

# Mobilitets- och parkeringsutredning inför detaljplan: Skanstorget, Göteborg



**KOUCKY &  
PARTNERS**  
HÅLLBAR MOBILITET

2024

Koucky & Partners AB  
på uppdrag av Ernst Rosén AB

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning inför detaljplan:  
Skanstorget, Göteborg

Version: 5,0

Datum: 2024-04-17

Författare: Michael Koucky

Medarbetare: Jacob Thåqvist, Karin Arén

Uppdragsgivare: Ernst Rosén AB

Kontaktpersoner: Michael Koucky, Koucky & Partners AB  
Anders Hellgård, Ernst Rosén AB

Uppdragsnummer: 22028

Illustration på framsida: Helena Bergendahl

# Sammanfattning

## Bakgrund

Skanstorget i Haga i Göteborg används idag primärt som parkeringsplats. Platsen ska av Ernst Rosén AB utvecklas och i framtiden innehålla bostäder, verksamhetslokaler och en förskola.

Denna utredning syftar till att som underlag till detaljplan redovisa behovet av bil- och cykelparkering som uppstår genom den tillkommande bebyggelsen. Vidare ska utredningen redovisa dagens användning av parkeringsplatsen genom en beläggningsstudie och lämna förslag på hur många som bör ersättas.

Totalt planeras 14 700 kvm ljus BTA, fördelat på 140 lägenheter, en förskola med fyra avdelningar, 1000 kvm verksamhetslokaler i bottenplan samt parkeringsplatser i källarplan.

## Parkeringsbehov nyproduktionen

Parkeringsbehovet för verksamheterna i den nya bebyggelsen beräknades enligt gällande parkeringstal och riktlinjer. För bostäderna ska omfattande mobilitetsåtgärder genomföras som medger maximalt avdrag från parkeringstalen. Det beräknade parkeringsbehovet, inklusive platser för två bilpoolsbilar, är 45 bilplatser. Genom samnyttjande kan behovet av fysiska platser minskas till **39 bilplatser**.

Behovet av cykelparkering är med hänsyn till samnyttjande **370 cykelplatser**. Därav är 296 platser avsedda för boende och verksamma, inklusive platser för lastcykelpool. Resterande 74 platser är avsedda för besökare till boende och verksamheter.

## Befintliga platser - användning

Antalet parkeringsplatser på Skanstorget är idag 166 platser. En beläggningsstudie har genomförts som visar att anläggningen har hög nyttjandegrad. Vid undersöknings-tillfällena stod i genomsnitt 135 bilar parkerade på dagtid, varav 45 stycken (33 procent) parkerades med timavgift och 90 med boendeparkeringstillstånd (66 procent). På natten parkerades 16 bilar med timavgift (11 procent) och 135 med boendeparkeringstillstånd (89 procent).

Användningen domineras därmed av bilar med boendeparkeringstillstånd, särskilt på natten då Skanstorget nästan uteslutande används av boende i området.

## Ersättningsbehov

Behovet av att ersätta befintliga parkeringsplatser diskuteras utifrån olika perspektiv: Tillgång till alternativ, minskning av efterfrågan på grund av ett högre pris, bättre kollektivtrafikutbud samt mobilitetsåtgärder, politiska mål samt platsens förutsättningar. Rent juridiskt finns inget krav att ersätta dagens platser, ersättningsbehovet är en avvägning som bygger på stadens mål avseende tillgänglighet till parkering och den förväntade efterfrågan.

Stadens politiska mål och policys prioriterar stadsutveckling före parkering. Vidare har Göteborg ett antaget mål att minska den motoriserade vägtrafiken i staden med 25% till 2030 jämfört med 2010. Det innebär att tydligt färre bilar förväntas köra i staden vilket

öppnar för en minskning av antal parkeringar, särskilt i centrala staden där tillgänglighet med kollektivtrafik, cykel och gång är god.

En vidare faktor som talar för en reduktion av utbudet är effekten av den förväntade prisökningen på efterfrågan bland boende i närområdet när platsen övergår från att vara tillgänglig med boendeparkeringstillstånd till en marknadsmässig prissättning för parkeringsgarage. Jämfört med boendeparkeringstillstånd förväntas priset för ett parkeringstillstånd fördubblas, baserat på marknadspriset i närliggande garage. Utifrån priselasticiteten från tidigare studier (-0,6) innebär det en förväntad minskning av efterfrågan från 135 tillståndsplatser till 54 platser.

En annan faktor att väga in är effekten på utformningen av platsen. Ett garage med ett fotavtryck som breder ut sig mer än den tillkommande bebyggelsen begränsar möjligheterna för utformningen av platsen, exempelvis planteringen av träd. Även markens vattenhållande förmåga påverkas negativt.

Med hänsyn till dessa faktorer föreslås att ett parkeringsgarage med cirka 60 platser anläggs på Skanstorget. Det exakta antalet platser slås fast i bygglovsskedet och beror på den slutliga utformningen som väljs. Av de planerade bilplatserna ska två användas som bilpoolsplatser och en ska vara reserverad för angöring. Således ersätts cirka 57 av de befintliga platserna och dessa ska primärt användas som besöksplatser.

Inom en radie av 500 meter från Skanstorget innebär förändringen att:

- Antalet tillgängliga besöksplatser dagtid minskar med cirka 5,7 procent, men om merparten av ersättningsplatserna kan användas för besöksparkering täcks dagens användning av besöksplatser helt, både dag- och natttid.
- Antalet tillgängliga platser med boendeparkeringskort minskar med elva procent inom 500 meters avstånd och fyra procent inom hela boendeparkeringsområde M.

Effekten av förändringen är därmed primärt en minskning av tillgången till platser som kan nyttjas med boendeparkeringskort.

### Totala parkeringsbehovet

Det totala parkeringsbehovet för bil består av det tillkommande behovet från nyproduktionen och platserna som ska ersättas: 57 ersättningsplatser samt 39 platser för det tillkommande behovet, totalt 96 bilplatser.

Det totala behovet av cykelplatser är 370, varav 74 för besökare och 296 för boende och personal.

### Parkeringslösningar

Behovet av ersättningsplatser för bil ska i första hand täckas genom en gemensam, öppen parkeringsanläggning under torget med cirka 60 platser. Av dessa reserveras två för bilpool och en för angöring. Inga fasta platser förutom bilpoolsplatser planeras, vilket medger möjligheten till samnyttjande.

