

Parkeringsutredning – Litteraturgatan / Backa Röd



2015

Koucky & Partners AB

På uppdrag av Okidoki! Arkitekter,
Egnahemsbolaget och Bostads AB Poseidon

Titel: Parkeringsutredning Litteraturgatan/Backa Röd
Författare: Martin Forsberg
Medarbetare: Lena Nilsson
Uppdragsgivare: Okidoki! Arkitekter, Bostads AB Poseidon och
Egnahemsbolaget
Kontaktpersoner: Cathrine Gerle, Bostads AB Poseidon
Maja Ivarsson, Okidoki! Arkitekter
Martin Forsberg, Koucky & Partners AB
Uppdragsnummer: 15019

Datum: 2015-06-09

Bild på framsida: Martin Forsberg

Sammanfattning

Området längs Litteraturgatans västra sida ska bebyggas med 500-700 nya bostäder på ytor som idag till stor del används som parkeringsytor för den befintliga bebyggelsen i området. I och med den tillkommande exploateringen ska alltså dels parkeringar för de idag boende i området ersättas, samtidigt som tillskottet som nyexploateringen genererar ska tillgodoses. Utöver detta genererar ett antal outnyttjade byggrätter ett fåtal parkeringsplatser.

Denna parkeringsutredning utreder hur parkeringsfrågan ska lösas inför detaljplansskedet. Rapporten innehåller en rad parkeringstalskalkyler som klagör:

- Antal bilparkeringsplatser som det befintliga bostadsbeståndet genererar enligt ordinarie parkeringstal
- Antal bilparkeringsplatser som det tillkommande området genererar enligt ordinarie parkeringstal samt tillkommande parkeringar för de outnyttjade byggrätterna.
- Sammanfattande p-talskalkyl över området för bilparkering
- Antal cykelparkeringar som det tillkommande området genererar enligt ordinarie parkeringstal

Denna rapport presenterar även antal uthyrda platser i området idag samt uppgifter från en beläggningsstudie genomförd av Trivektor (2015). Olika parkeringslösningar diskuteras också.

Totalt visar parkeringsutredningen att området för detaljplaneskedet behöver lösa 1349/1437 stycken bilparkeringsplatser baserat på parkeringstalen (Göteborgs Stad, 2011) med beaktande att ersätta dagens uthyrda platser. Spannet förklaras av huruvida BTA räknas endast för bostadsytor och lokal (handel och kontor) eller om även BTA för vind tillkommer.

Likt andra näraliggande områden har Litteraturgatan god tillgänglighet till kollektivtrafik med flera busslinjer inklusive stombussar. Till och från området finns det också goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik och framtida ombyggnationer kommer exempelvis innebära att dubbelriktade, separerade cykelbanor byggs på båda sidorna om Litteraturgatan vilket kommer höjda attraktiviteten för både gång och cykel.

Under kap 4 *Parkeringslösningar* presenteras och diskuteras de olika resultaten baserat på hur BTA ska räknas gällande om vindsutrymme ska inkluderas i BTA eller ej.

Innehållsförteckning

1 Inledning	5
1.1 Syfte och mål.....	5
1.2 Metod	5
1.3 Definitioner	5
1.4 Aktörer.....	5
1.5 Avgränsningar och förutsättningar	5
2 Litteraturgatan/Backa Röd	6
2.1 Bakgrund	6
2.2 Området Litteraturgatan/Backa Röd.....	7
2.3 Parkeringar i området idag	8
2.4 Tillkommande parkeringar i området.....	10
2.5 Summering bilparkering	11
2.6 Åtgärder som påverkar p-talen.....	11
2.7 Kollektivtrafik, gång och cykel	11
3 Parkeringstal	14
3.1 Förutsättningar för uträkning av P-tal	14
3.2 Förklaring till kolumnerna i tabellerna.....	14
3.3 P-talskalkyl för bil enligt beräkning för detaljplan	16
3.4 P-talskalkyl för cykel enligt beräkning för detaljplan.....	21
4 Parkeringslösningar	23
5 Referenser	24
Bilaga 1 Parkeringsskiss Litteraturgatan	25
Bilaga 2 PM Bostäder vid Backa grön – Särskild parkeringsutredning.....	26

1 Inledning

1.1 SYFTE OCH MÅL

Denna parkeringsutredning ligger till grund för detaljplan för det anvisade området. Utredningen presenterar material och uträkningar både för det befintliga området och för den exploatering som planeras. Presenterade parkeringstal, för detaljplan, anger det maximala antalet bilparkeringsplatser för området och antalet cykelparkeringsplatser.

1.2 METOD

Parkeringsutredningen har genomförts via informationsinsamling, främst från Okidoki! Arkitekter och Bostads AB Poseidon men även från Göteborgs Stad.

Kompletterande beläggningsstudie är framtagen av Trivector och skickas som separat rapport.

1.3 DEFINITIONER

BTA - Bruttototalarea
BPL - Bilparkeringsplats
CPL – Cykelparkeringsplats
LGH - Lägenhet

1.4 AKTÖRER

Området utvecklas dels av Bostads AB Poseidon samt av Egnahemsbolaget, båda tillhörande Förvaltnings AB Framtiden.

1.5 AVGRÄNSNINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Denna parkeringsutredning omfattar det anvisade området (se Bild 1), och presenterar uträkningar för det befintliga området, samt för den exploatering som planeras.

Förutsättningar i närliggande områden har tagits i beaktning, till exempel när det kommer till reduktion för god tillgänglighet till kollektivtrafik.

2 Litteraturgatan/Backa Röd

2.1 BAKGRUND

På området, längs Litteraturgatans västra sida, även kallat Backa Röd skall ett tillskott av cirka 500-700 nya lägenheter byggas. Redan idag finns i området 1626 lägenheter, vilka tillsammans med tillskottet ger en total mängd lägenheter på cirka 2100-2300 lägenheter i området.

Detaljplanen syftar till att utveckla området utmed Litteraturgatan genom förtätning av befintlig bebyggelse. Totalt medger detaljplanen cirka 500-700 nya bostäder, utbyggnad av offentlig service samt kommersiell verksamhet i strategiska hållplatslägen. Intentionen är att skapa en variation i den nya bebyggelsen med olika bostadstyper och upplåtelseformer för att komplettera befintligt bostadsbestånd.

I utvecklingen ingår även en ombyggnad av Litteraturgatan till en stadsgata där kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik prioriteras. En framtida utbyggnad av spårvagnstrafik till Backa ska möjliggöras. Bilparkering ligger idag i områdets ytterkanter vilket innebär bilfria bostadsgårdar, vilka ska bibehållas.

Befintliga bilparkeringar är främst placerade som markparkeringar samt i garage i två plan. Totalt finns det 1074 stycken förhyrda parkeringsplatser och 127 besöksparkeringar i området, totalt alltså 1201 stycken parkeringsplatser.

Området byggdes under slutet av 1960-talet, vilket innebär att det utvecklades med ett gällande parkeringstal på 1,2 bilparkeringsplatser per lägenhet. Sedan dess har parkeringstalen ändrats kraftigt och även anpassats efter typ av lägenhet och lägenhetsstorlek. Området ligger enligt rådande "Vägledning till parkeringstal..." (2011) i zonen Övriga Göteborg, vilket ger parkeringstal 0,46 per lägenhet för mindre lägenheter och 0,65 per lägenhet för större lägenheter vid uträkning av parkeringstal, samt 0,07 besöksparkeringar per lägenhet. Baserat på dessa riktlinjer, inklusive reduktion för god kollektivtrafik, genererar det befintliga bostadsbeståndet 879 stycken parkeringar (Se 3.3.1 *P-talskalkyl för bil vid detaljplaner – befintlig bebyggelse*). Sett till dagens riktlinjer finns det alltså ett visst överskott av parkeringsplatser i området då det totala antalet platser idag är 1201 stycken.

Vid uträkning efter p-tal i detaljplanen från 1968, alltså 1,2 bilparkeringsplatser per lägenhet, blir antalet parkeringsplatser 1951 stycken (1626 lägenheter x 1,2 bilparkering/lägenhet). Detta anses dock ge en felaktig bild då detaljplanen är gammal och inte ger en korrekt bild av hur samhällets behov ser ut idag. Dessutom är det gamla p-talet endast baserat på antal lägenheter medan de nya är anpassade efter storlek och då denna är känd för området kan talen beräknas med större behovssäkerhet med de nya p-talen. Uthyrningsgraden i området och den faktiska användningen tyder också på att behovet är i linje med dagens riktlinjer, och inte de som var aktuella 1968.

Området utvecklas dels av Bostads AB Poseidon dels av Egnahemsbolaget, både företag under AB Framtiden. Fördelning är cirka 75 procent hyresrätter, som ska byggas av Bostads AB Poseidon, och cirka 25 procent bostadsrätter, som ska byggas av Egnahemsbolaget.

2.2 OMRÅDET LITTERATURGATAN/BACKA RÖD

I denna del presenteras Litteraturgatans och Backa Röds förutsättningar gällande tillgänglighet till kollektivtrafik samt gång och cykel.

Det befintliga området är markerat med röda linjer, tillkommande exploateringsområde är markerat med turkosa linjer. Orangemarkerat område, Kvarter 12, är undantaget då det ej har bostadsändamål och vars framtida verksamhet planeras rymma sitt parkeringsbehov inom det angivna området.

Bild 1 Backa Röd/Litteraturgatan



2.3 PARKERINGAR I OMRÅDET IDAG

I området idag finns det 1074 stycken boendeparkeringsplatser samt 127 stycken besöksparkeringar, alltså 1201 stycken bilparkeringsplatser. Se Tabell 1 nedan för fördelning bland de olika boendeparkeringsplatserna. Se Bild 2 nedan för placering av parkeringsplatser i området idag.

Bild 2 Backa Röd/Litteraturgatan Parkeringsplatser



Tabellerna nedan sammanfattar det totala antalet platser som finns i området idag, boendeparkeringar (Tabell 1), besöksparkeringar (Tabell 2) samt projektering vid Wadköpingsgatan (Tabell 3). I Tabell 1 listas de olika parkeringsplatserna i området idag, hur många som är lediga och hur många som är uthyrda, siffrorna är från 2014.

Tabell 1 Sammanställning boendeparkeringar

Plats	Antal parkeringsplatser		
	Totalt	Lediga (2014)	Uthyrda (2014)
Backa Västra			
P1, Katjas gata	80	2	78
P2, Julias gata	123	78	45
P2, Jacobs gata - garage	62	9	53
P3, Jacobs gata	184	118	66
Totalt Västra	449	207	242
Backa Södra			
P4, Hjalmar Bergmans gata	51	1	50
P5, Hjalmar Bergmans gata	29	1	28
P5, Hjalmar Bergmans gata - garage	52	1	51
P6, Hjalmar Bergmans gata	55	1	54
P6, Hjalmar Bergmans gata - garage	20	1	19
Totalt Södra	207	5	202
Backa Norra			
P7, Baron Rogers gata	109	0	109
P7, Baron Rogers gata - garage	103	0	103
P8, Baron Rogers gata	83	0	83
P9, Markurellgatan	35	0	35
P9, Markurellgatan - radgarage	14	0	14
P10, Markurellgatan	10	0	10
P10, Markurellgatan - radgarage	14	0	14
P11, Markurellgatan	50	0	50
Totalt Norra	418	0	418
Totalt i området	1074	212	862

Till befintliga boendeparkeringar tillkommer totalt 127 stycken besöksparkeringar. Inventering av beläggningsgrad (Trivector, 2015) visar en beläggningsgrad på besöksparkeringarna mellan 41-44 procent. Fördelningen av besöksparkeringar presenteras i Tabell 2 nedan:

Tabell 2 Sammanställning besöksparkeringar

Befintliga besöksparkeringar	
Plats	Antal
Katjas gata	17
Jacobs gata	34
Hjalmar Bergmans gata	28
Baron Rogers gata	23
Markurellgatan	25
Totalt	127

För den pågående projekteringen vid Wadköpingsgatan, se siffror i Tabell 3. Dessa tal är med i uträkningarna av parkeringstalen, men räknas bort från behovet av parkeringsplatser av befintlig bebyggelse inom det aktuella exploateringsområdet, då de redan är lösta. Parkeringarna i Tabell 3 är de som anläggs utöver de som tillhör de planerade radhusen/terrasslägenheterna som ska byggas, vilka löser sin parkering inom egen tomt och räknas således inte med i denna rapport.

