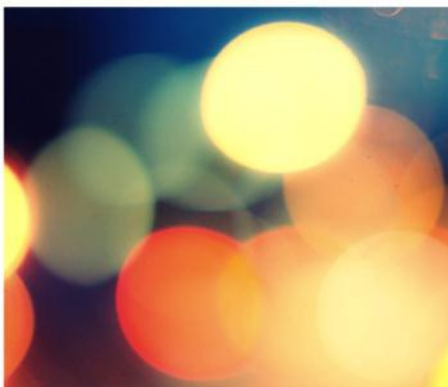
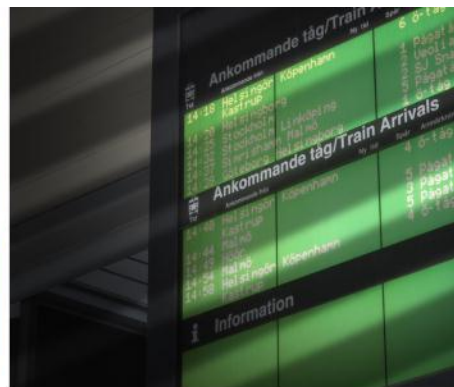
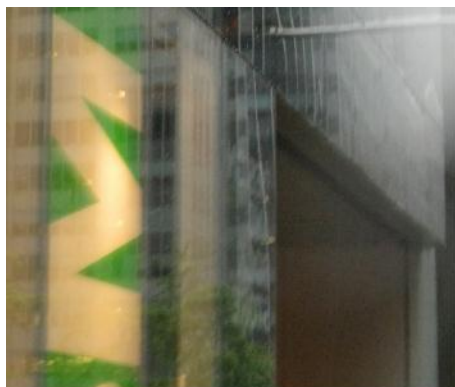


Översiktlig parkeringsutredning Frölunda

Underlag till stadsdelsprogram



Dokumentinformation

Titel:	Översiktlig parkeringsutredning Frölunda
Serie nr:	2015:38
Projektnr:	14058
Författare:	Rasmus Sundberg Axel Persson
Medverkande:	Karin Neergaard
Kvalitetsgranskning:	Karin Neergaard
Beställare:	Trafikkontoret, Göteborgs Stad Kontaktperson: Emma Josefson, tel +46 31 368 25 63

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2015-04-22		Beställare
1.0	2015-05-12	Justering synpunkter	Beställare

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	1
1.3	Avgränsning	1
2.	Parkeringssituationen idag	2
2.1	Boende, bebyggelse och bilinnehav	3
2.2	Parkering	4
2.3	Uppskattad beläggning	6
2.4	Parkering vid Frölunda torg	8
2.5	Parkering i nya detaljplaner	10
3.	Samlad bedömning	12

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Ett stadsdelsprogram håller på att upprättas för Frölundaområdet i Göteborg. Programmet kommer att möjliggöra bland annat 7000 nya bostäder. De nya bostäderna kommer att förtäta området och anläggas på mark som idag delvis utgörs av markparkering till befintliga bostäder.

1.2 Syfte

För att öka kunskapen och skapa en förståelse om parkeringssituationen i programområdet genomförs en översiktlig parkeringsutredning som ska svara på hur många parkeringsplatser som finns och hur de används, samt skatta beläggningen på parkeringsplatserna.

1.3 Avgränsning

Området som utredningen omfattar avgränsas i söder av Västerleden, i öster av Dag Hammarskjöldsleden och i nordväst av skogsområdet Ruddalen. Området domineras av bostadsområden av varierande karaktär, från höga punkthus till villaområden. Västra och i sydöstra delen av området består till stor del av industriområde. Handelsområdet Frölunda Torg i södra delen av området erbjuder en mängd handel och olika typer av service.

Grimmereds industriområde, Ruddalens idrottsplats och industriområdet längs Reningsverksgatan undersöks inte i parkeringsutredningen då områdena inte innehåller några eller väldigt få bostäder.

