

Mobilitets- och parkeringsutredning för Rosendalsgatans förskola

2018-07-03



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

2018-07-03

Mobilitets- och parkeringsutredning

framtagen av SBK i arbetet med detaljplan för 1174/15

Rosendalsgatans förskola

Denna utredning bygger på ”Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad” och framtagen mall som följer analysstegen 1 - 4.

Sammanfattning

Planområdet ligger enligt Riktlinjer för mobilitet och parkering inom zon B, prioriterat utbyggnads- och kraftsamlingsområde. Exploateringar inom område B har ett lågt parkeringstal eftersom de är välförsörjda med kollektivtrafik.

Ur Riktlinjer för mobilitet och parkering står angående förskolor:

”För förskolor och skolor ska lämpligt utrymme för parkering bedömas i varje enskilt fall. Vid förskolor ska alltid anordnas lämpligt utrymme för lastning och lossning på eller i närheten av tomten. Därutöver gäller grundläggande krav om tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga.

I innerstaden inklusive Älvstaden, den utvidgade innerstaden och strategiska knutpunkter, bör utrymme för parkering utöver ovan angivna ändamål hållas nära noll.

Saknas tillräckliga utrymmen för att ordna friyta för barn och parkering ska alltid friyta prioriteras.”

Det finns inget parkeringstal för förskolor inom zon B framtaget, men vid ett logiskt resonemang, se nedan, kan man komma fram till att Lokalförvaltningens önskemål ligger över ”Riktlinjernas”, vilket innebär att verksamhetens önskemål kan gälla, alternativt minskas.

Inledning

Bakgrund och syfte

En separat förskola med upp till 8 avdelningar ska byggas i befintligt bostadsområde inom stadsdelen Sävenäs.

Stadsdelsförvaltningen Örgryte-Härlanda, som planområdet tillhör, garanterar inte parkeringsplatser till anställda och detta tillsammans med det mycket bra läget gällande kollektivtrafik leder till att antalet parkeringsplatser för bil ska minimeras.

Lokalförvaltningen som är intressent har gjort en behovsanalys med utgångspunkt av användning och drift av liknande förskoleverksamheter. Denna analys visar på ett behov av 4 parkeringsplatser för bil (varav en för rörelsehindrade) för verksamheten + 6 platser för att lämna/hämta. Utredningen syftar till att avgöra om detta behov kan ligga till grund för planförslaget eller vilka parkeringstal vi ska arbeta med. Förutom dessa platser ska plats för matleveranser respektive sophämtning anordnas samt plats för cyklar.

Mobilitets- och parkeringsutredning

Normalspannet (analyssteg 1)

Val av normalspann

Planområdet ligger enligt Riktlinjer för mobilitet och parkering inom zon B, prioriterat utbyggnads- och kraftsamlingsområde.

Resultat analyssteg 1

Normalspannet för bostäder inom zon A är 0,2 – 0,5 parkeringsplatser per lägenhet med genomsnittliga lägenhetsstorlekar. Motsvarande normalspann inom zon B är 0,3 – 0,6 bilplatser per lägenhet.

Parkeringsstal för förskolor ska inom zon A vara 0,3 parkeringsplatser per avdelning. Denna siffra inkluderar både parkering för personal och lämna/hämta. Detta skulle innebära totalt 2,4 parkeringsplatser för 8 avdelningar.

Motsvarande siffra finns inte framtagen för zon B. En förskola har i första hand ett lokalt upptagningsområde och ska framförallt ligga inom gångavstånd vilket gäller för alla zoner.

Om man ändå ökar till 0,4 parkeringsplatser per avdelning för zon B (motsvarar storleksskillnaden mellan zonerna för bostäder) ger det 3,2 parkeringsplatser.

Verksamhetens önskemål om 4 + 6 parkeringsplatser ger ett parkeringstal på 0,8.

Utan att det finns något exakt parkeringstal för förskolor inom zon B borde ovanstående resonemang ändå visa att verksamhetens önskemål överskrider vad som sägs i ”Anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad”.