Tabell 3 Pågående projektering Wadköpingsgatan

Pågående projektering	
Wadköpingsgatan/Backa Södra	Antal platser
NY, Katjas gata	10
P2, Julias gata	19
P2, Jacobs gata - garage	75
P3, Jacobs gata	53
Fd vpl, Blendas gata	10
NY, Blendas gata	23
Övriga, Blendas gata	6
Totalt	196

Befintliga parkeringsplatser på Katjas Gata är 80 stycken boendeparkeringar, samt 17 stycken besöksparkeringar. På ytan för parkeringen finns byggrätt för 4800 BTA (ytan mellan Katjas Gata och Julias Gata). Vid bebyggelse av denna yta ska det byggas 24 stycken mark- och terrasshus, vilka genererar 24 stycken boendeparkeringar (besöksparkeringar tillkommer). Tillkommande bebyggelse på denna yta löses inom gällande mark. Denna yta med möjlig framtida parkering tas därför inte med i beräkningen.

2.3.1 Belägningsgrad och faktisk användning

I området idag finns det 1074 stycken förhyrda bilparkeringsplatser där 862 stycken platser är uthyrda, vilket ger en uthyrningsgrad av cirka 80 procent. Uthyrningsgraden kan delvis förklaras av de relativt låga priserna för parkering i området. De innebär till exempel att vissa hyresgäster i området hyr flera platser och att en del platser hyrs för parkering av husbilar. Markparkering kostar 240 kr/månad, parkering under tak 400 kr/månad, parkering under tak i bur 440 kr/månad samt radgarage 645 kr/månad, baserat på 2015 års kostnader.

I belägningsstudien för området (Trivector, 2015) framgår det att den faktiska användningen av parkeringsplatserna uppgår till 689 stycken bilar inklusive 5 procent påslag för det antal bilar som kan tänkas ha varit borta under tiden för inventeringen. Inventeringen genomfördes kvällstid (20.30 - 21.30) under två vardagar (2-3 september) samt söndagen den 30 augusti (12.00).

2.4 TILLKOMMANDE PARKERINGAR I OMRÅDET

2.4.1 Tillskott genererat av kommande exploatering

Enligt beräkningar baserade på "Vägledning för parkeringstal..." (2011) genererar den kommande exploateringen vid Litteraturgatan 510-598 stycken platser. Spannet beror på om BTA för vind ska räknas in eller ej. Se p-talskalkyler under 3.3.3 *Parkeringsstal för bil vid detaljplan – tillkommande bebyggelse.*

2.4.2 Outnyttjade byggrätter

I området finns det också en del ytor som är outnyttjade byggrätter. Då en stor del av ytorna redan är bebyggda, och att det främst är "småbitar" kvar räknas 50 procent av BTA (totalt BTA för de outnyttjade byggrätterna är 12 390 m²) som genererande. 50 procent av total BTA, alltså 6195 m² genererar enligt "Vägledning till parkeringstal..." (2011) beräkning vid detaljplan 46 stycken parkeringsplatser inklusive reduktion för god kollektivtrafik ((7,2/1000) + (1,0/1000m²) - 10 procent)).

2.5 SUMMERING BILPARKERING

Idag i området finns det 1201 stycken bilparkeringsplatser, varav 1074 är förhyrda boendeparkeringar och 127 stycken är besöksparkeringar. Parkeringstalen för det befintliga området genererar efter reduktion för god kollektivtrafik 879 stycken bilparkeringar (Se *P-talskalkyl 3.3.1 Parkeringstal för bil vid detaljplan – befintlig bebyggelse*).

Nyexploateringen genererar 510 stycken bilparkeringar enligt p-talen som riktlinje och beräknat på BTA Bostad samt BTA för Kontor och Handel. Om även BTA Vind räknas genererar den tillkommande bebyggelsen 598 stycken platser. Tillkommer gör även de 46 stycken platser som genereras av outnyttjade byggrätter i området. Behovet av bilparkering längs Litteraturgatan är således totalt 1349-1437 stycken bilparkeringar.

Se eventuella lösningar och scenarion under kapitel 4 *Parkeringslösningar*.

2.6 ÅTGÄRDER SOM PÅVERKAR P-TALEN

I Bilaga 2 i PM "Bostäder vid Backa Grön - Särskild parkeringsutredning" (Trivector, 2015) listas åtgärder för minskad efterfrågan på parkering. I bilagan presenteras åtgärder såsom bilpool, cykelparkering, cykelverkstad, cykelpool, *Mobility Management*-åtgärder, att synliggöra faktiska parkeringskostnader samt möjligheter till samnyttjande av parkeringsplatser. Bilaga 2 tydliggör även vad ett avtal mellan byggherre och kommun bör innehålla för att säkerställa att efterfrågan på bilparkering i området kan bibehållas, eller minskas för att uppmuntra kommunen att överväga att sänka parkeringstalen inom området.

Vidare utredning kring vilka åtgärder som kan påverka parkeringstalen i området Litteraturgatan/Backa Röd bör undersökas mer i detalj vid behov.

2.7 KOLLEKTIVTRAFIK, GÅNG OCH CYKEL

Utöver de listade åtgärderna i PM "Bostäder vid Backa Grön – Särskild parkeringsutredning" (Trivector, 2015) påverkar möjligheterna att åka kollektivt, samt att kunna gå och cykla behovet av privat bilparkering. I denna del presenteras övergripande områdets tillgänglighet med kollektivtrafik inklusive ett par referensprojekt som erhållit reduktion för god kollektivtrafik. Även gång- och cykelmöjligheter inom och till närliggande målpunkter presenteras.

2.7.1 Tillgänglighet till kollektivtrafik

Längs Litteraturgatan finns det ett flertal busshållplatser som nås mellan några få minuter upp till cirka sju minuters promenad från olika delar av området (Vägbeskrivning, Google Maps, 2015). Den ombyggnation av Litteraturgatan som planeras innebär också att det förbereds för spårvagn, vilket i framtiden ytterligare ökar kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktiviteten i området. Längs Litteraturgatan och i koppling till området finns från Selma Lagerlöfs torg i norr till Björkrisvägen i söder två andra busshållplatser: Backa Kyrkogata och Sägengatan. Från dessa hållplatser går två stombusslinjer, buss 18 (Skälltorpsvägen – Backa – Johanneberg) och buss 19 (Backa – City – Fredriksdal), dessutom går buss 45 (Bäckebo – Hjalmar Brantingsplatsen – Marklandsgatan). Exempel på restider är, från Backa Kyrkogata till Selma Lagerlöfs Torg två minuter, till Hjalmar Brantingsplatsen nio minuter och till Lindholmen mellan 15 till 21 minuter. Från Sägengatan till Brunnsparken/Gustaf Adolfs Torg tar det 15 minuter, till Wieselgrensplatsen 18 min och till Korsvägen 27 minuter (Reseplaneraren Västtrafik, 2015).

2.7.2 Referenser avseende reduktion för god kollektivtrafik

Exempel på näraliggande områden och planer som har erhållit reduktion vid beräkning av antalet bilparkeringsplatser grundat på god tillgänglighet till kollektivtrafik:

Detaljplan för området vid Selma Lagerlöfs torg, etapp 1 inom stadsdelen Backa i Göteborg (diarienummer 0701/10) (Göteborgs Stad, 2014)

I detaljplanen för utvecklingen av Selma Lagerlöfs torg framgår det att parkeringstalen fått godkänt med en reduktion på tio procent på grund av att området har god tillgänglighet till kollektivtrafik.

Detaljplan för "Bostäder vid Wadköpingsgatan" inom stadsdelen Backa i Göteborg (diarienummer 0561/08 (Göteborgs Stad, 2012)

I planhandlingen för detaljplan för bostäder vid Wadköpingsgatan godkändes parkeringsnorm efter zon "Övriga Göteborg" samt tio procents reduktion för god tillgänglighet till kollektivtrafik.

Dessa två detaljplaner, i ett näraliggande område och i det berörda området, har båda räknat med en reducering på tio procent på parkeringstalen. Området, Backa Röd, som denna parkeringsutredning behandlar har alltså redan visat sig ha god tillgänglighet till kollektivtrafik i andra detaljplaner. Selma Lagerlöfs Torg har till exempel samma antal busslinjer som det exploaterade området längs Litteraturgatan. Området har alltså god försörjning när det kommer till busstrafik, med täta turer till och från de näraliggande och stora arbetsplatsområdena Lindholmen och Backaplan. Således bör även denna områdesutveckling kunna räkna in en tioprocentig reduktion av parkeringstalen för god tillgänglighet till kollektivtrafik.

2.7.3 Tillgänglighet med gång och cykel

I denna del presenteras tillgänglighet för gång och cykel gällande restid till olika målpunkter i närområdet samt till några tänkbara målpunkter för cykelpendling. Tiderna är hämtade från *Trafiken.nu*.

Bild 3 Cykelvägar och cykelparkering (Trafiken.nu, 2015)

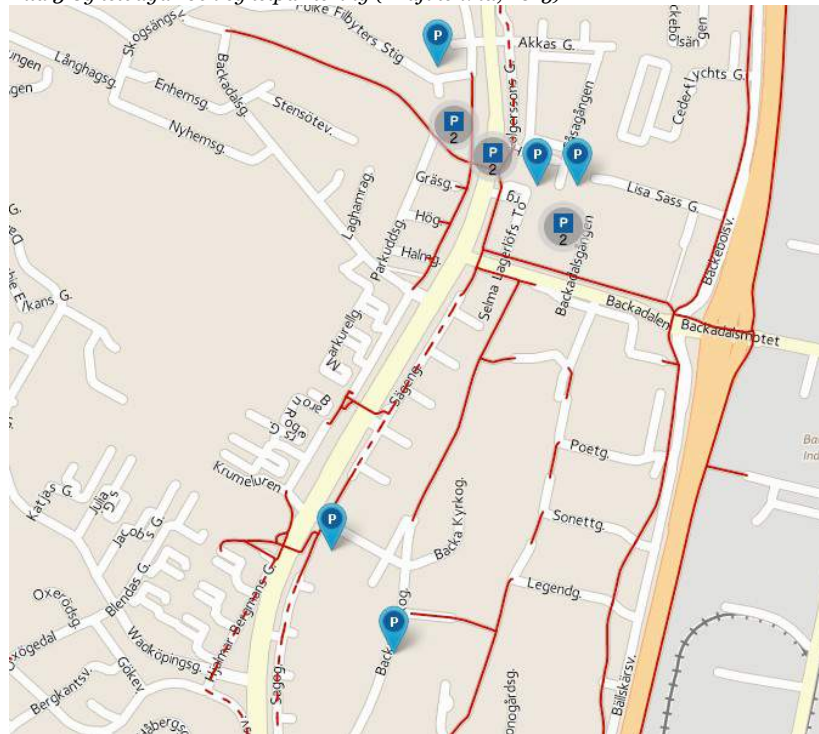


Bild 3 ovan visar cykelvägar i området idag samt placering av allmänna cykelparkeringar. Som kartan visar är det relativt få separerade cykelvägar där en del sträckor (streckade) är blandtrafik. Inom området kan det tänkas vara säkert för de allra flesta att cykla även om separata cykelvägar saknas. Då Litteraturgatan ska byggas om till en stadsgata, innefattar det att dubbelriktade, separerade cykelbanor kommer anläggas på vardera sidan om Litteraturgatan. Detta kommer öka tillgängligheten och attraktiviteten för att både gå och cykla inom området, då konflikter mellan gående och cyklister minskar när dessa trafikslag är tydligt åtskilda i infrastrukturen. Dessa åtgärder, tillsammans med lugna lokalgator skapar goda möjligheter att cykla inom området och till handel, såsom Netto och Selma Lagerlöfs plats.