Det tillkommande parkeringsbehovet för de planerade bostäderna och lokalerna (39 platser) ska täckas med parkeringsköp i närliggande parkeringsanläggningar. Ernst Rosén förfogar över en större parkeringsanläggning inom 200 meter (Södra Annedalsgaraget) där motsvarande antal platser kan frigöras för att täcka det tillkommande behovet.

Cykelparkering för boende och verksamma (296 platser) ska tillhandahållas i cykelrum inom fastigheten. Besöksparkering för bostäderna och korttidsparkering för verksamheterna (74 platser) ska anläggas på torgytan på allmän plats och inte ingå i bygglovet, enligt samråd med Stadsbyggnadsförvaltningen.



## Reglering

Den nya parkeringsanläggningen planeras att vara öppen för allmänheten med möjlighet att parkera mot timavgift eller med parkeringstillstånd. Prissättningen ska vara marknadsmässig för att säkra högt utnyttjande och för att minimera risken att parkörer i första hand söker sig till andra anläggningar. Användningen genom korttidsbesökare prioriteras, i mån av tillgänglighet säljs även tillstånd för långtidsparkering, exempelvis till närboende. Priset för långtidstillstånd på Skanstorget sätts högre än för de externa platserna som görs tillgängliga för de boende i kvarteret för att motivera att dessa platser väljs i första hand. Priserna för parkeringstillstånd inom Skanstorget kommer att ligga tydligt över dagens pris för boendeparkeringstillstånd.

## Byggskede

Under byggskedet, tidigast 2025–2027, kommer tillgången till parkering på Skanstorget vara begränsad. Det finns inga enkla ersättningslösningar för parkeringsplatserna på Skanstorget under byggtiden utan befintlig gatumarksparkering och befintliga anläggningar kommer att behöva användas för att täcka behovet. En ökad belastning av gatumarksparkeringarna i närområdet och av närliggande p-anläggningar kan förväntas under byggtiden. Effekten bedöms vara som störst nattetid för bilister med boendeparkeringstillstånd inom zon M, tillgången till parkeringar där tillståndet gäller kommer att minska med cirka fyra procent inom hela zonen och cirka tio procent inom 500 meter från Skanstorget. För besökare är effekten mindre påtaglig. Antalet bilar som dagtid parkeras mot timavgift på Skanstorget motsvarar endast cirka två procent av antalet tillgängliga platser inom en radie av 500 meter. På natten bedöms effekten som försumbart då behovet är lägre och flera parkeringsanläggningar i närområdet har ledig kapacitet.



# Innehåll

|          |                                                                  |           |
|----------|------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>INLEDNING.....</b>                                            | <b>1</b>  |
| 1.1      | BAKGRUND OCH SYFTE.....                                          | 1         |
| 1.2      | METOD.....                                                       | 2         |
| 1.3      | RAPPORTSTRUKTUR.....                                             | 2         |
| <b>2</b> | <b>TILLKOMMANDE VERKSAMHETER OCH DERAS PARKERINGSBEHOV .....</b> | <b>3</b>  |
| 2.1      | PLANERAD BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER .....                       | 3         |
| 2.2      | PARKERINGSBEHOV: STARTVÄRDEN, STEG 1 .....                       | 4         |
| 2.3      | PARKERINGSBEHOV: LÄGESBEDÖMNING, STEG 2 .....                    | 5         |
| 2.4      | PARKERINGSBEHOV: PROJEKTANPASSNING, STEG 3 .....                 | 7         |
| 2.5      | PARKERINGSBEHOV: MOBILITETSLÖSNINGAR, STEG 4 .....               | 8         |
| 2.6      | SLUTLIGT PARKERINGSBEHOV OCH SAMNYTTJANDEPOTENTIAL .....         | 10        |
| <b>3</b> | <b>BEFINTLIG PARKERING OCH HUR DEN ANVÄNDS.....</b>              | <b>12</b> |
| 3.1      | NUVARANDE PARKERINGSUTBUD .....                                  | 12        |
| 3.2      | BELÄGGNINGSGRAD .....                                            | 13        |
| 3.3      | ANNAT PARKERINGSUTBUD I OMGIVNINGEN .....                        | 14        |
| 3.4      | VILKA PLATSER TAS BORT GENOM EXPLOATERINGEN? .....               | 16        |
| <b>4</b> | <b>ERSÄTTNING AV BEFINTLIGA PARKERINGAR.....</b>                 | <b>17</b> |
| 4.1      | MARKANVISNINGSTÄVLINGEN .....                                    | 17        |
| 4.2      | JURIDISKA FÖRUTSÄTTNINGAR .....                                  | 17        |
| 4.3      | DAGENS ANVÄNDNING OCH PARKERINGSUTBUDET I NÄROMRÅDET .....       | 18        |
| 4.4      | FAKTORER SOM KAN PÅVERKA EFTERFRÅGAN .....                       | 19        |
| 4.5      | STADENS MÅL OCH VILJEINRIKTNING.....                             | 21        |
| 4.6      | PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR.....                                    | 25        |
| 4.7      | FÖRSLAG PÅ ANTALET ERSÄTTNINGSPLATSER.....                       | 25        |
| 4.8      | KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET.....                                   | 26        |
| <b>5</b> | <b>MÖJLIGHETER ATT TÄCKA PARKERINGSBEHOVET .....</b>             | <b>27</b> |
| 5.1      | BILPARKERING.....                                                | 27        |
| 5.2      | CYKELPARKERING.....                                              | 28        |
| <b>6</b> | <b>REGLERING OCH KOSTNADSTÄCKNING.....</b>                       | <b>29</b> |
| 6.1      | REGLERING OCH PRISNIVÅ.....                                      | 29        |

|                  |                                             |           |
|------------------|---------------------------------------------|-----------|
| 6.2              | KOSTNADSTÄCKNING.....                       | 29        |
| <b>7</b>         | <b>PARKERING UNDER BYGGSKEDET .....</b>     | <b>31</b> |
| 7.1              | TIDSPLAN .....                              | 31        |
| 7.2              | PARKERING UNDER BYGGSKEDET .....            | 31        |
| <b>BILAGA 1:</b> | <b>BELÄGGNINGSSTUDIE .....</b>              | <b>33</b> |
|                  | SYFTE.....                                  | 33        |
|                  | UTREDNINGSOMRÅDE .....                      | 33        |
|                  | METOD .....                                 | 34        |
|                  | RESULTAT .....                              | 34        |
| <b>BILAGA 2:</b> | <b>PARKERINGSUTBUDET I NÄROMRÅDET .....</b> | <b>37</b> |
|                  | SYFTE.....                                  | 37        |
|                  | UTREDNINGSOMRÅDE .....                      | 37        |
|                  | METOD .....                                 | 37        |
|                  | RESULTAT .....                              | 38        |

# 1 Inledning

## 1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

Skanstorget i Haga i Göteborg används idag primärt som parkeringsplats, se bild 1. Staden önskar att platsen ska förtäas med bostäder och lokaler. För att uppnå det har Fastighetskontoret genomfört en markanvisningstävling som 2018 vanns av Ernst Rosén AB<sup>1</sup>, här omnämnd som exploatören.