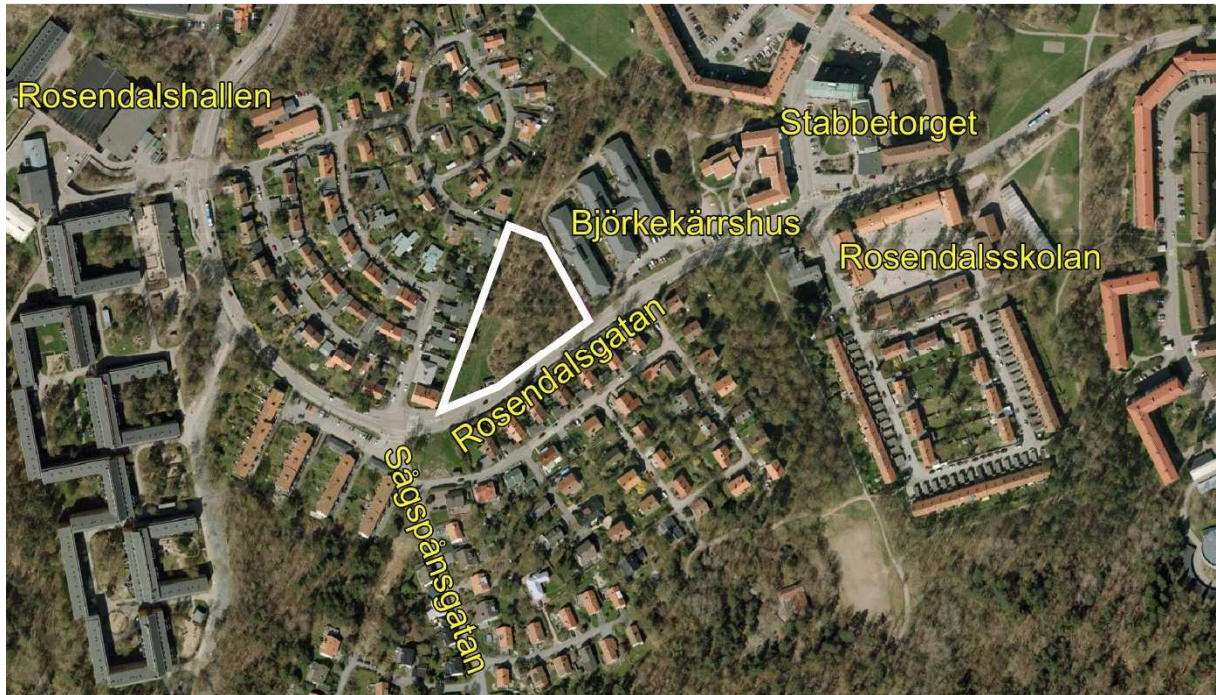
Angående cykelparkering står det i ”Anvisningarna” att för förskolor kan parkeringstal för cykel sättas relativt lågt. Detta då det främst är personal, hämtning och lämning samt eventuell dagsparkering för föräldrar som är aktuellt. För verksamheter ska 20 - 40% av de anställda kunna cykla till arbetet.

Den lägre procentsatsen, 20%, av anställda dvs. $0,2 \times 33$ personer (max antal personal se nedan analyssteg 3) = 6,6 = 7 cykelplatser. Sedan tillkommer plats för föräldrar som hämtar/lämnar med cykel, men bara tillfällig cykelparkering.

Eftersom parkeringstal för zon B saknas i riktlinjer och anvisningar i dagsläget men kan komma att arbetas fram kan det bli aktuellt att aktualisera mobilitetsutredningen igen i bygglovskedet.

Lägesbedömning (analyssteg 2)

Utredningsområde



Planområdet i sin omgivning med småhusbebyggelse och äldreboendet i öst.

Lokalt torg

Planområdet ligger nära Stabbetorget. Här finns viss service, busshållplats och många parkeringsplatser.

Sammanvägd tillgänglighet

Kollektivtrafik

Planområdet är försörjt med stombuss, linje 17. Det är 4 - 5 minuter mellan bussarna i högtrafik. Stabbetorget busshållplats ligger ca 200 meter bort öster om planområdet och Studiegångens hållplats cirka 270 meter väster om planområdet. Trots turtätheten skulle kapaciteten behöva öka morgon och kväll.

Cykel

Cykelbana finns på Rosendalsgatan som avgränsar planområdet. Cykelbanan ligger på ena sidan av gatan, förskolan ska ligga på den andra. Gång- och cykelbanan verkar användas flitigt. Gångbanan på norra sidan om Rosendalsgatan det vill säga på planområdets sida används i mindre utsträckning idag.

Övrigt

Befintligt bostadsområde är välförsörjt med bilparkering enligt tidigare normer. Här är dessutom parkering tillåten på omkringliggande gator. De boende utnyttjar gatuparkeringen i stor utsträckning. Här är dåligt med extra plats, men på Stabbetorget finns avgiftsbelagd parkering.

Ett visst samutnyttjande av parkeringsplatser skulle kunna ske med intilliggande äldreboende eftersom behoven för de olika verksamheterna är olika vid olika tider. Det kan vara möjligt enligt Lokalförvaltningen.

Yta förvaltd av Trafiknämnden med en detaljplan som tillåter parkering finns nära, sydväst om planområdet, som skulle kunna anläggas om det trots allt skulle behövas mer parkering i närområdet. Platsen utgör en buffert för förskolan, för boende- och allmän besöksparkering och kunde vara avgiftsbelagd.



Möjliga platser för kompletterande parkering enligt text ovan.

Påverkas befintlig bebyggelse?

Projektet tar inga befintliga parkeringsanläggningar i anspråk.

Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

Se resonemang ovan under *Övrigt*.

Reglering och prissättning av parkering på gatumark

Idag är det tillåtet att parkera på bostadsgatorna. Detta skulle kunna regleras vid behov.