2. Parkeringssituationen idag

Det finns över 10 200 parkeringsplatser i utredningsområdet varav de flesta är förhyrda och avsedda för boendeparkering. Det finns cirka 2 500 besöksplatser för handel i anslutning till Frölunda Torg.



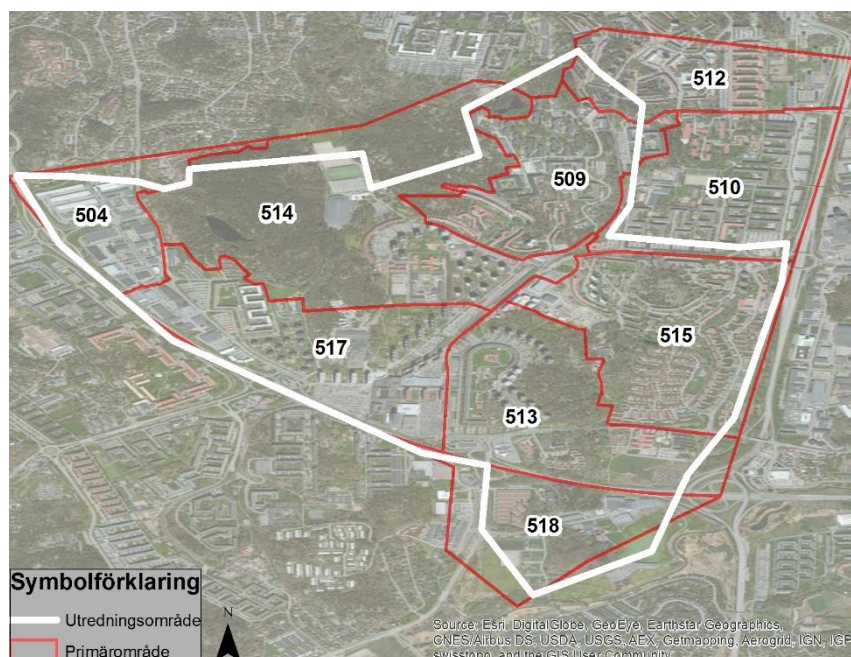
Figur 2-1. Karta över Frölunda. Utredningsområdet avgränsas av röd linje.

2.1 Boende, bebyggelse och bilinnehav

För att underlätta jämförelsen av data har utredningsområdet analyserats på primärområdesnivå. I området finns åtta primärområden som helt eller delvis avgränsas av linjen för utredningsområdet. I tabell 2-1 beskrivs primärområdena kortfattat.

Tabell 2-1 Beskrivning av primärområdena.

Primär- område	Huvudsaklig bebyggelse	Kommentar
504	Industriområde och villabebyggelse	Området har inte undersökts avseende antal parkeringsplatser och beläggning.
509	Bostäder och kontor	
510	Bostäder	Endast parkeringsplatser längs Marconigatan har undersökts.
513	Bostäder och företagspark	Beläggningsen har ej kontrollerats vid företagsparken då området är låst kvällstid.
514	Till största del bostäder. Idrottsanläggning samt skola och handel	Området vid Ruddalens Idrottsanläggning har inte kontrollerats då efterfrågan på parkering varierar med event och parkeringen inte används av boende.
515	Bostäder, både villabebyggelse, radhus samt flerfamiljshus. Idrottsanläggning	
517	Bostäder och handel samt verksamheter, industri, skola och sjukhus	Den del av primärområdet som utgörs av industrimark har inte kontrollerats.
518	Bostäder och vård- och äldreboende samt industri	Den del av primärområdet som utgörs av industrimark har inte kontrollerats.



Figur 2-2 Kartan visar de primärområden (röda linjer) som ligger inom utredningsområdet (vit linje).

I de primärområden som ligger inom eller på gränsen till utredningsområdet bor det cirka 27 000 folkbokförda personer fördelat på över 14 100 bostäder i småhus och i flerbostadshus. Bilinnehavet är i genomsnitt 295 personbilar i trafik/1000 invånare¹ att jämföra med genomsnittet i hela Göteborg, vilket är 285. Uppgifter per primärområde redovisas i tabell 2-2.