Exploatören och staden genomför nu en prövning av lämplig markanvändning genom detaljplanen. I prövningen tas även hänsyn till riksintressen för kulturmiljö och stadens aktuella mål avseende trafikutveckling, exempelvis i Miljö- och klimatprogrammet. Det innebär att markanvisningens förutsättningar inte är fullt ut tillämpliga.



*Bild 1: Skanstorget i stadsdelen Haga används idag som parkeringsyta.*

Denna utredning syftar till att redovisa behovet av bil- och cykelparkering som uppstår genom den tillkommande bebyggelsen inför detaljplan. Utredningen ska redogöra för områdets och verksamhetens förutsättningar när det gäller parkering samt vilka specifika faktorer som påverkar behovet. Utredningen ska redovisa hur det framtida parkeringsbehovet för den tillkommande bebyggelsen kan lösas och vilka eventuella mobilitetsåtgärder som ska tillhandahållas.

Vidare ska utredningen undersöka dagens nyttjande av de befintliga parkeringsplatserna på torget, möjligheterna att ersätta dessa och vilka konsekvenser en förändring av antalet platser har på parkeringssituationen i omgivningen. Förändringen ska sättas i relation till inriktningen i stadens relevanta styrdokument som Trafikstrategin med flera, eventuella riksintressen och platsens förutsättningar.

<sup>1</sup> Fastighetskontoret Göteborgs Stad, 2018: Tjänsteutlåtande, Markanvisningstävling för Skanstorget inom stadsdelen Haga. Dnr. 7074/15

## 1.2 METOD

Utredningen har utgått ifrån Göteborgs Stads *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* (version 1.2, daterad 17 december 2021) och en analys av förutsättningarna i området kring fastigheten.

Andra bakgrundsdokument var anvisningarna för markanvisningen och exploateringsavtalet, Göteborg Stads *Anvisningar för ersättningsutredning för befintlig parkering*, Göteborg Stads trafikstrategi, Göteborgs parkeringspolicy, Göteborg Stads budget för 2023 med flera<sup>2</sup>.

Dagens användning av parkeringsplatserna har kartlagts genom en beläggningsstudie vid totalt sex tillfällen, varav tre på dagtid och tre nattetid på veckodagar. Vid fyra tillfällen har bilarnas registreringsnummer insamlats för att kartlägga antalet bilar med boendeparkeringstillstånd.

I vilken mån det befintliga parkeringsbehovet ska ersättas diskuteras utifrån inriktningen i stadens styrdokument och målbilden för utvecklingen av biltrafik i stadens trafikstrategi, nedbruten på stadsdelsnivå samt utifrån förutsättningarna på plats, bland annat avseende kulturmiljö och byggtekniska möjligheter.

För att kunna bedöma påverkan av ett förändrat parkeringsutbud på omgivningen och på de befintliga användarna har utbudet av offentligt tillgängliga parkeringsplatser inom gångavstånd från Skanstorget kartlagts.

Under arbetets gång har vidare ett antal avstämningsmöten med företrädare för Göteborgs Stad genomförts.

## 1.3 RAPPORTSTRUKTUR

Rapporten är strukturerad i följande delar:

- Tillkommande verksamheter och deras parkeringsbehov
- Befintlig parkering och hur den används
- Ersättningsbehov
- Möjligheter att täcka parkeringsbehovet
- Reglering och prissättning
- Parkering under byggskedet

De detaljerade resultaten av beläggningsstudien samt av kartläggningen av parkeringsutbudet i närområdet redovisas i bilagor.

---

<sup>2</sup> Göteborgs Stad, Trafikkontoret, 2014: Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad. Anvisningar för ersättningsutredning för befintlig parkering, Version 1.0., Göteborgs Stad 2009, Parkeringspolicy för Göteborgs Stad, Göteborgs Stad, 2022, Budget 2023

## 2 Tillkommande verksamheter och deras parkeringsbehov

### 2.1 PLANERAD BEBYGGELSE OCH VERKSAMHETER

På Skanstorget planeras ett nytt bostadskvarter och torgyta på totalt cirka 14 700 kvm ljus BTA. Bebyggelsen ska i huvudsak innehålla bostäder, men även en förskola med fyra avdelningar och ett inslag av verksamhetslokaler i bottenvåningen. Bild 2 illustrerar den planerade bebyggelsestrukturen i relation till omgivningen.

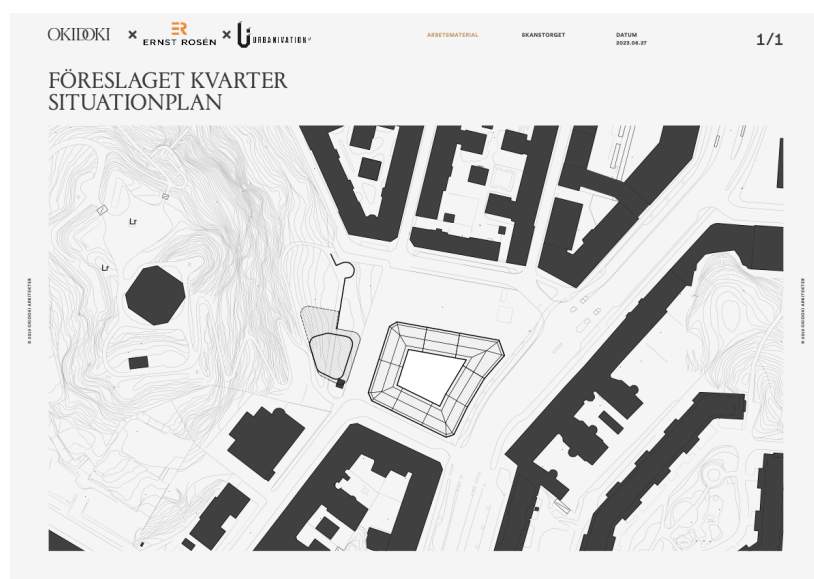


Bild 2: Situationsplan för den planerade bebyggelsen på Skanstorget

Den exakta uppdelningen mellan olika funktioner och lägenhetsfördelningen är ännu inte helt fastlagd. Hypotesen är en normal lägenhetsfördelning, det vill säga att varken små (<50 kvm BOA) utgör mer än 75 procent av lägenhetsbeståndet eller stora lägenheter (4 rok <) utgör mer än 25 procent. Totalt förväntas 140 lägenheter byggas inom projektområdet.