Det tar ca 4-5 minuter från norra till södra delen av området med cykel, alltså nås till exempel Netto eller Selma Lagerlöfs plats inom några få minuter oavsett var i området personen bor. Exempel på tid att cykla till olika målpunkter, från mitten av området, är cirka: 13 min till Backaplan, 15 min till Gamlestaden, 18 min till Lindholmsspiren, och 20 minuter till Göteborg C.

För gående tar det cirka 5 min att gå från mitten av området (Jacobs gata 93) till Netto, 11-13 minuter till Selma Lagerlöfs plats och cirka 5 min till närmsta busshållplats (Trafiken.nu).

3 Parkeringstal

3.1 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UTRÄKNING AV P-TAL

Här förklaras förutsättningarna för uträkning av parkeringstal.

3.1.1 Parkeringszon bil

Området ligger i zon *Övriga Göteborg* enligt zonindelningen för parkering (Göteborgs Stad, 2011).

3.1.2 Parkeringszon cykel

Området ligger i zonen *Övriga Göteborg* enligt zonindelningen för parkering (Göteborgs Stad, 2011)

3.2 FÖRKLARING TILL KOLUMNERNA I TABELLERNA

Här förklaras de olika kolumnerna i p-talskalkylerna nedan. För befintligt område är aktörerna Bostads AB Poseidon, SGS (Fastigheten ägs av Bostads AB Poseidon) och MedicHus och för det planerade området (exploateringen längs Litteraturgatan) är aktörerna Bostads AB Poseidon och Egnahemsbolaget. Observera att alla rubriker/kolumner inte finns med i alla uträkningar.

3.2.1 Aktör

Anger vilken aktör beräkningen avser.

3.2.2 Antal lägenheter

Anger aktörens totala antal lägenheter

3.2.3 Antal små lägenheter

Anger aktörens totala antal små lägenheter (1:or och 2:or)

3.2.4 Antal större lägenheter

Anger aktörens totala antal större lägenheter (3:or och större, inklusive radhus)

3.2.5 Yta

Anges i BTA, alltså bruttototalarea angivet i m²

3.2.6 Boende

Antal bil- eller cykelparkeringsplatser för boende räknas enligt gällande parkeringsnorm. Området räknas som zon *Övriga Göteborg* (Göteborgs Stad, 2011).

För cykelparkering för boende bör dessa placeras i förråd, cykelgarage eller likande

3.2.7 Besök

Antal bil- eller cykelparkeringsplatser för besök räknas enligt gällande parkeringsnorm. Området räknas som zon *Övriga Göteborg* (Göteborgs Stad, 2011).

För cykelparkering för besökande bör dessa placeras vid entréer.

3.2.8 Outnyttjade byggrätter (befintliga)

De befintliga outnyttjade byggrätterna anges i m² och beräknas enligt gällande parkeringsnorm i zon Övriga Göteborg.

3.2.9 Summa (innan reduktion)

Anger det totala antalet platser som gällande parkeringsnorm ger, utan eventuella reduktioner.

3.2.10 Reduktion för god tillgänglighet till kollektivtrafik

Visar antal platser som reduceras efter att området räknas ha god tillgänglighet till kollektivtrafik (se avsnitt 2.2.1 *Tillgänglighet till kollektivtrafik*).

3.2.11 Ger antal

Visar totala antal platser för området enligt gällande parkeringstal inklusive reduktion för god tillgänglighet med kollektivtrafik.

3.3 P-TALSKALKYL FÖR BIL ENLIGT BERÄKNING FÖR DETALJPLAN

Nedan presenteras p-talskalkyler för befintliga området, tillskottet i och med utvecklingsområdet samt en kalkyl med det totala behovet av antalet bilparkeringsplatser. Samtliga uträkningar är baserade på "Vägledning för parkeringstal ..." (Göteborgs Stad, 2011) som ligger till grund för detaljplaner.

3.3.1 Parkeringstal för bil vid detaljplan – befintlig bebyggelse

Nedan presenteras beräkningar för antal parkeringsplatser för det befintliga lägenhetsbeståndet inom Backa Röd.

Figur 1 Beräkning för antal bilparkeringsplatser för befintlig bebyggelse – Enligt ordinarie p-tal minus reduktion för god kollektivtrafik

Aktör	Antal lgh	Antal små lägenheter		Antal större lägenheter		Boende			Besök			Summa innan reduktion	Reduktion god kollektiv-trafik Reduktion	Ger antal
		1, 1,5, 2	3, 4, övriga	P-tal/lgt	Antal	Summa	P-tal/lgt	Antal	Summa					
Poseidon	1502	827	675	0,46 0,65	380 439	819	0,07 0,07	58 47	105	924	92	832		
Poseidon (student)	124	124		0,25 0,25	31 0	31	0,07 0,07	9 0	9	40	4	36		
MedicHus (FK)												11		
	1626	951	675			850			114	964	96	879		

Kommentar: Totalt inom området genererar det befintliga lägenhetsbeståndet 879 stycken bilparkeringsplatser. För avdrag och tillägg av bilparkeringsplatser se den sammanfattande tabellen, 3.3.4 Parkeringstal för bil vid detaljplan - totalt. Det är inte angivet antalet lägenheter för MedicHus, dock är antalet bilparkeringsplatser enligt detaljplan (Göteborgs Stad, 2012), elva stycken inräknade i totalen.

3.3.2 Befintliga outnyttjade byggrätter

De befintliga outnyttjade byggrätterna i området genererar 46 stycken bilparkeringsplatser. Beräknad BTA är reducerad i beräkningen med 50 procent då dessa ytor till stor del redan är bebyggda och ytorna som finns kvar är "småstumpar". 12 390 BTA för de befintliga outnyttjade byggrätterna, där 50 procent innebär 6195 m² vilket genererar enligt "Vägledning till parkeringstal..." (2011) 46 stycken parkeringsplatser inklusive reduktion för god kollektivtrafik ((7,2/1000 m²) + (1,0/1000m²) – 10 procent)).

3.3.3 Parkeringstal för bil vid detaljplan – tillkommande bebyggelse

Nedan presenteras beräkningar för det tillkommande exploateringsområdet längs Litteraturgatans västra sida. Beräkningarna utgår från ”Vägledningstal för parkering ...” (Göteborgs Stad, 2011). **OBS: Angivna siffror kan komma att justeras!**

Figur 2 Beräkning av antalet bilparkeringsplatser för tillkommande bebyggelse, enligt ordinarie p-tal minus reduktion för god kollektivtrafik - BTA Bostad

Aktör	Yta BTA	Boende Enligt norm 7,2/1000 m ²	Besök Enligt norm 1/1000 m ²	Summa	Reduktion god kollektivtr.	Ger antal
Poseidon	50 288	362	50	412	41	371
Egnahemsbolaget	16 763	121	17	137	14	124
		483	67	550		495

Figur 3 Beräkning av antalet bilparkeringsplatser för det tillkommande exploateringsområdet, enligt ordinarie p-tal minus reduktion för god kollektivtrafik - BTA Bostad samt BTA Vind

Aktör	Yta BTA	Boende Enligt norm 7,2/1000 m ²	Besök Enligt norm 1/1000 m ²	Summa	Reduktion god kollektivtr.	Ger antal
Poseidon	59 288	427	59	486	49	438
Egnahemsbolaget	19 763	142	20	162	16	146
		569	79	648		583

Figur 4 Beräkning av antalet bilparkeringsplatser för det tillkommande exploateringsområdet, enligt ordinarie p-tal minus reduktion för god kollektivtrafik - BTA Handel

Aktör	Yta BTA	Handel, besökande Enligt norm 20/1000 m ²	Handel, sysselsatta Enligt norm 1,5/1000 m ²	Summa	Reduktion god kollektivtr.	Ger antal
Poseidon	625	13	1	13	1	12
		13	1	13		12

Figur 5 Beräkning av antalet bilparkeringsplatser för det tillkommande exploateringsområdet, enligt ordinarie p-tal minus reduktion för god kollektivtrafik - BTA Kontor

	Yta BTA	Kontor, besökande Enligt norm 0,5/1000 m ²	Kontor, sysselsatta Enligt norm 5/1000 m ²	Summa	Reduktion god kollektivtr.	Ger antal
Poseidon	625	0	3	3	0	3
		0	3	3		3

Kommentar: Beräkningarna ovan visar på det antal bilparkeringsplatser som det tillkommande exploateringsområdet genererar. Figur 2 innefattar BTA för Bostad. Figur 3 innefattar även BTA Vind. Figur 4 visar uträkning för Handel och Figur 5 visar uträkning för Kontor. Fördelningen av BTA Bostad och BTA Vind baseras på 75 procent hyresrätter som ska byggas av Bostads AB Poseidon och 25 procent bostadsrätter som ska byggas av Egnahemsbolaget. BTA för Handel samt Kontor är i dagsläget totalt 1250 m², dock är fördelningen inte klar, däremot ska de 1250 m² byggas av Bostads AB Poseidon.

Totalt genererar det tillkommande området alltså 510-598 bilparkeringar inklusive 15 stycken efter BTA Handel och Kontor (12 stycken för Handel + 3 stycken för Kontor).

3.3.4 Parkeringstal för bil vid detaljplan – totalt

Tabellen nedan sammanfattar det befintliga behovet och det tillskott som exploateringsområdet genererar. Avdrag görs för de bilparkeringar som redan är lösta (196 stycken bilparkeringsplatser vid Wadköpingsgatan). Tillägg görs för de outnyttjade byggrätter som finns inom det angivna området.

Figur 6 Sammanfattning av det totala antalet bilparkeringsplatser som det befintliga och det tillkommande området genererar:

Sammanfattning av det totala antalet bilparkeringsplatser som det befintliga och det tillkommande området genererar

	BTA	Norm DP	BPL	
Antal uthyrda platser 2015			862	
Befintliga besöksparkeringar			127	
dp Wadköpingsgatan (redan lösta)			-196	
Tillkommer - outnyttjade byggrätter	6 195	7,2/1000m ²	46	
Nyexploatering			510	598 Inkl. BTA Vind (BTA för Handel och Kontor är medräknade i båda poster)
Totalt behov			1 349	1437

Slutsats: Figur 6 sammanfattar behovet i området Backa Röd. Utredningsscenario som förordas är scenario "Uthyrningsgrad" som baseras på antalet uthyrda platser idag (862 stycken), dagens antal besöksparkeringar (127 stycken), vad det tillkommande exploateringsområdet (510/598 stycken) och de outnyttjade byggrätterna (46 stycken) genererar samt avdrag på totalen för de parkeringsplatser som redan är lösta vid Wadköpingsgatan (-196 stycken). Totalt blir behovet 1349 stycken bilparkeringsplatser. Observera att antalet som presenteras för nyexploateringen är beräknad på BTA Bostad samt BTA för Handel och Kontor. Adderas även BTA Vind genererar de ytor ytterligare 88 platser, vilket ger ett totalt behov av 1437 stycken platser. Spannet är alltså 1349/1437 stycken platser. I nedanstående resonemang används totalsiffran 1349 stycken platser, baserat på BTA Bostad. Observera att dessa uträkningar baseras på riktlinjer för bygglov för det befintliga lägenhetsbeståndet och på riktlinjer för detaljplan för tillkommande och för outnyttjade byggrätter. (Göteborgs Stad, 2011). För bygglov för det kommande tillskottet kommer nya beräkningar att göras, vilka baseras på fördelningen mellan *Lägenhet* och *Små lägenheter*, och inte på *antal platser/1000 m² BTA*.