Tabell 2-2 Statistik över demografiska förutsättningar i utredningsområdet¹.

Primär- område	Antal Folkbokförda (2013)	Antal bostäder, småhus (2013)	Antal bostäder, flerbostadshus (2013)	Personbilar i trafik per 1000 inv. (2013)
504	4206	1368	50	379
509	4284	0	2651	298
510	3395	0	1851	333
513	2654	1	1543	254
514	2102	20	1459	308
515	3939	324	1908	334
517	5893	80	2967	192
518	3861	400	1339	260
Summa	26940	2190	11920	295 (medeltal)

2.2 Parkering

För att samla in underlag om antalet parkeringsplatser i området har en manuell räkning genomförts på plats kvällstid. Antalet parkeringsplatser redovisas i tabell 2-3 på primärområdesnivå, men endast de platser som ligger inom utredningsområdet är medtagna i sammanställningen.

Under räkningen noterades ca 10 270 parkeringsplatser, utöver det fanns det parkerade bilar på gator, främst i områden med småhus. Det fanns även några parkeringsanläggningar som var låsta varför det inte gick att räkna antalet parkeringsplatser. Sannolikt finns ytterligare några hundra parkeringsplatser, främst förhyrda parkeringsplatser för boende.

¹ Göteborgs stad 2015. Göteborgsbladet 2014. De siffror som redovisas baseras på helåret 2013. Tillgängligt: <http://www4.goteborg.se/prod/G-info/statistik.nsf>

Tabell 2-3 Antal parkeringsplatser som räknades vid inventering 2015-03-24. Hur platserna fördelas på olika typer (förhyrd, besöksparkering, mm) har bedömts utifrån de skyltar som finns i anslutning till parkeringsplatserna. I verkligheten kan antalet parkeringsplatser av en viss typ skilja sig något mot uppgifterna i tabellen.

Primär-område	Antal p-platser	Varav förhyrda	Varav besöks-parkering, ingen avgift	Varav avgift	Övriga p-platser**
504	Ej räknat, industrimark	-	-	-	-
509	1206	1059	19	128	0
510	564	564			0
513	1664	1278	31	57	298
514	1159	963	94	98	4
515	1285	1080	127	18	60
517	4239	1619	2510	36	74
518	151	0	42	30	79
Summa	10 270*	6 660	2 820	370	515
Andel	100 %	64 %	27 %	4 %	5 %

* Exklusive flera parkeringsanläggningar som var låsta vid inventeringstillfället samt parkeringsplatser på privat tomtmark i småhusområden.

** Oklart vilken typ av parkering eller omålad parkeringsplatser längs gatan.

Förhyrda parkeringsplatser utgör nästan två tredjedelar av det totala beståndet. Anledningen till att nästan tre av tio parkeringsplatser är besöksplatser utan avgift är att det är gratis att parkera i upp till tre timmar vid Frölunda torg (primär-område 517).

Parkeringsförvaltare

I området är det främst bostadsrättsföreningar som äger parkeringsplatserna. De flesta förhyrda parkeringsplatserna för boende kontrolleras av P-bolaget och Controlla. P-bolaget har endast små egna innehav av parkering i området. Diligentia förvaltar också ett stort antal parkeringsplatser vid Frölunda torg genom bolaget Q-park. Göteborgs stad har ett fåtal gatumarksparkeringar och förhyrda parkeringsplatser i anslutning till kommunens lokaler i utredningsområdet.