Tabell 1 sammanställer fördelningen av ytor och funktioner. Verksamhetslokalerna i bottenvåningen är avsedda för mindre serviceverksamheter (till exempel frisör, reparation) och mindre handelsverksamheter med huvudsakligt fokus på kvarterets och närområdets boende. Den genomsnittliga storleken uppskattas till 100 kvm BTA. Verksamheternas exakta innehåll är inte känd i detta skede. För bedömningen av parkeringsbehovet hanteras lokalerna i detta skede som handel.



| Funktion                            | Yta                                          | Antal | Genomsnittlig storlek             |
|-------------------------------------|----------------------------------------------|-------|-----------------------------------|
| Lägenheter                          | 11 300 kvm BTA                               | 140   | 81 kvm BTA<br>(cirka 61 kvm BOA)  |
| Förskola                            | 1 400 kvm BTA (1050 kvm LOA, BTA uppskattad) | 4     |                                   |
| Verksamhetslokaler i bottenvåningen | 1 000 kvm BTA                                | 10    | 100 kvm BTA<br>(cirka 75 kvm LOA) |

Tabell 1: Planerade verksamheter i projektet och antal respektive storlek.

I verksamhetslokalerna förväntas totalt 55 personer vistas samtidigt, 10 anställda samt 45 kunder, enligt schablonvärdena i stadens anvisningarna. Observera att verksamheternas innehåll i detta skede ännu är okänt. För förskolan bedöms antalet verksamma till 3 pedagoger per avdelning plus 4 övrig personal, totalt 16 personer, enligt schablonvärdena i stadens anvisningar.

## 2.2 PARKERINGSBEHOV: STARTVÄRDEN, STEG 1

Fastigheten ligger i Zon A enligt Göteborgs *Riktlinjer för mobilitet och parkering*.

I tabellerna 2 och 3 sammanfattas i analyssteg 1 parkeringstalen och det tillkommande parkeringsbehovet utifrån de föreslagna startvärdena. För verksamhetslokalerna (primär service) bedöms behovet utifrån antalet personer och färdmedelsandel enligt stadens mål för stadsdelen.

### Parkeringsbehov bil, steg 1

| Verksamhet                  | Parkeringstal   | Antal    | Antal bilplatser |
|-----------------------------|-----------------|----------|------------------|
| Lägenheter                  | 0,5 bpl/lgh     | 140 lgh  | 70,0             |
| Förskola, anställda         | 0,5 bpl/avd.    | 4 avd    | 2,0              |
| Förskola, korttidsparkering | 0,6 bpl/avd.    | 4 avd    | 2,4              |
| Verksamhetslokaler          | 13/1000 kvm BTA | 1000 kvm | 13,0             |
| Totalt                      |                 |          | 87               |

Tabell 2: Parkeringstal för bil i analyssteg 1 och antalet bilplatser det resulterar i.

### Parkeringsbehov cykel, steg 1

| Verksamhet                                | Parkeringstal                        | Antal        | Antal cykelplatser |
|-------------------------------------------|--------------------------------------|--------------|--------------------|
| Lägenheter                                | 2,5 cpl/lgh (varav 0,5 för besökare) | 140 lgh      | 350,0              |
| Förskola, anställda                       | 24% av antalet personer              | 16 anställda | 3,8                |
| Förskola, korttidsparkering & barn/elever | 2+2 cpl/avd                          | 4 avd        | 16,0               |
| Verksamhetslokal/handel, anställda        | 24% av antalet personer              | 10 anställda | 2,4                |
| Verksamhetslokal/handel, besökare         | 11% av antalet personer              | 45 besökare  | 5,0                |
| Totalt                                    |                                      |              | 377                |

Tabell 3: Parkeringstal för cykel i analyssteg 1 och antalet cykelplatser det resulterar i. \*Antalet anställda på förskola: sju per avdelning, enligt anvisningarna (s.25).

Av de 377 cykelplatserna är 280 avsedda för de boendes cyklar och ska anläggas inomhus eller låsbara förråd. Även platser för personal ska anläggas inomhus, alternativt med väderskydd. Resterande platser är avsedda för besökare eller för tillfällig parkering och placeras utomhus.

## 2.3 PARKERINGSBEHOV: LÄGESBEDÖMNING, STEG 2

Projektområdet ligger i stadsdelen Haga, i zon A (Innerstaden) enligt Stadsbyggnadskontorets indelning. Avseende korttidsparkering för förskolor ligger projektområdet i zonen *Innerstaden*.



Bild 3: Ortofoto från 2021 över Skanstorget och dess nära omgivning.

Den närmaste omgivningen präglas av tät stadsbebyggelse i kvartersstruktur och grönområdet Skansen Kronan. Inom en radie av 400 meter finns ett stort utbud av service, restauranger, utbildningsverksamheter och flera kollektivtrafikhållplatser.

Tillgängligheten till **kollektivtrafik** är god. Närmaste kollektivtrafikhållplatser är busshållplatsen *Pilgatan* (cirka 150 meter) som trafikeras av busslinjerna 25 och X3 och spårvagnshållplatsen *Brunnsgatan* (cirka 300 meter) som trafikeras av spårvagnslinje 2. Andra hållplatser i närområdet är *Olivedalsgatan* (cirka 600 meter, spårvagnslinjerna 1,2,6), Järntorget (cirka 700 meter, stort antal buss- och spårvagnslinjer) samt Hagakyrkan (cirka 550 meter, spårvagnslinjerna 3,6,11). Genom den planerade tågstationen vid Hagakyrkan kommer projektområdet även få direkt tillgång till regional tågtrafik inom gångavstånd.

Bra **cykelinfrastruktur** finns i direkt anslutning till projektområdet genom cykelbanan på båda sidor av Sprängkullsgatan.

**Dagligvaruhandel** finns inom gångavstånd genom ICA Nära (Pilgatan 20, cirka 150 meter) och Hemköp Annedal (Brunnsgatan 5, cirka 300 meter).

En **förskola** planeras inom projektområdet, men redan idag finns flera förskolor inom gångavstånd, exempelvis Förskolan Risåsgatan 7 (cirka 200 meter) och Förskolan Tuppen (Risåsgatan 5, cirka 200 meter).

Närmaste **vårdcentral** ligger på gångavstånd, 60 meter bort (Kvarterskliniken Husaren, Husargatan 44), närmaste **apotek** finns på 500 meter gångavstånd (Apoteket Hjärtat, Linnégatan 62).