Det är viktigt att antalet parkeringsplatser som planeras försörjer behovet inom egna området för att undvika att eventuella överskott hamnar på närliggande områden, såsom villagator. I totalsiffran, 1349 stycken bilparkeringsplatser, finns det poster som kan ses innehålla marginaler. De outnyttjade byggrätterna genererar 46 stycken "extra" platser, dessutom är de 127 besöksparkeringarna enligt inventering belagda till max 44 procent. Det tillkommande exploateringsområdet genererar också nya besöksparkeringar, som kan tänkas komma att ha en liknande beläggningsgrad som befintliga i området idag (Se även Trivector (2015) *PM Bostäder vid Backa Grön – Särskild utredning* för ytterligare resonemang om det befintliga parkeringsbeståndet). Som Figur 6 presenterar ska antalet uthyrda parkeringsplatser i området idag ersättas, vilket också kan tänkas innehålla en viss marginal då beläggningsgraden, det faktiska antalet bilar, är lägre än antalet uthyrda platser. Parkeringsscenario "Uthyrningsgrad" menas ersätta dagens behov, samt möta framtida behov av bilparkeringsplatser i området.

Tittar vi vad snittet för antal bilparkeringar per lägenhet blir i området, ger 1349 bilparkeringsplatser, delat på 2100-2300 lägenheter resultat i spannet 0,64 - 0,59 bilparkeringsplatser per lägenhet för området. Räknas istället det antal bilparkeringsplatser om även BTA för vind räknas in, 1437 stycken, blir spannet antal bilparkeringar per lägenhet istället 0,68 - 0,62. Detta motsvarar nivåer aningen högre än ordinarie parkeringstal.

De befintliga outnyttjade byggrätterna är reducerade i sammanställningen ovan med 50 procent då dessa ytor till stor del redan är bebyggda och ytor som finns kvar är "småstumpar" (12 390 BTA för de befintliga outnyttjade byggrätterna är utgångspunkten). De befintliga outnyttjade byggrätterna genererar 46 stycken bilparkeringsplatser.

Även antalet som det befintliga bostadsbeståndet genererar enligt parkeringstalen (879 stycken inklusive besök) samt det faktiska antalet bilar (689 stycken¹) är känt, till denna post tillkommer besöksparkering vilka i området uppgår till 127 stycken. För tänkbara scenarion, både med höjt och sänkt totalt antal parkeringsplatser för det befintliga området, se Tabell 4.

¹ Trivector (2015) Bostäder vid Backa Grön – Särskild parkeringsutredning

Tabell 4 presenterar tänkbara parkeringsscenarion som visar vilket det totala antalet platser för området blir beroende på vilket sätt dagens parkeringar ersätts. För att tillgodose tillräckligt med parkeringsplatser för området i detaljplaneskedet ska antalet uthyrda platser idag och befintliga besöksparkeringar, tillsammans med de platser som genereras av utnyttjade byggrätter samt nybyggnationen kunna tillskapas. Detta scenario är markerat i Tabell 4 som "Uthyrningsgrad". Tabell 4 visar även på ytterligare scenarion om hur antalet parkeringsplatser kan höjas eller sänkas.

Till samtliga scenarion tillkommer besöksparkeringar, tillskott från utnyttjade byggrätter, tillskott nyexploatering samt avdrag för de platser som löses vid Wadköpingsgatan (Se även Tabell 4-2 i *PM Bostäder vid Backa Grön – Särskild utredning* (Trivector 2015) för översikt över ersättande av befintliga parkeringar). Observera att beräkningen för raden "Enligt P-tal" totalt blir 879 stycken platser, se 3.3.1 *Parkeringsstal för bil vid detaljplan – befintlig bebyggelse* för dess uträkning.

Tabell 4 Sammanställning scenarion för ersättning av parkeringsplatser

	Parkering boende minus reduktion för god koll.	Parkering besök minus red god koll. plus behov special lgh	Potentiellt behov	Nybyggnation	Redan lösta	Kvar att lösa		Tillkommer om BTA för vind räknas	
Scenario	Befintlig bebyggelse	Befintliga besökspark.	Outnyttjade byggrätter	Tillskott nyexploatering	Lösta park. på Wadköpingsg.	Totalt		Totalt	
Samtliga befintliga parkeringar idag	1 074	127	46	510	-196	1 561		88	1649
Enligt P-tal	765	114	46	510	-196	1 239		88	1327
Uthyrningsgrad	862	127	46	510	-196	1 349		88	1437
Faktisk användning	689	127	46	510	-196	1 176		88	1264

3.4 P-TALSKALKYL FÖR CYKEL ENLIGT BERÄKNING FÖR DETALJPLAN

Här presenteras beräkning för antal cykelparkeringar för den planerade exploateringen.

3.4.1 Parkeringstal för cykel vid detaljplan – tillkommande område längs Litteraturgatans västra sida

Nedan presenteras antal cykelparkeringar för det tillkommande exploateringsområdet, räknat enligt norm för parkeringstal för bostäder för cykel (Göteborgs Stad, 2011). **OBS: Angivna siffror kan komma att justeras**

Figur 7 Parkeringstal cykel - baserat på ordinarie p-tal - BTA Bostad

	Yta BTA	Boende, förråd Enligt norm 25/1000 m ²	Besök och boende, vid entrén Enligt norm 10/1000 m ²	Summa
Poseidon	50 288	1 257	503	1 760
Egnahemsbolaget	16 763	419	168	587
		1 676	671	2 347

Figur 8 Parkeringstal cykel - baserat på ordinarie p-tal - BTA Bostad samt BTA Vind

	Yta BTA	Boende, förråd Enligt norm 25/1000 m ²	Besök och boende, vid entrén Enligt norm 10/1000 m ²	Summa
Poseidon	59 288	1 482	593	2 075
Egnahemsbolaget	19 763	494	198	692
		1 976	791	2 767

Figur 9 Parkeringstal cykel - baserat på ordinarie p-tal - BTA Handel

	Yta BTA	Handel, besökande Enligt norm 9/1000 m ²	Handel, sysselsatta Enligt norm 2/1000 m ²	Summa
Poseidon	625	6	1	7
		6	1	7

Figur 10 Parkeringstal cykel - baserat på ordinarie p-tal - BTA Kontor

	Yta BTA	Kontor, besökande Enligt norm 1/1000 m ²	Kontor, sysselsatta Enligt norm 7/1000 m ²	Summa
Poseidon	625	1	4	5
		1	4	5

Kommentar: Exploateringen av området längs Litteraturgatans västra sida kommer enligt beräkningar för detaljplan ge totalt 2359-2779 (2347+12=2359 till 2767+12 =2779) cykelparkeringsplatser i området. Fördelningen av BTA Bostad samt BTA Vind baseras på 75 procent hyresrätter som ska byggas av Bostads AB Poseidon och 25 procent bostadsrätter som ska byggas av Egnahemsbolaget. För BTA för Handel respektive Kontor är fördelningen inte klar, dock tillhör den totala ytan på 1250 m² Poseidon.

4 Parkeringslösningar

I denna del beskrivs och presenteras hur antalet parkeringsplatser inom området kan lösas. Lösningarna är beroende av scenario, där spannet räknat på BTA Bostad (inklusive BTA för Handel och Kontor) är 1176-1561 platser, och med BTA Vind inräknat är spannet 1264-1649 stycken bilparkeringsplatser.

Tabell 5 Scenarion över totala antalet bilparkeringar för detaljplan

	Parkering boende minus reduktion för god koll.	Parkering besök minus red god koll. plus behov special lgh	Potentiellt behov	Nybyggnation	Redan lösta	Kvar att lösa	Tillkommer om BTA för vind räknas	
Scenario	Befintlig bebyggelse	Befintliga besökspark.	Outnyttjade byggrätter	Tillskott nyexploatering	Lösta park. på Wadköpingsg.	Totalt		Totalt
Samtliga befintliga parkeringar idag	1 074	127	46	510	-196	1 561	88	1649
Enligt P-tal	765	114	46	510	-196	1 239	88	1327
Uthyrningsgrad	862	127	46	510	-196	1 349	88	1437
Faktisk användning	689	127	46	510	-196	1 176	88	1264

Beroende på mängd parkering för detaljplaneskede finns det en rad olika lösningar.

Ett alternativ är ett undergrävt garage under kv. 1 och 2 i en våning samt uppbyggd gård, dessutom planeras P-hus i 5 våningar i kv. 5 och med 4 våningar i kv.9. Denna lösning innebär 1475 stycken platser. Till detta finns ett flertal möjliga parkeringsreserver: placering P1 med 50 stycken platser, Backadalsgatan med 50 stycken platser samt en extra våning i P-hus i kv. 9 med 60 stycken platser. Denna reserv på 160 stycken platser ger totalt 1635 parkeringsplatser. Både lösningar tillfredsställer antalet parkeringsplatser vid ett scenario där samtliga befintliga parkeringar i området ersätts.

Se Bilaga 1 för parkeringsskiss över området.

5 Referenser

Google Maps (2015) Vägbeskrivning. Webbverktyg

Göteborgs Stad (2011) Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov 2011. Godkänd av Byggnadsnämnden 2011-10-31.

Göteborgs Stad (2012) Detaljplan för ”Bostäder vid Wadköpingsgatan” inom stadsdelen Backa i Göteborg

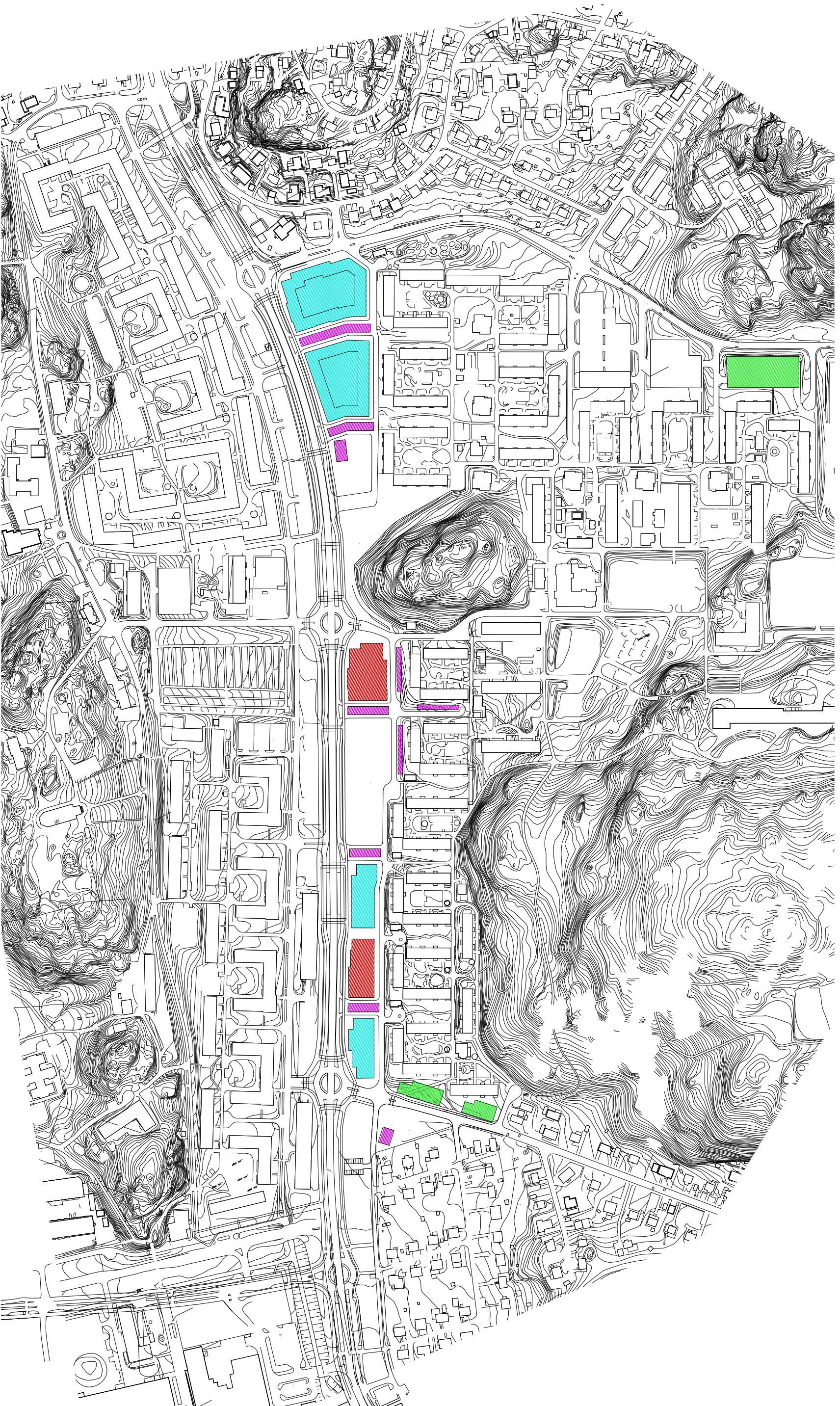
Göteborgs Stad (2014) Parkeringsutredning Selma Lagerlöfs Torg. Antagandehandling december 2014

Resoplaneraren (2015) Västtrafik. Webbverktyg

Trivector (2015) Bostäder vid Backa Grön – Särskild parkeringsutredning²

² Levereras som separat rapport.