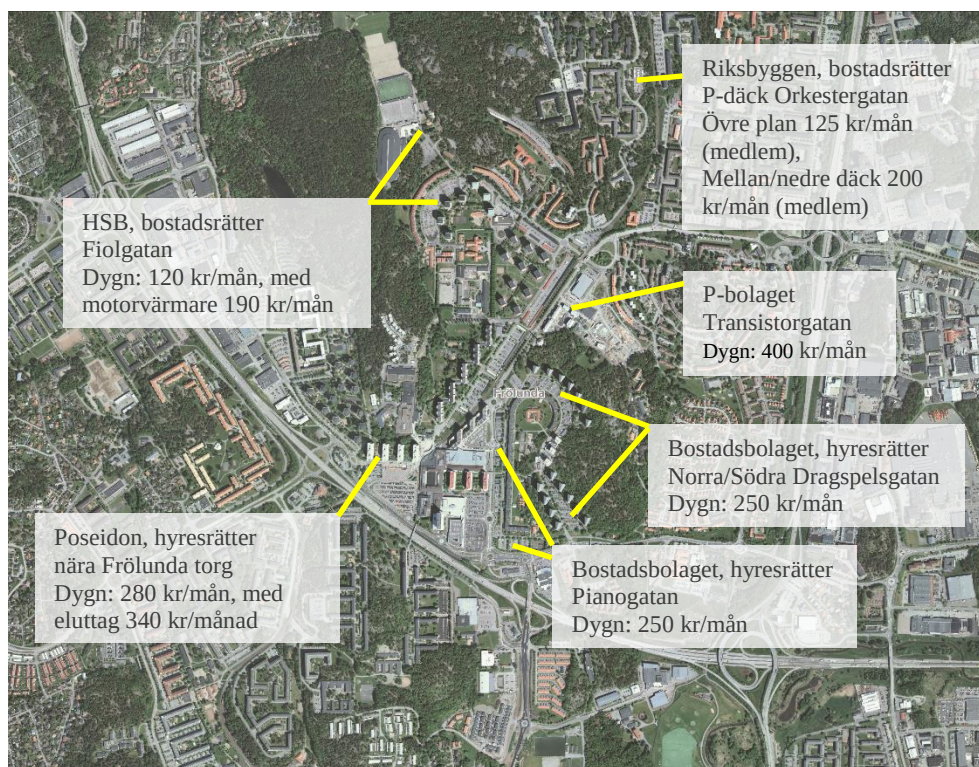
Prisnivå

Priset för boendeparkering i området varierar beroende på plats och parkeringsförvaltare. I figur 2-3 visas ett exempel på månadsavgifter för förhyrd boendeparkering. Kostnaden för att hyra en parkeringsplats per månad varierar i sammanställningen mellan 120 och 400 kr/månad. Månadsavgifterna varierar beroende på om parkeringen är väderskyddad eller utrustad med eluttag för motorvärmare. Enligt representanter från bostadsbolag inom Framtiden-koncernen är det de olika bostadsbolagens distriktskontor som sätter priser och hanterar uthyrningen av parkering². Utifrån tillgängliga uppgifter verkar det vara kö till att hyra en parkeringsplats på många platser³. Det finns uppgifter om att boende i vissa

² Möte 2015-05-05 med representanter från Framtiden AB, Poseidon, Fastighetskontoret samt P-bolaget.

³ Uppgifter om kötid för parkering på flera bostadsrättsföreningars hemsidor.

fall väljer att hyra flera parkeringsplatser för att kunna erbjuda parkering åt besökande familjemedlemmar².



Figur 2-3. Exempel på månadsavgifter för en förhyrd parkeringsplats i utredningsområdet.

2.3 Uppskattad beläggning

För att kunna uttala sig säkert om vilken genomsnittlig maxbeläggning som finns i ett område krävs att antalet parkerade fordon räknas vid flera tillfällen när efterfrågan på parkering är som störst. På grund av områdets storlek och syftet med utredningen har beläggningen endast kontrollerats vid ett tillfälle, kvällen den 24:e mars 2015 kl 18:00-21:00. Det innebär att nedanstående uppgifter om beläggning endast bör ses som en indikation på hur väl parkeringsplatserna används. Tidpunkten för räkningen gör att beläggningen på parkeringsplatser avsedda för verksamma är mycket låg då räkningen genomfördes utanför normal kontorstid. Det är även troligt att beläggningen för boende är något högre under nattetid då de flesta är hemma jämfört med tiden för räkningen.