Projektet bedöms **uppfylla samtliga kriterier för god sammanvägd tillgänglighet** enligt stadens riktlinjer – direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur och service och andra urbana verksamheter.

För parkeringstalen för bostäder medger detta ett avdrag på 0,05 bilplatser per lägenhet.

För verksamhetslokaler medger läget ett avdrag på 15 procent för direkt närhet till god kollektivtrafik och bra cykelinfrastruktur. Vidare medges ett ytterligare avdrag på 15 procent eftersom projektområdet ligger inom 700 meter gångavstånd från bytespunkten *Hagakyrkan*. Totalt avdrag för verksamhetslokaler är således 30 procent av startvärdet. Parkeringstalen för cykel påverkas ej av lägesbedömningen.

I tabellerna 4 och 5 sammanfattas avdragen och de resulterande parkeringstalen samt det beräknade parkeringsbehovet för analyssteg 2.

### Parkeringstal bil, steg 2

| Verksamhet                  | Värde från föregående steg | Reduktion steg 2         | Nytt p-tal, steg 2   |
|-----------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------|
| Lägenheter                  | 0,5 bpl/lgh                | 0,05                     | 0,45 bpl/lgh         |
| Förskola, anställda         | 0,5 bpl/avd.               | 30%/-0,15                | 0,35 bpl/avd         |
| Förskola, korttidsparkering | 0,6 bpl/avd.               | 30%/-0,18                | 0,42 bpl/avd         |
| Verksamhetslokaler          | 13 bpl/1000 kvm BTA        | 30% av startvärdet /-3,9 | 9,1 bpl/1000 kvm BTA |

Tabell 4: Parkeringstalen för bil i analyssteg 2

### Parkeringsbehov bil, steg 2

| Verksamhet                  | Parkeringstal        | Antal        | Antal bilplatser |
|-----------------------------|----------------------|--------------|------------------|
| Lägenheter                  | 0,45 bpl/lgh         | 140 lgh      | 63,0             |
| Förskola, anställda         | 0,35 bpl/avd         | 4 avd        | 1,4              |
| Förskola, korttidsparkering | 0,42 bpl/avd         | 4 avd        | 1,7              |
| Verksamhetslokal            | 9,1 bpl/1000 kvm BTA | 1000 kvm BTA | 9,1              |
| Totalt                      |                      |              | 75               |

Tabell 5: Parkeringstal för bil i analyssteg 2 och antal bilplatser det resulterar i.

**Cykeltalet** förändras inte i analys steg 2 och ligger således kvar på **377 cykelplatser**.

## 2.4 PARKERINGSBEHOV: PROJEKTANPASSNING, STEG 3

För bostäder är en anpassning av parkeringstalen möjlig om projektet har minst 75 procent små lägenheter (>50 kvm BOA) eller mer än 25 procent stora lägenheter (minst 4 r.o.k.). Den exakta lägenhetsfördelningen för projektet är i detta skede inte fastlagd än. Här utgås det ifrån att lägenhetsfördelningen är normal och ingen projektanpassning för lägenheterna föreslås. Inte heller för verksamheterna föreslås en projektanpassning.

För handel kan parkeringstalen sänkas i blandad stadsbebyggelse med handel i bottenplan och i huvudsak lokalt kundunderlag, för handel utan dagligvaror/livsmedel huvudsak och för mindre verksamheter med begränsad antal besökare och lokal kundkrets. Som högst medges ett avdrag på 30% av startvärdet. Riktlinjernas kriterier stämmer väl överens med de planerade, små verksamhetslokaler i bottenplan, därför föreslås ett avdrag på 30% av startvärdet.

I tabellerna 6 och 7 sammanfattas avdragen och de resulterande parkeringstalen samt det beräknade parkeringsbehovet för analyssteg 3.

### Parkeringsstal bil, steg 3

| Verksamhet                  | Värde från föregående steg | Reduktion steg 3         | Nytt p-tal, steg 3   |
|-----------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------|
| Lägenheter                  | 0,45 bpl/lgh               | -                        | 0,45 bpl/lgh         |
| Förskola, anställda         | 0,35 bpl/avd               | -                        | 0,35 bpl/avd         |
| Förskola, korttidsparkering | 0,42 bpl/avd               | -                        | 0,42 bpl/avd         |
| Verksamhetslokal            | 9,1 bpl/1000 kvm BTA       | 30% av startvärdet /-3,9 | 5,2 bpl/1000 kvm BTA |

Tabell 6: Parkeringsstalen för bil i analyssteg 3

### Parkeringsbehov bil, steg 3

| Verksamhet                  | Parkeringsstal       | Antal         | Antal bilplatser |
|-----------------------------|----------------------|---------------|------------------|
| Lägenheter                  | 0,45 bpl/lgh         | 140 lgh       | 63,0             |
| Förskola, anställda         | 0,35 bpl/avd         | 4 avd         | 1,4              |
| Förskola, korttidsparkering | 0,42 bpl/avd         | 4 avd         | 1,7              |
| Verksamhetslokal            | 5,2 bpl/1000 kvm BTA | 1 000 kvm BTA | 5,2              |
| Totalt                      |                      |               | 71               |

Tabell 7: Parkeringsstalen för bil i analyssteg 3 och antal resulterade bilplatser.

Antalet cykelplatser förändras inte och ligger kvar på **377 cykelplatser**.

## 2.5 PARKERINGSBEHOV: MOBILITETSLÖSNINGAR, STEG 4

Projektet siktar mot så låga parkeringstal som möjligt för bostäderna. Därför ska ett paket av mobilitetsåtgärder genomföras, motsvarande baspaketet i stadens anvisningar samt ytterligare sex åtgärder, varav tre så kallade *stjärnåtgärder* enligt stadens anvisningar. Ett mobilitetsavtal med staden skall tecknas.

Baspaketet innehåller följande mobilitetsåtgärder:

| Kategori        | Åtgärd                                                       |
|-----------------|--------------------------------------------------------------|
| Information     | Startpaket till nyinflyttade                                 |
|                 | Löpande information om mobilitet                             |
| Kollektivtrafik | Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 30 dagar för nyinflyttade |
| Cykel           | Extra god cykelparkering                                     |
| Bil             | Begränsning av fasta parkeringsplatser                       |
|                 | Bilparkeringshyran särredovisas                              |
|                 | Bilpoolsplatser                                              |
| Övrigt          | Mobilitetsansvarig                                           |

Tabell 8: Mobilitetsåtgärder som ingår i baspaketet

För en detaljerad beskrivning av åtgärderna, se *Anvisningarna till Riktlinjer för mobilitet och parkering*. Ernst Rosén planerar att vara en långsiktig ägare av fastigheten. En internt utsedd mobilitetsansvarig kommer att ansvara för mobilitetsåtgärderna både under byggnation och i förvaltningsfasen.