Bilaga 1 Parkeringsskiss Litteraturgatan



GARAGE (NEDGRÄVD / UPPHÖJD GÅRD / SUTERRÄNG)

- KV. 1 OCH 2 TOT. CA. 15 800 M²
(29 M²/P): TOT. CA. 500 P
- KV. 8 CA. 1 700 M² (29 M²/P): CA. 60 P
- KV. 10 CA. 1 540 M² (29 M²/P): CA. 50 P
- MARKPARKERING**
TOT. CA. 200 P

- KONVERTERBARA P-HUS**
KV. 5 CA. 2 400 M²/PLAN (29 M²/P): CA. 85 P
- KV. 9 CA. 1 650 M²/PLAN (29 M²/P) CA. 60 P
- PARKERINGSRESERV**
TOT. CA. 50 P VID P1.
- TOT. CA. 50 P VID BACKADALSGATAN.

SCENARIO 1

- 1 vån nedgrävt garage och garage i upphöjd gård vid kv. 1 och 2.
- 5 vån p-hus (Varav 1 i suterräng) i kv 5.
- Garage i suterräng i kv. 8.
- 4 vån p-hus (Varav 1 i suterräng) i kv 9.
- Garage i suterräng i kv. 10.
- Totalt antal p-platser: 1475 st

Med denna lösning uppnås antalet parkeringar för uthyrningsgrad. Behov av p-platser vid uthyrningsgrad med avdrag gjort för kv. 5 och 9 (Jmf. parkeringsutredn.): 1443 st

ALTERNATIVA LÖSNINGAR

Detta scenario är ett flertal möjliga kombinationer. Att bygga garage i suterräng är möjligt i kvarter 5, 8, 9 och 10.

Att bygga garage under upphöjd gård är möjligt i kvarter 6 och 7.

Berörande på vilken norm som används eller vilket antal parkeringar som behövs lösas i senare skede kan man välja att lägga till eller ta bort våningar i p-hus och garage.

Användning av parkeringsreserv vid Backadals- och Wacköpingsgatan (P1) bestående av ca. 50 platser var är även ett alternativ. (Jmf. med parkeringsutredn.)

Okidoki! Arkitekter AB

**Kastellgatan 1, SE-413 07 Göteborg
tel. +46 31 352 46 60 okidokiarkitekter.se**

LITTERATURGATAN PARKERING - SCENARIO 1	RITAD AV JN	SKALA 1:4 000(A3)	DATUM 2015-10-08
---	----------------	----------------------	---------------------

Bilaga 2 PM Bostäder vid Backa grön – Särskild parkeringsutredning

PM 2015:68

Rasmus Sundberg
Ida Brogren
Joachim Karlgren2015-09-10
Reviderad 2015-10-14

Bostäder vid Backa Grön – Särskild parkeringsutredning

1. Inledning

I området Backa längs Litteraturgatan har Poseidon och Egnahemsbolaget tilldelats byggrätter om 650-700 hyres- och bostadsrätter. Målet är att Litteraturgatan skall förvandlas till en stadsboulevard som kantas av kvartersbebyggelse. En stor del av lägenheterna kommer att byggas på mark som idag används som parkering för boende i Backa.

Den planerade utformningen av kvartersbebyggelsen medför ett tillskott på många boende i området. För att finna en ekonomisk och stadsmässigt hållbar lösning ses det som viktigt att inte bygga för många bilparkeringsplatser i området.

På uppdrag av Okidoki Arkitekter presenteras i detta PM en sammanställning av parkeringssituationen i området, baserad på en beläggningsstudie samt inhämtning av statistikunderlag om bilinnehav, befolkning och antal bostäder. Avsikten är att

bedöma hur många av de befintliga parkeringsplatserna som behöver ersättas när parkeringsytorna bebyggs med bostäder.

2. Befintliga parkeringsplatser

I området som visas i figur 2-1 finns det 1074 förhyrda parkeringsplatser samt 127 besöksparkeringar fördelat på parkeringsytorna benämnda P1-P11. Av de förhyrda parkeringsplatserna är 862 uthyrda¹. De förhyrda parkeringsplatserna används till boendeparkering för de boende i området. Besöksparkeringarna används för besökande till de boende i området.



Figur 2-1 I Figuren visas utredningsområdet, d.v.s. de ytor för parkering som har inventerats. Parkeringsplatserna i Kv 12 har inte inventerats. Källa: Koucky & Partners².

¹ Uppgift från Poseidon 2015-09-09

² Koucky & Partners 2015. Parkeringsutredning – Litteraturgatan / Backa Röd. 2015-06-09

2.1 Befintligt bilnehav i utredningsområdet

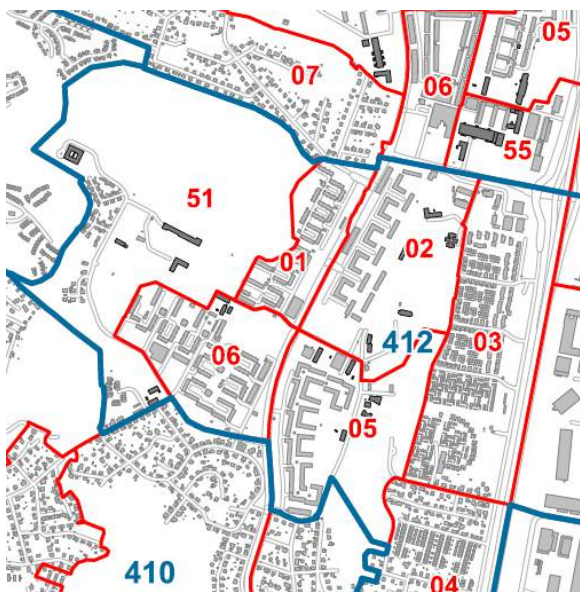
Bilnehavet i ett område är en viktig parameter vid planering av hur många bil-parkeringsplatser som behövs i ett område. Bilnehav/invånare är en parameter som ligger till grund för parkeringstalen i Göteborgs Stad.

Tabell 2-2 visar vilket bilnehav som finns i området idag fördelat på de två basområdena inom utredningsområdet samt två basområden på andra sidan Litteraturgatan, se områdesindelning i figur 2-2.

Tabell 2-2 Sammanställning av befolkning, antal bilar och bilnehav per basområde. Antalet bilar i tabellen är det antal som finns inom respektive basområde³.

Basområde	Befolkningsmängd	Antal bilar	Bilnehav/ inv*
41201	1421	256 (+78 avst.)	0,24
41206	2110	308 (+73 avst.)	0,18
41202 (utanför)	920	293 (+31 avst.)	0,35
41205 (utanför)	962	303 (+37 avst.)	0,35

*Bilnehavet är en sammanslagning av fysisk och juridisk person där även avställda fordon ingår.



Figur 2-2 Karta⁴ över basområdena som beskrivs i tabell 2-2. Utredningsområdet utgörs av basområde 41206 och 41201.

Bilnehavet i basområde 41201 och 41206 är betydligt lägre än i basområdena på andra sidan Litteraturgatan (41202 och 401205).

³ Göteborgs Stad 2015. Uttag från statistikdatabas för bilar i trafik och avställda bilar 2014.

⁴ Göteborgs stad 2014. Kartorna över Göteborgs stads primär- och basområden finns tillgängliga på: www4.goteborg.se/prod/G-info/statistik.nsf

I *Vägledning till parkeringstal*⁵ finns en tabell som visar vilket genomsnittligt bilinnehav som ligger till grund för parkeringstalen i Göteborg. I Backa, som ligger i zonen ”Övriga Göteborg” baseras parkeringstalen på 0,36 bilar/invånare för ”Lägenheter, flerbostadshus” och 0,33 för ”Små lägenheter, flerbostadshus”.

En jämförelse mellan det faktiska bilinnehavet i utredningsområdet och de bilinnehav som ligger till grund för parkeringstalen visar på en markant skillnad. Att bilinnehavet är så lågt i utredningsområdet kan ha flera olika anledningar, exempelvis god tillgänglighet till kollektivtrafik och socioekonomiska faktorer som genomsnittlig inkomst, andel förvärvsarbete befolkning m.m.

Att de två basområdena på andra sidan Litteraturgatan har ett betydligt högre bilinnehav är värt att notera. Basområdena söder om Litteraturgatan har ett bilinnehav som motsvarar det bilinnehav som ligger till grund för stadens parkeringstal.

Eftersom de fyra basområdenas geografiska läge och kollektivtrafikförsörjning är likvärdig beror sannolikt det låga bilinnehavet i utredningsområdet på andra faktorer.

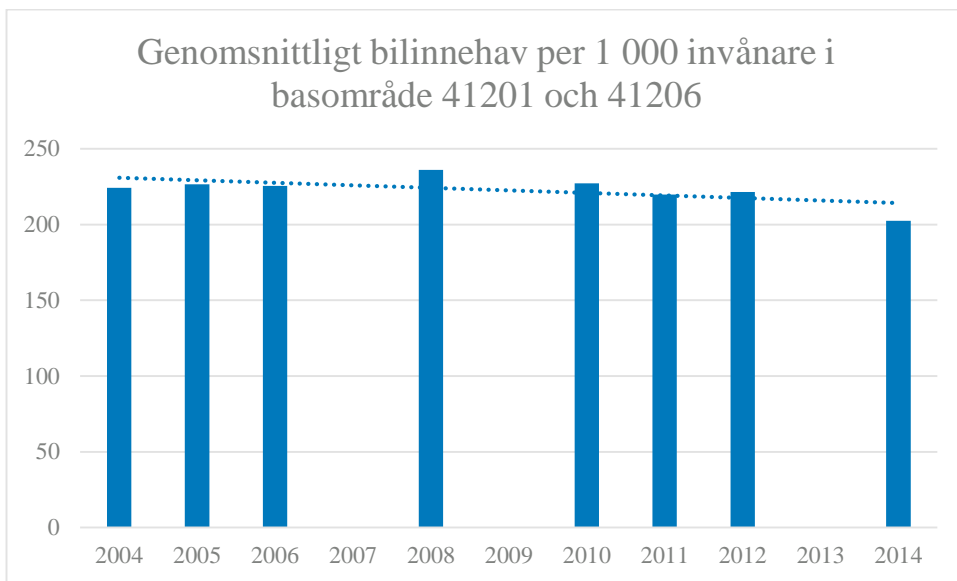
Underlag från Stadsledningskontoret i Göteborg visar att av det totala antalet bostäder i utredningsområdet, så utgörs cirka 14 % av specialbostäder vilket innefattar äldreboende och studentbostäder. Boende i sådana bostäder har ofta ett betydligt lägre bilinnehav jämfört med boende i vanliga bostäder.

