förskolans fastighet upplåts till RUD 4:1.
- 25 cykelplatser