Andra faktorer som bidrar till att uppgifterna ska tolkas med försiktighet är att beläggningen i singelgarage och i andra låsta parkeringsanläggningar inte har kunnat kontrolleras.

I tabell 2-4 görs en samlad bedömning av beläggningen på primärområdesnivå. En fördjupning av beläggningen för de parkeringsplatser där det var möjligt att jämföra antalet parkeringsplatser för boende visas i tabell 2-5.

Tabell 2-4. Sammanställning per primärområde av resultat av räkningen den 24 mars 2015.

Primär- område	Bedömning av beläggningen på boendeparkeringarna
509	I primärområdet fanns tre låsta parkeringsanläggningar där beläggningen inte kunde kontrolleras. Vid Basungatan var beläggningen högre än i omkringliggande områden (83 %). Beläggningen var över 70 % i den norra delen av primärområdet. På andra sidan spårvägen vid Lantmilsgatan var beläggningen lägre, kring 50 %.
510	I södra delen av primärområde 510 kontrollerades parkeringen längs Distansgatan. Markparkering och carportar för boende hade en beläggning på ca 70 %. Det gick inte att kontrollera beläggningen i de 203 singelgaragen. Det fanns även 13 bilar parkerade vid kantstensparkering längs Distansgatan.
513	Kring de stora flerbostadshusen i Västra delen av primärområdet var beläggningen 43-57 %. Beläggningen var lägst på parkeringen vid södra delen av Pianogatan. I södra delen av primärområdet var beläggningen ca 38 % för boendeparkering.
514	Beläggningen på de stora markparkeringarna i primärområdets östra del låg kring 50 %. Det fanns även en stor oreglerad grusparkering där antalet parkeringsplatser inte gick att uppskatta.
515	Beläggningen var hög i södra delen av primärområdet. I villaområdet längs Våglängdsgatan var 81 bilar parkerade på gatan. Vid radiomastgatan var det full beläggning på markparkeringar och inga förhyrda parkeringsplatser. I norra delen av primärområdet varierade beläggningen mellan 52-61 %. I det nybyggda området vid Heidhallen var beläggningen något högre, 68 %.
517	De stora markparkeringarna med förhyrda parkeringsplatser för boende hade en beläggning på 47-62 %. Relativt många fordon var avställda och utsatta för skadegörelse. Vid tiden för inventeringen var köpcentrumet i Frölunda torg öppet varför många besökare stod parkerade på parkeringsplatserna avsedda för besök till handeln.
518	Bostäderna längs Toftaåsgatan har plats för upp till två bilar/fastighet. Besöks-parkeringen till äldreboendet var lite utnyttjad kvällstid. Området ligger avskilt söder om Söderleden och bedöms inte påverka parkeringssituationen i övriga utredningsområdet.

Tabell 2-5 I tabellen visas beläggningen vid ett tillfälle för utvalda platser en tisdag i mars 18:00-21:00. Om det fanns singelgarage i områdena har de antagits ha 100 % beläggning. De tre första siffrorna i numret för basområdet visar vilket primärområde basområdet tillhör.

Basområde	Antal parkeringsplatser (boendeparkering)	Antal parkerade bilar (18:00-21:00)	Beläggning (vid ett tillfälle)
517 01	478	227	47 %
517 03	335	160	48 %
513 01	419	239	57 %
513 02	280	155	55 %
513 03	480	206	43 %
515 03	308	183	59 %
515 01	528	322	61 %
514 02	496	249	50 %
509 06	47	32	68 %
509 07	196	163	83 %
509 02	68	48	71 %
509 03	256	185	72 %
510 04	486	398	82 %
Genomsnittlig beläggning	4377	2567	59 %

Vid tillfället för räkningen så varierade beläggningen för boendeparkering i basområdena, se tabell 2-5, mellan 47 – 83 % på basområdesnivå. Det var endast några mindre parkeringsplatser med färre än tio enskilda parkeringar som var helt fullbelagda. Den genomsnittliga beläggningen för boendeparkering var ca 59 %. Om räkningen hade genomförts nattetid är det sannolikt att medelbeläggningen hade varit högre, uppskattningsvis cirka 70 %.