Bilinnehavet över tid

Ser vi på bilinnehavet över tid, från 2004 och framåt, kan vi se i figur 2-3 att för de två basområdena 41201 och 41206, har det genomsnittliga bilinnehavet legat relativt konstant kring 230 bilar/1000 invånare⁶, undantaget år 2014 då bilinnehavet var lägre. Det har årligen varit mindre variationer i intervallet 202-236 bilar/invånare. Sett till trenden i de båda basområdena ökar bilinnehavet något i basområde 41201 samtidigt som det minskar i basområde 41206. Sett till de senaste 10 åren så verkar bilinnehavet i utredningsområdet årligen vara mer än 30 % lägre jämfört med det bilinnehav som ligger till grund för parkeringstalen i Göteborg.

⁵ Göteborgs Stad 2011. *Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov 2011*. Godkänd av byggnadsnämnden 2011-10-31.

⁶ Göteborgs Stad 2015. Uttag från statistikdatabas för bilar i trafik och avställda bilar 2004-2014.



Figur 2-3 Genomsnittligt bilinnehav över tid för basområde 41201 och 41206. För åren 2007, 2009 och 2013 har ingen statistik funnits hos Göteborgs Stad. Bilinnehavet är en sammanslagning av fysisk och juridisk person där även avställda fordon ingår.

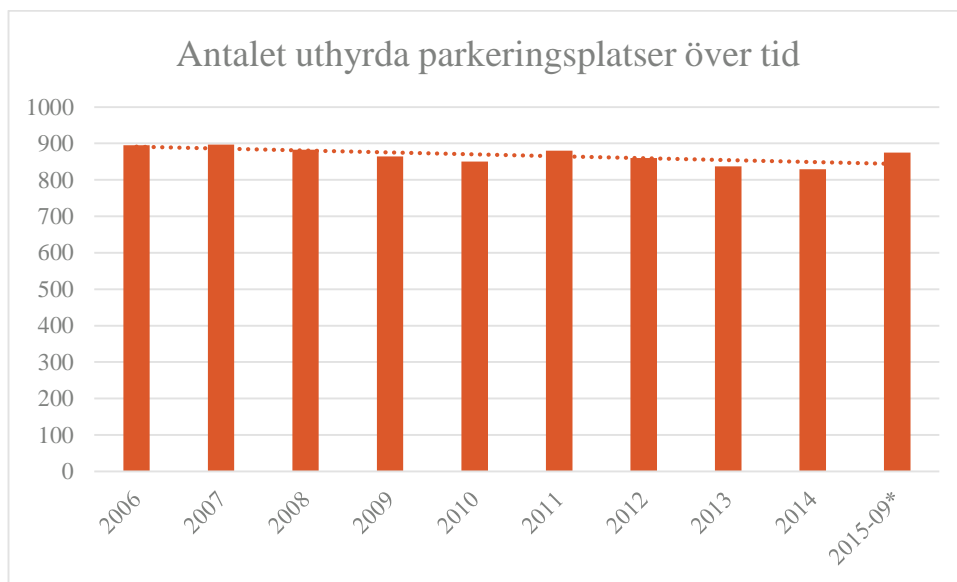
3. Beläggning på befintliga parkeringsplatser

För att se hur många parkeringsplatser som används av de boende nattetid, då parkeringsefterfrågan bedöms vara som störst, har beläggningen i området studerats vid tre tillfällen. Antalet räknade bilar har sedan jämförts med antalet fysiska parkeringsplatser samt det antal parkeringsplatser som är uthyrda idag.

3.1 Antal parkeringsplatser som är uthyrda

Av de 1074 förhyrda parkeringsplatserna som idag används som boendeparkering är för närvarande 862 uthyrda enligt Poseidon⁷. Det innebär att uthyrningsgraden för parkeringsplatser är ca 80 %. Anledningen till att inte alla parkeringsplatser är uthyrda kan vara dels att efterfrågan inte är högre eller att avgiften för att hyra en parkeringsplats är så hög att bilägaren väljer att parkera bilen någon annan stans.

Sett över tid så varierar antalet uthyrda parkeringsplatser mellan 830 till ca 900 st. En ökning år 2015 förklaras med att det har tillkommit 20 provisoriska paviljonger⁸ samt 60 nya lägenheter i området.



Figur 3-1 Antalet uthyrda parkeringsplatser över tid för området Backa Röd.⁹

⁷ Uppgift från Poseidon 2015-09-09

⁸ Dessa ska eventuellt användas som evakueringsboende

⁹ Uppgift från Poseidon 2015-10-13

Parkeringsavgifterna i området är 240 kr/månad för en markparkering, 400-440 kr/månad för garageplats och 645 kr/månad för en plats i ett radgarage med egen port¹⁰. Ett antagande är att det är få boende i området som väljer att parkera bilen någon annans stans på grund av att månadsavgiften för en parkering är för hög.

Tabell 2-2 visar att det i utredningsområdet finns totalt 715 registrerade personbilar¹¹. Det innebär att det totala antalet registrerade bilar i området är lägre än antalet uthyrda parkeringsplatser.

Att det är fler uthyrda parkeringsplatser i området än vad det finns registrerade bilar kan bero på flera orsaker. Dels kan vissa av bilarna som står parkerade i området vara registrerade på personer eller företag som är kopplade till en annan geografisk plats i statistiken, dels kan boende i närliggande områden hyra parkeringsplats för att avgiften kanske är lägre än i deras eget område. En annan anledning kan vara att boende i området hyr fler parkeringsplatser än vad de har bilar i hushållet för släktingar och vänner som kommer på besök.

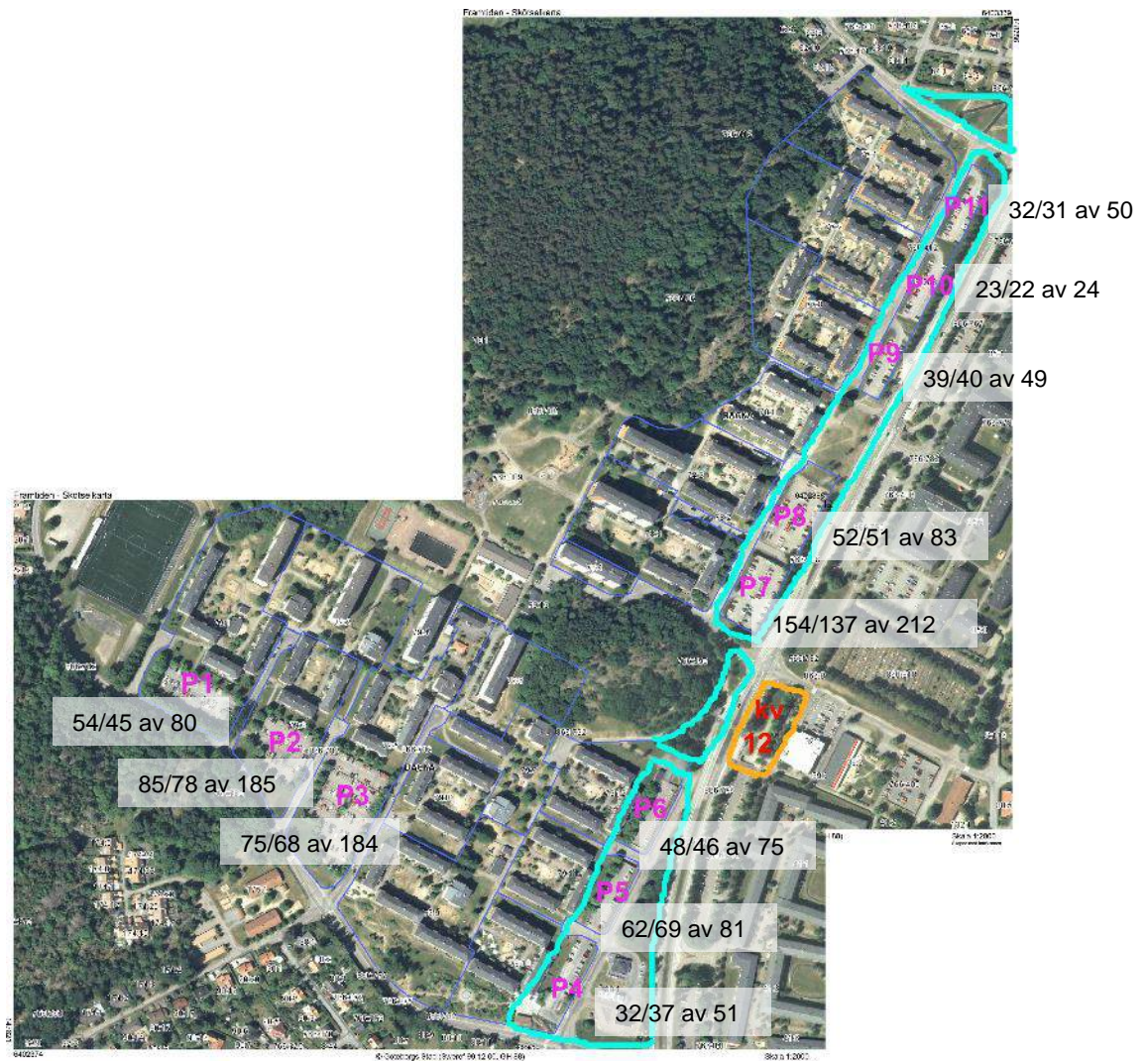
Faktisk beläggning vardagar

Beläggningskontrollen har kontrollerats kl 12:15 söndag vecka 35, samt mellan kl 20:30 och kl 21:30 kvällstid tisdag och onsdag vecka 36, år 2015. Beläggningskontrollen har kontrollerats både för förhyrda parkeringsplatser ovan mark och i garage (i den mån det gick att se in i garagen), samt för besöksplatser.

En osäkerhet i resultat från kvällsinventeringarna kan vara att några boende parkerar i området för natten efter kl 20:30-21:30. För att inte underskatta efterfrågan på boendeparkering nattetid bör därför beläggningsciffrorna i nedanstående tabeller justeras uppåt med 5 %.

¹⁰ Koucky & Partners 2015. Parkeringsutredning – Litteraturgatan / Backa Röd. 2015-06-09

¹¹ Bilar i trafik ägda av fysiska samt juridiska personer och avställda bilar.



Figur 3-2 Beläggning för de olika parkeringsytorna vardagskväll/vardagskväll samt totalt antal parkeringsplatser.

Det totala antalet parkeringsplatser, antal fordon som stod parkerade samt uträknad beläggning redovisas i nedanstående tabeller. Beläggningen per parkeringsyta redovisas i bilaga 1.

Beläggningen på besöksparkeringar var 41-44 % vid tillfällena för inventeringarna.

Tabell 3-1 Beläggning på besöksparkering i utredningsområdet under två mättillfällen.

Besöksparkering			
	Antal parkeringsplatser	Antal fordon	Beläggning %
2015-09-01 20:30 onsdag	127	52	41 %
2015-09-01 20:30 torsdag	127	56	44 %

Beläggningen för de förhyrda parkeringsplatserna, de parkeringsplatser som används av boende, var i genomsnitt för samtliga parkeringsplatser 58-61 %. Att beläggningen inte var högre beror sannolikt på att bilnehavet i utredningsområdet är lågt.

Tabell 3-2 Beläggning på förhyrd parkering i utredningsområdet vid två mättillfällen.

Samtliga förhyrda platser			
	Antal parkeringsplatser	Antal fordon	Beläggning %
2015-09-01 20:30 onsdag	1074	656	61 %
2015-09-01 20:30 torsdag	1074	624	58 %

Beläggningen för de uthyrda, förhyrda parkeringsplatserna var vid tillfället för inventering 72 - 76 %. Det indikerar att flera boende som hyr en parkeringsplats inte utnyttjar den nattetid, över 20 % av parkeringsplatserna är då oanvända.

De parkeringsplatser som inte var uthyrda vid räkningen finns framförallt på parkeringsytorna P1-P3. Detta på grund av att Poseidon håller på att evakuera dessa parkeringsplatser inför kommande byggnation av ytorna.