Byggskede

Mobilitet och parkering för befintligt småhusområde behöver inte påverkas i byggskedet, men bilparkering för byggnadsarbetare kommer inte kunna erbjudas (i någon större omfattning) på planområdet, vilket skulle kunna föra med sig parkering inne på bostadsgatorna och skapa irritation, men vara tillåten/möjlig. Platsen för den nya återvinningsstationen skulle tillfälligt kunna användas som bilparkering under byggskedet utan att hårdgöras. Stabbetorget's avgiftsbelagda parkering finns också.

Resultat analyssteg 2

Förskoletomten och äldreboendet har samma förvaltare vilket underlättar samutnyttjande av parkeringarna. Om det skulle uppstå problem med ökad trafik och parkering på

omkringliggande bostadsgator finns reservytan i sydväst som kan anläggas för parkering. Här kan avgift tas ut.

Projektanpassning (analyssteg 3)

Verksamhetstyp/karaktär (för verksamheter)

Förskolan är tänkt att bli 8 avdelningar stor, vilket innebär ca 144 barn. Personalstyrkan blir då:

3 - 4 personal/avdelning = 28 personer (räknade med 3,5 pers./avd.)

1 - 2 personer för städ

2 - 3 personer för kök

Totalt (högt räknat): 33 personer (lågt räknat 31 personer)

Ungefär mellan kl. 8.30-15 är samtliga ur personalen på plats. Något färre innan och efter dessa tider. Sista halvtimmen innan stängning kanske det bara är 4 personer kvar.

Personalen kommer inte att erbjudas parkeringsplatser för bil. Chefer som inte arbetar i byggnaden kommer att besöka förskolan. Dessa och andra besökare till verksamheten vill man erbjuda 4 parkeringsplatser i anslutning till förskolan. Besökare kommer inte dagligen.

Möjligheter till samnyttjande av parkering

Verksamheten kan i viss mån utnyttja intilliggande äldreboendes parkeringsplatser. Planering och överenskommelse om detta underlättas av att de två verksamheterna har samma förvaltare. Eftersom verksamheternas behov av parkering är stort vid olika tider är förutsättningarna goda.

Fördelning av parkeringsplatser

Lokalförvaltningen önskar 4 parkeringsplatser för chefer och besökare till verksamheten (varav en för rörelsehindrade) + 6 bilplatser för lämna/hämta.

Denna utredning har kommit fram till att antalet kan minskas till sammanlagt 3 - 4 parkeringsplatser för bil inklusive lämna/hämta om man följer anvisningarna till "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad. Lokalförvaltningen anser att detta är för lite. Trafikkontoret är rädd för att trafiksituationen inte blir säker med så pass få parkeringsplatser varför denna mobilitetsutredning ändå öppnar för att tillåta mer än räkneexemplen ovan ger stöd för.

På en nyanlagd parkering mellan förskolan och äldreboendet placeras parkeringsplatser som kan användas både för att lämna och hämta barn och för verksamhetens parkering. Dessa platser skulle också kunna samutnyttjas för äldreboendets besökare under andra tider än förskolans. För att undvika att bilar ställer sig på gång- och cykelbanan samt förgårdsmarken med bland annat plats för matleveranser/sophämtning bör avskärmande åtgärder utformas.

Resultat analyssteg 3

Analysen innebär att det skulle kunna bli ett påslag för att lämna/hämta genom samutnyttjande med äldreboendets parkering. Den ger eventuellt också ett påslag för cykelparkering i förhållande till texten i "Anvisningarna" där det står att "p-tal för cykelparkering kan hållas lågt" för förskolor. Utredningen kommer också fram till en lägre (inte exakt) siffra för besöksparkering. Eftersom denna ska ligga på kvartersmark och konkurrera med barnens fria bör exploatören snarare följa det lägre talet än det av Lokalförvaltningen angivna. Att köra ut och in på besöksparkeringen innebär korsande av gångbana, vilket inte är lämpligt, särskilt inte när det är många bilar under en begränsad tid. Det kan finnas risk för u-sväng av de som vill vända tillbaka mot äldreboendets parkering om det är fullt på förskolans besöksparkering.

Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

Information

Föräldrarna informeras om att äldreboendets parkering finns som en resurs för att lämna och hämta barn om det blir så att denna parkering kan utnyttjas. Vidare poängteras vikten av att hämta och lämna till fots om man bor i närheten. Detta dels för att undvika trängsel i trafiken och minska avgaserna för allas hälsa, dels för att det finns pedagogiska fördelar samt hälsofördelar med att röra sig.

Kollektivtrafik

Som personalförmån ges kollektivtrafikkort?

Cykel.

Cykelparkering görs väderskyddad för personalens cyklar. Barnvagnsrum dimensioneras för att även rymma cykelkärror.

Resultat analyssteg 4

Föreslagna åtgärder ger inga avdrag.

Gunilla Lagerquist, planarkitekt Stadsbyggnadskontoret