2.4 Parkering vid Frölunda torg

Frölunda torg är ett stort centrum för handel i sydvästra Göteborg. Förutom lokaler för handel består bebyggelsen av Frölunda Specialistsjukhus, kontor, fritidsgård och flera bostadshus⁴.

I anslutning till köpcentret finns det cirka 2 500 parkeringsplatser fördelat på två större markparkeringar samt två parkeringsanläggningar. Platserna är i första hand avsedda för besökande till köpcentrumet och det är avgiftsfri parkering i upp till tre timmar varje dag 06-24. Parkering med parkeringstillstånd är tillåtet i mån av plats för övriga hyresgäster och boende. Nattetid tas avgift ut.

Utöver det finns det cirka 150 förhyrda parkeringsplatser för boende i närliggande hus.

⁴ Göteborgs Stad 2006. Detaljplan för utveckling av handel och bostäder vid Frölunda Torg inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg. Diarienummer 1100/04. 2006-05-02, rev 2006-09-05

En sammanställning av antalet parkeringsplatser och lokalisering visas tabell 2-6 och i figur 2-4.

Tabell 2-6 Antal parkeringsplatser vid Frölunda Torg⁵.

Område i figur 2-4	Typ av parkeringsplats	Antal parkeringsplatser
P-fält A	Besök avsedd för handel. P-tillstånd för verksamma och boende tillåts i mån av plats	747 platser i två våningar
P-fält B	Besök avsedd för handel. P-tillstånd för verksamma och boende tillåts i mån av plats	563 markparkeringar och 745 platser i parkeringshus
P-fält C	Besök avsedd för handel. P-tillstånd för verksamma och boende tillåts i mån av plats	454 markparkeringar
P-fält D	Boendeparkering för boende i husen vid Lilla Marconigatan (Cityhusen)	49 förhyrda platser
P-fält E	Boendeparkering för boende i husen vid Näverlursgatan	101 förhyrda platser
Summa	Parkering för besök, boende och verksamma	2 660



Figur 2-4. Besöksparkering vid Frölunda torg. Enligt Diligentia finns det 2500 parkeringsplatser för besökare i anslutning till Frölunda torg.⁶

Enligt en parkeringsutredning som genomfördes 2005 inför upprättandet av detaljplanen så har tidigare beläggingsstudier från 2003 visat på att den genomsnittliga beläggingsgraden var drygt 60 % för parkeringsplatserna vid Frölunda Torg⁷. Därefter har en stor tillbyggnad genomförts varför de tidigare uppmätta beläggningssiffrorna bedöms vara inaktuella. Däremot så beskriver samma utredning när efterfrågan på handelsparkering är som högst⁸, något som bedöms vara rimligt även 2015. Maxtimman för antalet besök till centrumet infann sig kl

⁵ Diligenta 2015. Sammanställning parkering – Info ritning

⁶ Hemsida för Frölunda Torg. <http://frolundatorg.se/om-frolunda-torg/parkering-och-kommunikation/>

⁷ WSP 2005. Program för utveckling av Frölunda Torg, koncept 08/02/05. Trafik och parkering februari 2005.

⁸ Baserat på antal passager in och ut från köpcentret sett över dygnet.

12-13 på lördagar. Under vardagar finns ingen unik maxtimma, men antalet besökare är som högst kl 12:00-17:00. Ett besök varade i genomsnitt cirka 56 minuter.

2.5 Parkering i nya detaljplaner

Flera detaljplaner som påbörjats under tidigare år har pausats och inväntar att stadsdelsprogrammet färdigställs. Våren 2015 fanns endast kännedom om en aktuell och nyligen framtagna detaljplan för området.