Under räkningen av parkerade bilar kontrollerades inte om de bilar som stod parkerade verkligen har hyrt en parkeringsplats eller om de stod parkerade ändå. På parkeringsytorna P2 och P3 stod det vid räkningen fler bilar parkerade än vad det fanns uthyrda parkeringsplatser, se bilaga 1. En anledning kan vara att boende och besökare chansar och parkerar på dessa platser för att undvika att betala för parkeringen eller komma närmre sin entré. Därför finns det en osäkerhet i beläggnings-siffrorna i tabell 3-3. Om det vid räkningen var många bilar som stod parkerade utan att en förhyrd plats är beläggningen för uthyrda, förhyrda parkeringsplatser troligen lägre än vad som redovisas i tabellen.

Tabell 3-3 Beläggning på uthyrda, förhyrd parkering i utredningsområdet vid två mätillfällen.

Beläggning för uthyrda, förhyrda platser			
	Antal uthyrda parkeringsplatser	Antal fordon	Beläggning %
2015-09-01 20:30 onsdag	862	656	76 %
2015-09-01 20:30 torsdag	862	624	72 %

Faktisk beläggning söndag

Vid inventeringen som skedde en söndag räknades inte förhyrda parkeringsplatser och besöksparkering för sig. För att jämföra beläggningen från söndagen med resultaten från de två vardagskvällarna ges i tabell 3-4 den totala beläggningen för de parkeringsplatser som räknades under söndagen.

Tabell 3-4 Beläggning för alla inventerade parkeringsplatser under söndagen. Summorna innehåller både förhyrd parkering och besöksparkering.

Beläggning för totalt antal räknade parkeringsplatser under söndagen			
	Antal inventerade parkeringsplatser	Antal fordon	Beläggning %
2015-08-30 12:00 söndag	881	438	50 %
2015-09-01 20:30 onsdag	881	509	58 %
2015-09-01 20:30 torsdag	881	476	54 %

Tabellen visar att den uppmätta beläggningen var lägre under söndagen kl 12 än vad den var under de två vardagskvällarna. Med anledning av detta görs antagandet att den dimensionerande tiden för maximal beläggning infaller nattetid.

4. Framtida parkering

4.1 Nuvarande parkeringstal i utredningsområdet

Det faktiska parkeringstalet (antal parkeringsplatser/lgh) som idag finns i de två basområdena i utredningsområdet ligger inom intervallet för vad Göteborgs Stads parkeringstal rekommenderar för området, se tabell 4-1. Sett till de parkeringsplatser som används blir parkeringstalet lägre än intervallet för vad vägledningen för parkeringstal rekommenderar för området.

Tabell 4-1 Beräkning av dagens parkeringstal i utredningsområdet.

	Antal lägenheter	Antal parkeringsplatser	P-tal/lgh
P-tal/lgh boende, antal P	1736 (235 special)	1074	0,62
P-tal/lgh besök, antal P	1736 (235 special)	127	0,07
P-tal/lgh boende, antal uthyrda P	1736 (235 special)	862	0,50
P-tal/lgh besök, antal uthyrda P	1736 (235 special)	127	0,07
P-tal/lgh boende, antal använda P	1736 (235 special)	690*	0,4
P-tal/lgh besök, antal använda P	1736 (235 special)	127**	0,07
P-tal/lgh boende, Vägledning Bygglov ¹²			0,46 - 0,65
P-tal/lgh besök, Vägledning Bygglov ¹²			0,07

* Det högst uppmätta resultatet under belägningsstudien + 5% för att kompensera att räkningen genomfördes kvällstid och inte under natten.

** I tabellen redovisas samtliga parkeringsplatser för besökande.

4.2 Antal befintliga parkeringsplatser som bör ersättas

Befintlig parkeringsefterfrågan

Om dagens antal parkeringsplatser utgör riktvärde behöver 1 201 befintliga parkeringsplatser ersättas.

Om antalet uthyrda parkeringsplatser istället utgör riktvärde behöver 989 av dagens befintliga parkeringsplatser ersättas. Genom att ersätta alla parkeringsplatser

¹² Göteborgs Stad 2011. Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov 2011. Godkänd av byggnadsnämnden 2011-10-31.

som är uthyrda idag säkerställs att tillgången till bilparkering blir oförändrad för de boende. Dock så visar inventeringen, se tabell 3-3, att beläggningen på de uthyrda parkeringsplatserna inte är 100 % kvällstid/natttid. Om alla uthyrda parkeringsplatser ersätts kommer sannolikt en del av parkeringsplatserna att vara outnyttjade även när beläggningen är som högst, vilket infaller under natttid.

Genom att istället utgå från uppmätt beläggning¹³ behöver ca 690 parkeringsplatser ersättas för de boende i utredningsområdet. Till det tillkommer besöksparkeringar. Ett sådant resonemang kräver att de boende istället för en förhyrd parkering ges möjlighet att köpa/hyra ett parkeringstillstånd som ger dem rätt att använda en parkeringsplats i den tillkommande anläggningarna. Om antalet parkeringsplatser ersätts i den mån de används leder det till ett effektivare markutnyttjande och lägre anläggningskostnad för de nya parkeringsanläggningarna.

Tabell 4-2 Tabellen visar antalet befintliga parkeringsplatser som behöver ersättas på grund av byggnation på befintlig parkeringsyta. I tre alternativ ersätts alla befintliga besöksparkeringar.

	Boende- parkering	Besök	Totalt	Andel av dagens antal parkeringsplatser
Antal platser som behöver ersättas om det totala antalet parkeringsplatser inte ska förändras	1 074	127	1 201	100 %
Antal platser som behöver ersättas om alla dagens uthyrda parkeringsplatser ska ersättas	862	127	989	82 %
Antal platser som behöver ersättas om Göteborgs Stads parkeringstal används. Baserat på 1626 lgh i varierande storlek**	850**	114**	964**, 879 med red, god koll	73 %
Antal platser som behöver ersättas om den faktiska beläggningen utgör riktvärde	689*	127	815	68 %

* Det högst uppmätta resultatet under beläggningsstudien + 5 % för att kompensera att räkningen genomfördes kvällstid och inte under natten.

** Beräkningen är gjord utifrån tre typer av bostäder, stora, små och studentlägenheter. Se Parkeringsutredning Litteraturgatan 2015-06-15²

Det verkliga parkeringstalet i utredningsområdet ligger i intervallet för dagens parkeringstal enligt *Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov 2011*¹⁴, (antal parkeringsplatser/lgh), d.v.s. 0,46 – 0,65 parkeringsplatser per lägenhet för boende (beroende på lägenhetsstorlek).

Sett till den dimensionerande tidpunkten för boendeparkering, natttid, visar beläggningsstudien att efterfrågan är lägre och motsvarar ett parkeringstal på i genomsnitt 0,4 parkeringsplatser/lägenhet för boende.

¹³ +5 % för att kompensera att räkningen genomfördes kvällstid och inte under natten.

¹⁴ Göteborgs Stad 2011. Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov 2011. Godkänd av byggnadsnämnden 2011-10-31.

Att efterfrågan på boendeparkering är lägre än vad som antas i Göteborg Stads nu gällande parkeringstal bekräftas av det låga bilinnehavet hos de boende i området. Med anledning av detta är vår rekommendation att antalet befintliga parkeringsplatser som ska ersättas inte bör vara fler än vad den faktiska efterfrågan är idag, motsvarande 815 parkeringsplatser för boende och för besökande till boende.

Eftersom mindre än hälften av besöksparkeringarna utnyttjades kvällstid finns här en buffert ifall tillfälliga toppar i efterfrågan på boendeparkering uppstår, motsvarande ca 60 platser. Denna buffert går att utnyttja om den framtida regleringen av vilka platser som är för boende och vilka platser som är för besökande tillåter att alla parkeringsplatser kan utnyttjas. Om boende kan parkera på de tomma besöksplatserna nattetid blir bufferten cirka 7 % av alla använda boendeparkeringar.

Ovanstående resonemang bygger på hur det ser ut i området idag utan att särskilda åtgärder för ett mer hållbart resande har genomförts. För att säkerställa att parkeringsefterfrågan på lång sikt är det bra om åtgärder genomförs för att göra det mer attraktivt att resa hållbart. I bilaga 2 redovisas förslag på lämpliga åtgärder som Poseidon och Egnahemsbolaget kan genomföra.

Beroende på vilka åtgärder som genomförs och i vilken omfattning de genomförs bör möjligheten att sänka parkeringstalen för övrig tillkommande bebyggelse i närområdet utredas.

Bilaga 1 Resultat från räkning av parkeringsplatser

Antal uthyrda p-platser		Totalt	Lediga	Uthyrda	Antal bilar 2015-09-01 20:30	Antal bilar 2015-09-02 20:30	Beläggning tot 2015-09-01	Beläggning tot 2015-09-02	Beläggning uthyrda 2015-09-01	Beläggning uthyrda 2015-09-02
BACKA SÖDRAVÄSTRA										
P1	Katjas gata	80	2	78	54	45	68 %	56 %	69 %	58 %
P2	Julia	123	78	45	52	45	42 %	37 %	116 %	100 %
P2	Jacobs garage	62	9	53	33	33	53 %	53 %	62 %	62 %
P3	Jacobs gata	184	118	66	75	68	41 %	37 %	114 %	103 %
P4	Hjalmar Bergmans gata	51	1	50	32	37	63 %	73 %	64 %	74 %
P5	Hjalmar Bergmans gata	29	1	28	23	24	79 %	83 %	82 %	86 %
P5	H Berg Garage	52	1	51	39	45	75 %	87 %	76 %	88 %
P6	Hjalmar Bergmans gata	55	1	54	29	28	53 %	51 %	54 %	52 %
P6	H Berg Garage	20	1	19	19	18	95 %	90 %	100 %	95 %
Tot Basområde 41206		656	212	444	356	343	54 %	52 %	80 %	77 %
BACKA NORRA										
P7	Baron R	109	0	109	74	57	68 %	52 %	68 %	52 %
P7	Baron R Garage	103	0	103	80	80	78 %	78 %	78 %	78 %
P8	Baron R	83	0	83	52	51	63 %	61 %	63 %	61 %
P9	Markurell	35	0	35	25	26	71 %	74 %	71 %	74 %
P9	Markurell radgarage	14	0	14	14	14	Gick ej att se	Gick ej att se	100 %	100 %
P10	Markurell	10	0	10	9	8	90 %	80 %	90 %	80 %
P10	Markurellradgarage	14	0	14	14	14	Gick ej att se	Gick ej att se	100 %	100 %
P11	Markurell	50	0	50	32	31	64 %	62 %	64 %	62 %
Tot Basområde 41201		418	0	418	300	281	72 %	67 %	72 %	67 %
Totalt		1074	212	862	656	624	61 %	58 %	76 %	72 %

Bilaga 2 Åtgärder för minskad efterfrågan på parkering

Att endast ersätta de befintliga parkeringsplatser som faktiskt används idag är ett sätt att optimera utnyttjandet av attraktiv mark i staden. Den befintliga bebyggelsen i området planlades vid en tid då parkeringsnormen i Göteborg var betydligt högre jämfört med vad som rekommenderas idag. Att undvika att bygga ett överskott av boendeparkering ligger i linje med Göteborgs Stads vilja att begränsa biltrafikens negativa aspekter på klimat, miljö och hälsa. Stora tomma ytor för parkering kan även upplevas som otrygga varför det finns en anledning till att bygga tätare parkeringsplatser där fler människor är i rörelse.

För att undvika att den i detta PM beskrivna efterfrågan på bilparkering för befintliga boende, idag och på lång sikt, inte ökar, finns en rad åtgärder som Poseidon och Egnahemsbolaget kan genomföra. Väl genomförda åtgärder kan även bidra till att parkeringsefterfrågan blir ännu lägre än vad den är idag.

Exempel på åtgärder som Poseidon och Egnahemsbolaget skulle kunna genomföra är:

- ▶ Bilpool
- ▶ Erbjuda bra cykelparkeringar, cykelverkstad, cykelpool
- ▶ Mobility Management (MM)-åtgärder
- ▶ Synliggör parkeringskostnaden

Bilpool

Bilpool (eller bildelning som det också kallas) innebär att ett antal personer delar på en eller flera bilar och betalar efter hur mycket man använder bilen.