Utöver baspaketet krävs ytterligare sex mobilitetsåtgärder för maximal reduktion av parkeringstalet, varav tre så kallade stjärnåtgärder.

Följande åtgärds paket föreslås av exploitören:

| Kategori        | Åtgärd                                                                                                                 | Kommentar    |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Kollektivtrafik | Realtidstavlor för kollektivtrafik                                                                                     |              |
|                 | Kostnadsfri kollektivtrafikbiljett 90 dagar för nyinflyttade                                                           | Stjärnåtgärd |
| Bil             | Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå                                                                    |              |
|                 | Bilpool – minst en bilpoolsbil per 50 lägenheter finns stationerad inom eller i nära anslutning till projektområdet    | Stjärnåtgärd |
| Övrigt          | Öppna mobilitetslösningar – bilpoolen och leveransbox görs tillgängliga också för andra målgrupper utanför fastigheten | Stjärnåtgärd |
|                 | Leveranstjänst – leveransbox installeras inom projektområdet                                                           |              |

Tabell 9: Mobilitetsåtgärder för projektet utöver baspaketet – totalt sex åtgärder, varav tre så kallade stjärnåtgärder

Bilpoolsbilarna planeras vara tillgängliga till både de boende i nyproduktionen och närboende. Inga mobilitetsåtgärder föreslås för verksamhetslokalerna.

I tabellerna 10 och 11 sammanfattas avdragen och de resulterande parkeringstalen samt det beräknade parkeringsbehovet för analyssteg 4.

#### Parkeringstal bil, steg 4

| Verksamhet                         | Värde från föregående steg | Reduktion steg 4 | Nytt p-tal, steg 3   |
|------------------------------------|----------------------------|------------------|----------------------|
| Lägenheter                         | 0,45 bpl/lgh               | 0,2 bpl/lgh      | 0,25 bpl/lgh         |
| Förskola, anställda                | 0,35 bpl/avd               | -                | 0,35 bpl/avd         |
| Förskola, korttidsparkering        | 0,42 bpl/avd               | -                | 0,42 bpl/avd         |
| Verksamhetslokal/handel, anställda | 5,2 bpl/1000 kvm BTA       | -                | 5,2 bpl/1000 kvm BTA |

Tabell 10: Parkeringstalen för bil i analyssteg 4

I tabell 11 redovisas det resulterande parkeringsbehovet för bil i analyssteg 4. Utöver behovet för bostäderna och verksamheterna enligt parkeringstalen tillkommer bilpoolsplatser som en del av mobilitetsåtgärderna.

#### Parkeringsbehov bil, steg 4

| Verksamhet                  | Parkeringstal                 | Antal         | Antal bilplatser |
|-----------------------------|-------------------------------|---------------|------------------|
| Lägenheter                  | 0,25 bpl/lgh                  | 140 lgh       | 35,0             |
| Förskola, anställda         | 0,35 bpl/avd                  | 4 avd         | 1,4              |
| Förskola, korttidsparkering | 0,42 bpl/avd                  | 4 avd         | 1,7              |
| Verksamhetslokaler          | 5,2 bpl/1000 kvm BTA          | 1 000 kvm BTA | 5,2              |
| Bilpool                     | 1 per påbörjade 50 lägenheter | 140 lgh       | 2,0              |
| <b>Totalt</b>               |                               |               | <b>45</b>        |

Tabell 11: Parkeringstalen för bil i analyssteg 4 och antal resulterade bilplatser.

Två av dessa platser planeras för **rörelsehindrade**, inom 25 meter från en entré eller hiss. Antalet motsvarar tre procent av startvärdet för parkeringar för lägenheter och verksamheter (steg 1, totalt 82 platser).

## Parkeringsbehov cykel, steg 4

Parkeringstalen för cykel ändras ej. Utöver behovet för bostäder och verksamheter tillkommer platser för lastcykelpool.

| Verksamhet                           | Parkeringstal                        | Antal   | Antal cykelplatser totalt | Varav boende, inomhus/väderskyddad | Varav besökare, korttid utomhus |
|--------------------------------------|--------------------------------------|---------|---------------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| Lägenheter                           | 2,5 cpl/lgh (varav 0,5 för besökare) | 140 lgh | 350                       | 280                                | 70                              |
| Förskola, anställda                  | 24%                                  | 28 pers | 7                         | 7                                  |                                 |
| Förskola, elever & korttidsparkering | 2+2 cpl/avd                          | 4 avd   | 16                        |                                    | 16                              |
| Verksamhetslokal, anställda          | 25% av antalet personer              | 20 pers | 5                         | 5                                  |                                 |
| Verksamhetslokal, besökare           | 11% av antalet personer              | 35 pers | 4                         |                                    | 4                               |
| Lastcykelpool                        | 3/100 lgh                            | 140 lgh | 4                         | 4                                  |                                 |
| <b>Totalt</b>                        |                                      |         | <b>386</b>                | <b>296</b>                         | <b>90</b>                       |

Tabell 12: Parkeringstal för cykel i analyssteg 4 och antal resulterande cykelplatser.

## 2.6 SLUTLIGT PARKERINGSBEHOV OCH SAMNYTTJANDEPOTENTIAL

Det slutliga parkeringsbehovet som tillkommer genom projektet är:

- **45 bilparkeringsplatser**, varav två bilpoolsplatser och två platser för rörelsehindrade (tre procent av behovet enligt startvärdet). Platserna för rörelsehindrade ska tillskapas inom 25 meter från en tillgänglig entré.
- **386 cykelplatser**, varav 296 inomhus/väderskyddade för boende och personal (inklusive fyra platser för lastcykelpool) och 90 platser utomhus för besökare och verksamheter.

Utöver det tillkommer platser för angöring för sophämtning och varuleveranser. Behovet är inte fastlagd men bedöms som begränsad och möjligt att täcka med angöringsytor på markplan.

### Samnyttjande för bil

När olika verksamheter behöver parkering kan skilja sig i tid. Detta ger möjlighet till samnyttjande, att samma fysiska plats används för att täcka behovet för flera verksamheter.