Detaljplan för bostäder på Mandolingatan

Syftet med detaljplanen är att skapa möjlighet för uppförande av flerbostadshus med cirka 240 lägenheter samt parkeringsdäck på mark som tidigare i huvudsak har använts för markparkering⁹. Planområdet utgörs idag till största delen av markparkering för Poseidons flerbostadshus väster om Mandolingatan. Det befintliga beståndet är 468 parkeringsplatser och garage. För att möta efterfrågan från nya bostäder har p-tal 7,2 per 1000 kvm BTA används. Planområdet ska både rymma parkering för nyttillkommande bostäder och för befintliga bostäder, vars parkering tas i anspråk. Parkering löses i första hand i parkeringsdäck i områdets norra del.

Detaljplan för bostäder vid Lergöksgratan

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra bostadsbebyggelse öster om Lergöksgratan i Frölunda. Den nya bebyggelsen planläggs på mark som idag används för parkering för omkringliggande bostadskvarter. Det konstateras i planhandlingen att antalet befintliga parkeringsplatser är större än dagens efterfrågan varför 88 parkeringsplatser som försvinner inte behöver ersättas¹⁰. Parkering för tillkommande bostäder har beräknats utifrån 8,2 parkeringsplatser per 1000 kvm byggnadsyta (boende och besök).

⁹ Göteborgs stad Stadsbyggnadskontoret 2011. Detaljplan för Bostäder på Mandolingatan, antagandehandling november 2011. Diarienummer 0798/07

¹⁰ Göteborgs stad Stadsbyggnadskontoret 2013. Detaljplan för Bostäder vid Lergöksgratan – antagandehandling november 2013. Diarienummer: 0558/04



Figur 2-5 Kartan visar hur den framtida parkeringstillgången ska fördelas mellan nyttillkommen bebyggelse och befintlig bebyggelse¹⁰.

3. Samlad bedömning

En bedömning av parkeringssituationen idag är att de över 10 000 parkeringsplatserna som finns i området inte utnyttjas fullt ut då många av parkeringsplatserna var tomma den kvällen när räkningarna gjordes. Det ser ut att finns betydligt fler parkeringsplatser än vad som används, särskilt i de bostadsområden med storskaliga flerbostadshus där parkeringen är samlad i stora markparkeringar. Exempel på sådana platser finns vid Dragspelsgatan, Marconigatan, Lergökskatan och Fiolgatan.

Om inte alla parkeringsplatser används kan det ge möjlighet att utnyttja marken effektivare, exempelvis för bostäder, vilket har tagits fasta på i de beskrivna detaljplanerna. En positiv effekt av att bygga på några av de större markparkeringarna är att tryggheten kan öka, vilket beskrivs i detaljplanen för bostäder vid Lergökskatan. Under räkningen upplevdes flera stora markparkeringar som folktomma och dåligt belysta, vilket gav ett otryggt intryck.

Då i stort sett alla parkeringsplatser för boende är förhyrda finns nästan inget samnyttjande av parkeringsplatser i utredningsområdet. Om de förhyrda parkeringsplatserna istället blev tillgängliga för boende med parkeringstillstånd skulle sannolikt antalet parkeringsplatser kunna minskas. Detta då en del av de boende förmodligen är bortresta/arbetar nattetid och inte utnyttjar sin förhyrda parkering varje natt. Att det i flera bostadsrättsföreningar verkar vara kö till att hyra en parkeringsplats vid en större markparkering/anläggning fast den kvällstid inte upplevs som fullbelagd kan tyda på att alla förhyrda parkeringsplatser inte utnyttjas samtidigt. Det bekräftas av uppgifter om att boende hyr flera parkeringsplatser för att kunna erbjuda en parkering till sina besökare.

Prisnivån i området är relativt låg, sett till månadskostnad för en förhyrd parkering. Prisnivån är relativt enhetlig sett till hela utredningsområdet.

Att bygga bostäder genom att utnyttja mark som idag används för bilparkering bedöms vara lämpligt på flera platser. Det ska dock påpekas att rådigheten över prisbild och en omvandling av förhyrda parkeringsplatser till parkeringstillstånd är låg, då det i de flesta fall är enskilda bostadsrättsföreningar som äger parkeringsplatserna.