Bilpool ger en möjlighet för människor att använda bil vid behov utan att behöva stå för de kostnader och åtaganden som det innebär att äga en bil. För samhället leder det samtidigt till en effektivare användning av bilarna med minskat behov av parkeringsplatser. Man brukar räkna med att en poolbil ersätter cirka 5 privatbilar vilket sparar mycket yta för parkering och minskar belastningen på miljön¹⁵. Det innebär också att bilpool kan hålla nere parkeringskostnaderna och minska markanvändningen vid nybyggen. Potentialen för bilpool blir större med höga parkeringskostnader.

Möjligheten till etablering av bilpooler och användning av fordonen kan underlättas och uppmuntras genom:

- ▶ Att byggherren verkar för att bilpoolen etableras och betalar medlemskap för alla hushållen åtminstone de första fem åren.
- ▶ Synliggöra att bilar som ingår i bilpool är prioriterade genom att reservera de mest attraktiva parkeringsplatserna för poolbilar.
- ▶ Möjliggöra laddning av elfordon.
- ▶ Skylta till bilpoolen och informera om möjligheterna till medlemskap och fördelar med bilpool i samband med uthyrning av lägenheter.

¹⁵ Trivector 2014. Effekter av Sunfleet bilpool – på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner. Rapport 2014:84.

- ▶ Erbjudna befintliga hyresgäster medlemskap i bilpool istället för parkeringsplats.

Räkneexempel bilpool

Om en bilpool inrättas i Backa och 20 % av de tillkommande¹⁶ hushållen längs Litteraturgatan blir aktiva medlemmar, samtidigt som det antas att 90 % av medlemmarna är helt bilfria (ca 64 % av dem var det sedan tidigare¹⁷), skulle detta innebära att färre boendeparkeringar behövs.

Om det byggs 700 hyresrätter med i genomsnitt 1,8 invånare per bostad tillkommer ca 1260 boende i området. Göteborgs Stads parkeringstal bygger på att dessa boende får ett bilinnehav på 0,36 bilar/invånare. Det motsvarar parkeringstalet 7,2 bilplatser/1000 m² BTA¹⁸.

Med en bilpool i området skulle det innebära att 80 % av parkeringsefterfrågan kan baseras på stadens parkeringstal. Resterande 20 % skulle enligt ovan antagande få ett bilinnehav på 0,1 bilar/invånare. Det motsvarar ett parkeringstal på cirka 2 bilplatser/1000 m² BTA.

Räknat på 700 bostäder blir skillnaden 66 parkeringsplatser om 20 % av medlemmarna aktivt använder bilpoolen. Då det går 5 privatbilar på varje poolbil behövs i området 13 poolbilar.

Summerar vi ovanstående resonemang blir efterfrågan för tillkommande bebyggelse 454 parkeringsplatser om inte effekterna av bilpool medräknas. Med effekterna medräknade blir efterfrågan för tillkommande bebyggelse 388 parkeringsplatser plus 13 platser för bilpool. Det innebär att det totala antalet parkeringsplatser som behöver byggas för tillkommande bebyggelse minskas med ca 12 %.

Effekterna kan sannolikt bli ännu större om en del av de befintliga boende i området ansluter sig till bilpoolen och genom det minskar sitt bilinnehav.

Erbjudna bra cykelparkeringar, cykelverkstad, cykelpool

Genom att anlägga cykelparkeringar med gott om parkeringsplatser nära entréerna och ut mot omkringliggande cykelvägar ökar cykelns relativa attraktivitet gentemot bilen genom att den totala restiden för resor i bil ökar jämfört med om man cyklar. Speciellt om det går att cykla ända fram till cykelparkeringsplatsen (eller leda bekvämt, d v s inga kraftiga ramper eller liknande).

Cykelparkeringar bör finnas inom 0-25 meter från alla entréer, med möjlighet till inlåsning eller ramlås. Genom att cykelparkeringarna utformas med hög standard, med t ex väderskydd och med tillräckligt gott utrymme mellan cyklarna (ett c/c- avstånd på minst 0,7 meter) kan attraktiviteten för cyklande öka ytterligare.

Om man i flerbostadshus anlägger bra utrymmen eller garage för cykel med möjlighet att säkert förvara fordonet visar det ytterligare att cykeln som färdmedel prioriteras. Garaget måste kunna nås enkelt både utifrån och från lägenheterna. I anslutning till garaget kan enklare serviceutrymme för reparation och tvätt av cykeln läggas. En cykelverkstad dit man kan lämna in

¹⁶ Om flera bilpooler inrättas är det sannolikt att även en del av befintliga invånare kan tänka sig att bli medlemmar och minska sitt bilinnehav.

¹⁷ Baserat på att bilinnehavet för de nyinflyttade hamnar på samma nivå som vad som utgör underlag i vägledningen till parkeringstal.

¹⁸ Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret. Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov 2011. Godkänd av byggnadsnämnden 2011-10-31

sin cykel för att få den reparerad vore en stor fördel och skulle ytterligare öka attraktiviteten för att cykla.

En cykelpool med olika typer av fordon som t ex lådcyklar och eldrivna cyklar är ytterligare ett sätt att uppmuntra cyklande och minska bilberoendet.

MM-åtgärder

MM-åtgärder kan t ex vara information kring hållbart resande och bilpool. MM-insatserna förstärker effekten av de övriga åtgärderna och kan omfatta:

- ▶ Marknadsföring av områdets hållbarhetsprofil i samband med uthyrning.
- ▶ Informations- och välkomstpaket för nyinflyttade om hållbart levande/verksammande.
- ▶ Information om hållbara resalternativ. Kan förstärkas med erbjudande om testresenärsprojekt med kollektivtrafiken.
- ▶ Information om bilpoolen och ev. cykelpool.
- ▶ Information om alternativa investeringar istället för bilparkering – ”detta cykelrum byggdes istället för fem parkeringsplatser”.
- ▶ Information om hållbarhetsambitionen för verksamhets- och bostadsområdet.

Informationen kan med fördel ske genom att en skrift med informationen tas fram och lämnas över i samband med uthyrning och inflyttning, dels genom muntliga informationsträffar där möjlighet finns att ställa frågor. Åtgärderna behöver genomföras kontinuerligt för att effekten skall kunna bestå över tiden.

Synliggöra parkeringsavgifter för boende

Att bygga och driva en parkering kostar mycket pengar som oftast inte syns då parkeringskostnaden ingår i hyran och betalas av alla oavsett om man använder parkeringen eller ej. Kostnaden motsvarar ofta kostnaden för ett extra rum i lägenheten, vilket de flesta boende inte är medvetna om. Att synliggöra den höga kostnaden och informera hyresgästen om skillnaden kan vara av avgörande betydelse när man flyttar in i ett nytt område och funderar på om man behöver bil eller inte. Det kan också leda till billigare bostäder.

Vid beräkning av lämplig hyresnivå med synliggjord kostnad för parkering räknas först ut vad parkeringsplatsen kostar totalt, d v s att bygga, driva och underhålla. Sedan hyrs parkeringsplatsen ut separat och den boende betalar en månadsavgift för parkeringsplatsen som täcker samtliga kostnader. Månadskostnaden för en parkeringsplats, inkl. avskrivning och drift, kan beroende på markpris, kosta allt från 500-700 kr per månad för markparkering till 2 500-4 500 kr per månad i garage. I tabell 4-1 nedan visas vilka kostnader för parkering som Malmö stad ger exempel på i deras parkeringspolicy.

Tabell 4-3 En grov uppskattning av kostnaderna (2009) av olika sorters parkeringslösning, I totalkostnaden ingår såväl ett uppskattat markpris, ränta, avskrivning och driftskostnader. Ett samutnyttjande av parkering har inte beräknats.¹⁹

Typ av parkering	Byggekostnad/bpl	Totalkostnad/bpl och år	Totalkostnad/bpl och månad
Markparkering	15 000	8 000	700
P-hus	120 000	20 000 - 25 000	1 500 - 2 000
Garageplan -1	250 000	30 000 - 35 000	2 500 - 3 000
Garageplan -2	350 000	35 000 - 45 000	3 000 - 4 000
Garageplan -3	450 000	45 000 - 55 000	4 000 - 4 500

Om ovanstående resonemang tillämpas kommer sannolikt viljan att hyra ett parkeringstillstånd att minska till följd av att det blir dyrare att äga en privat bil. Parkeringskostnaden slår olika baserat på socioekonomiska faktorer. Att kraftigt höja parkeringsavgifterna för befintliga boende i Backa kan ge stora effekter i minskat bilinnehav men det kan även skapa negativa konsekvenser som måste beaktas. Genom att kraftigt höja avgiften för parkering finns även en risk för att efterfrågan på boendeparkering förflyttas till omkringliggande områden.

Samnyttjande

Samnyttjande innebär att olika kundgrupper utnyttjar parkering på olika tider under dygnet och veckodagarna. För att kunna räkna med effekterna från samnyttjande måste parkeringsplatserna vara tillgängliga för alla. Samnyttjande är bara möjligt om en parkeringsanläggning tjänar olika kundgrupper som efterfrågar parkering vid olika tidpunkter. Då parkeringsefterfrågan både idag och efter utbyggnad utgörs av boendeparkering till den absolut största delen så är det inte lämpligt att räkna med några större effekter av samnyttjande för parkering mellan olika kundgrupper. Det kan finnas möjlighet att samnyttja besöksparkering till boende med boendeparkering men sannolikt behövs mer studier för att med säkerhet kunna fastställa i viken utsträckning det är lämpligt.

4.3 Avtal mellan byggherre och kommun

I avtal mellan byggherrar och kommunen kan förslagsvis följande delar ingå för att säkerställa att efterfrågan på bilparkering i området Backa Grön kan bibehållas/minskas för att uppmuntra kommunen att överväga att sänka parkeringstalen inom området:

Byggherrarna åtar sig att:

- ▶ Synliggöra kostnaderna för parkeringsplats genom att ta ut en månadshyra för dem. Kostnaden ska baseras på faktisk anläggnings-, drifts- och underhållskostnad så att inte delar av kostnaden bakas in i hyran.

¹⁹ Malmö Stad 2010. Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö, antagen september 2010

- ▶ Verka för att en bilpool etableras och bekosta medlemskap för alla lägenheter/radhus i fem år. Intresse från en byggherre att starta en bilpool ger bättre underlag för kommersiella aktörer att satsa på bilpool.
- ▶ Att i samband med inflyttning marknadsföra områdets hållbarhetsprofil.
- ▶ Informera nyinflyttade om bilpoolen och dess fördelar, cykelpoolen, hållbart resande och hållbara resealternativ. Detta bör dels ske genom informationsbrev inför uthyrning och till nyinflyttade i området men även genom att anordna informationsmöten där frågor om bl a bilpoolen och cykelpoolen kan ställas.
- ▶ Att årligen rapportera bilinnehavet till kommunen.
- ▶ Att reservera de mest attraktiva parkeringsplatserna för poolbilar och synliggöra att bilar som ingår i bilpool är prioriterade.
- ▶ Möjliggöra laddning av elfordon.
- ▶ Att anlägga bra cykelparkeringar mycket nära entréer som det helst ska gå att cykla ända fram till (eller leda bekvämt, d v s inga kraftiga ramper eller liknande). Här kan också ställas krav på t ex antal cykelparkeringar, att de ska utrustas med väderskydd etc).
- ▶ Att bygga rymliga cykelutrymmen/-garage med möjlighet att säkert förvara cykeln, med enkel angöring utifrån (t ex cykelramp) och kunna nås både utifrån och från lägenheterna/lokalerna.
- ▶ Att tillhandahålla tjänsten cykelverkstad.



Koucky & Partners AB, Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg
Telefon: 031- 80 80 50
www.koucky.se