I tabell 13 beskrivs högsta nyttjandegraden för olika verksamheter enligt riktvärdena för samnyttjande i stadens anvisningar. Samnyttjande förutsätter att det är praktiskt möjligt att de olika behoven kan nyttja samma fysiska plats. Det bedöms som möjligt för de flesta verksamheter med undantag för bilpool som kräver fasta platser och korttidsparkering för förskolan (hämta/lämna). Den funktionen bedöms i praktiken ske så nära förskolan som möjligt vilket försvårar samnyttjande.

I tabell 13 sammanställs parkeringsbehoven för de olika funktionerna vid olika tider samt det maximala behovet. För funktioner utan samnyttjandepotential (bilpool och korttidsparkering för förskola) sätts nyttjandegraden till 100% för samtliga tider. I praktiken kan det finnas samnyttjandepotential mellan besöksplatser för förskolan och



annat behov av korttidsparkering. Den effekten räknas dock inte med här eftersom omfattningen är svår att bedöma.

| Verksamhet                  | Antal platser,<br>100% | Högsta nyttjandegrad<br>Mån-fre, dagtid<br>% /<br>Antal platser | Högsta nyttjandegrad<br>fredag kväll,<br>% /<br>Antal platser | Högsta nyttjandegrad<br>Lördag dag,<br>% /<br>Antal platser | Högsta nyttjandegrad<br>Natt,<br>% /<br>Antal platser |
|-----------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Bostäder                    | 35                     | 80% / 28,0                                                      | 80% / 28,0                                                    | 70% / 24,5                                                  | 100% / 35                                             |
| Förskola, anställda         | 1,4                    | 100% / 1,4                                                      | 20% / 0,3                                                     | 5% / 0,1                                                    | 0% / 0                                                |
| Verksamhetslokaler          | 5                      | 80% / 4,0                                                       | 80% / 4,0                                                     | 100% / 5,0                                                  | 5% / 0,3                                              |
| Förskola, korttidsparkering | 1,7                    | 100% / 1,7                                                      | 100% / 1,7                                                    | 100% / 1,7                                                  | 100% / 1,7                                            |
| Bilpool                     | 2                      | 100% / 2                                                        | 100% / 2                                                      | 100% / 2                                                    | 100% / 2                                              |
| <b>Totalt / avrundat</b>    | <b>45,1</b>            | <b>37,1</b>                                                     | <b>36,0</b>                                                   | <b>33,3</b>                                                 | <b>39,0</b>                                           |

Tabell 13: Projektets parkeringsbehov för bil vid fullt samnyttjande, enligt riktvärdena för samnyttjande i stadens anvisningar.

Högsta parkeringsbehov över veckan uppstår på nätterna, med 39 bilplatser. **Om samnyttjandepotentialen utnyttjas fullt ut kan därmed antalet fysiska parkeringsplatser sänkas från 45 till 39.**

### Samnyttjande för cykel

För **cykelparkering** är samnyttjandepotentialen begränsad till cykelparkeringarna för besökande (avser besökande både till boende och verksamheter).

Antalet besöksparkeringar för lägenheterna uppgår till 70 cykelplatser, med ett huvudsakligt behov på kvällar och helger.

Antalet korttidsparkeringar för förskola uppgår till 16 platser. Dessa platser bör ligga i anslutning till förskolan, inom kvartersmark. Eftersom korttidsparkeringar för förskolan endast används dagtid kan de samnyttjas som besöksplatser för bostäderna utanför den tiden och minskar behovet av besöksplatser. Det minskar det **totala behovet av cykelplatser till 370 platser.**

Antalet besöksparkeringar för verksamhetslokaler uppgår till 4 platser, med ett huvudsakligt behov på dagtid. Inget samnyttjande för besöksplatserna för verksamhetslokaler föreslås.

Sammanlagt resulterar samnyttjande för cykel i ett slutligt behov av 74 cykelplatser utomhus (70+16+4-16). Av dessa **besöksplatser** ska 16 anläggas på kvartersmark i anslutning till förskolan och nära resterande 58 på torgytan utomhus på allmän plats. Dessa 58 platser **ska inte ingå i bygglovet**, enligt samråd med Stadsbyggnads- och Exploateringsförvaltningen. Se även avsnitt 5.2.

Behovet av cykelplatser för boende och anställda kvarstår, totalt **296 cykelplatser inomhus eller i låsbara utrymmen**. Inget samnyttjande föreslås för dessa platser. Dessa platser ska anläggas inom fastigheten.



## 3 Befintlig parkering och hur den används

### 3.1 NUVARANDE PARKERINGSUTBUD

Projektområdet används idag som parkeringsanläggning, se bild 4 & 5.



Bild 4: Skanstorget i stadsdelen Haga används idag som parkeringsyta.

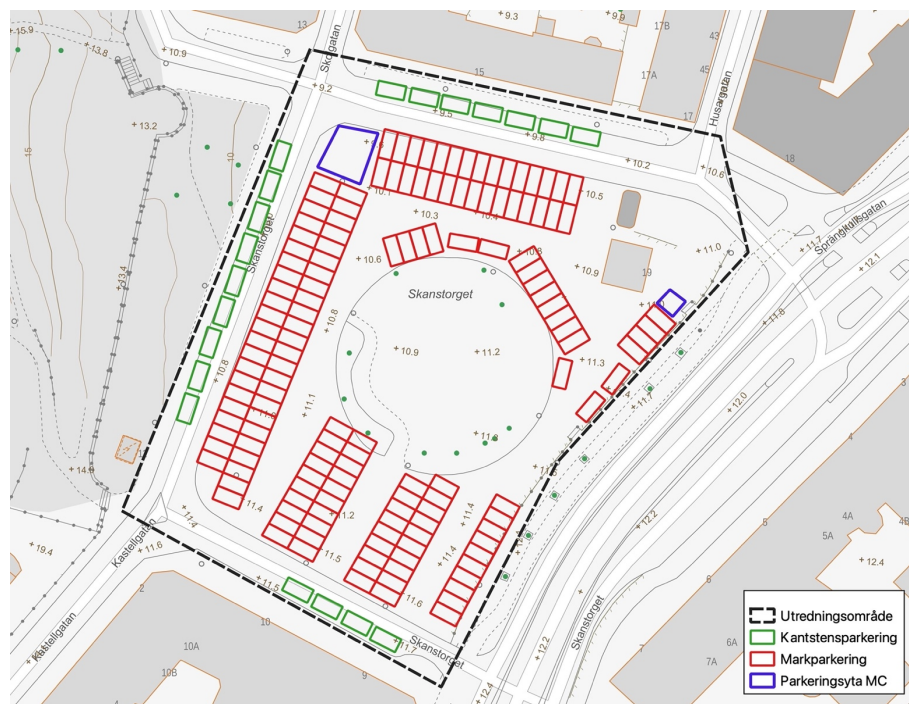


Bild 5: Situationsplan för befintlig parkeringsanläggning på Skanstorget.

Bilparkeringarna på Skanstorget är till övervägande del kombinerad tillstånds- och besöksparkering på anvisade parkeringsplatser, se rödmarkerade ytor i Figur 1.

Därutöver finns en mindre andel kombinerad tillstånds- och besöksparkering längs omgärdande gator, se grönmarkerade ytor. Tabell 14 sammanställer antalet p-platser på torget.

| Typa av parkering               | Antal platser |
|---------------------------------|---------------|
| P-ruta, allmän plats            | 146           |
| Kanstensparkering, allmän plats | 20            |
| Totalt                          | 166           |

Tabell 14: Parkeringsplatser på Skanstorget, antal och typ.

Området är idag klassat som allmän platsmark och bilar med giltigt boendeparkeringstillstånd för zonen har rätt att parkera på Skanstorget. Vidare kan besökare mot timavgift parkera på samma platser. Samtliga platser är reglerade. Innehavare av boendeparkeringstillstånd för område M (Linnéstaden, Vasastaden) med taxa 5 kan parkera på Skanstorget. Observera att boende i Haga inte har rätt till boendeparkeringstillstånd i denna zon.

Avgiften för boendeparkeringstillstånd med taxa 5 var vid inventeringstillfälle är 625 kr/månad men har sedan dess höjts till 775 kr/månad<sup>3</sup>. Besökare utan boendeparkeringstillstånd kan parkera mot timavgift, 30 kr per timme på dagtid under veckodagar. Timtaxan är motsvarande eller högre än timtaxan i närliggande parkeringsanläggningar. En plats eller parkeringstillstånd i närliggande garage kostar idag ca. 1 500 kr eller mer per månad<sup>4</sup>.

### 3.2 BELÄGGNINGSGRAD

Användningen av parkeringarna på Skanstorget har undersökts genom en beläggningsstudie. Totalt har beläggningen kartlagts vid sex tillfällen på vardagar, varav tre på dagtid och tre på natten. Resultaten sammanställs i tabell 15. Se bilaga 1 för en mer detaljerad beskrivning av beläggningsstudien.

| Datum      | Veckodag | Klockslag | Antal bilar p-ruta | Antal bilar kantstens-parkering | Antal bilar totalt | Beläggningsgrad, % |
|------------|----------|-----------|--------------------|---------------------------------|--------------------|--------------------|
| 2022-08-22 | Måndag   | 22:30     | 142                | 12                              | 154                | 93%                |
| 2022-08-23 | Tisdag   | 14:30     | 134                | 18                              | 152                | 92%                |
| 2022-09-05 | Måndag   | 15:00     | 120                | 9                               | 129                | 78%                |
| 2022-09-06 | Tisdag   | 14:00     | 127                | 15                              | 142                | 86%                |
| 2022-09-07 | Onsdag   | 22:30     | 130                | 13                              | 143                | 86%                |
| 2022-09-08 | Torsdag  | 23:00     | 138                | 19                              | 157                | 95%                |

Tabell 15: Resultat från beläggningsmätningen av parkeringsplatserna på Skanstorget

Den genomsnittliga beläggningen från inventeringarna dagtid är 141 platser, motsvarande 85 procent, maxbeläggningen 152 platser motsvarande 92 procent. Den genomsnittliga beläggningen från inventeringarna på natten är 151 platser, motsvarande 91 procent, maxbeläggningen 157 platser, motsvarande 95 procent.

Vid fyra tillfällen har det även kartlagts hur många av de parkerade bilarna som har boendeparkeringstillstånd. Kartläggningen har gjorts genom att anteckna

<sup>3</sup> Göteborgs Stad, 2023: Avgift för boendeparkering

<sup>4</sup> Priser för platser i närliggande parkeringshus, april 2024: Skolgatan, Göteborg Stads Parkering: 1 540 kr/mån. Lilla Risåsgatan, Göteborg Stads Parkering: 1 680 kr/mån, Brunnsgatan 1/Annedal. Ernst Rosén: från 1 500 kr/mån exkl. moms.

registreringsnummer hos samtliga parkerade bilar och jämföra dessa med Trafikkontorets register av boendeparkeringstillstånd i aktuell zon.

Resultatet visar tydligt att Skanstorget i huvudsak används som parkeringsplats för boende med boendeparkeringstillstånd. Observera att det avser boende inom zon M (Linnéstaden/Vasastaden), boende i Haga har inte rätt till boendeparkeringstillstånd i zonen.

På natten stod i genomsnitt 135 bilar med boendeparkering på platsen och endast 16 bilar som betalade per timme. På dagtid var andelen besökare något högre: I snitt stod 45 bilar med timtaxa på platsen och 90 bilar med boendeparkeringstillstånd. Se bild 6.

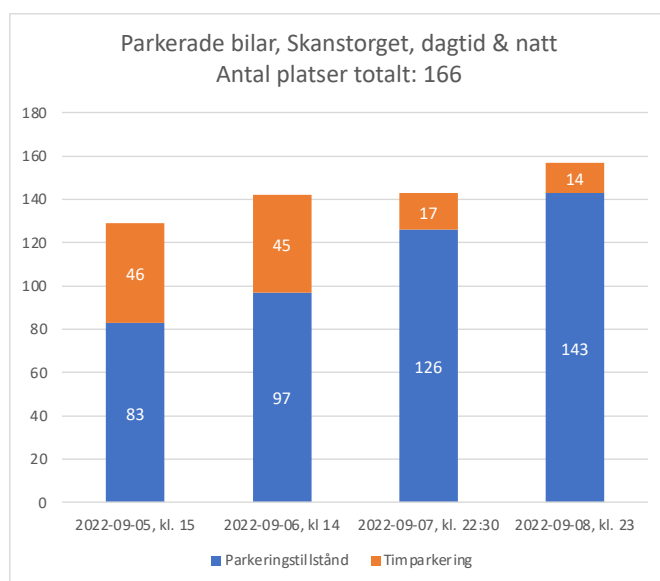


Bild 6: Antal parkerade bilar på Skanstorget med boendeparkeringstillstånd respektive timbetalning.

Förenklat så är cirka en tredjedel av alla parkerade bilar på dagtid besökare som betalar per timme och två tredjedelar är bilar med boendeparkeringstillstånd. På natten har nio av tio parkerade bilar på Skanstorget parkeringstillstånd.

Resultaten visar alltså att antalet bilar med boendeparkeringstillstånd minskar med cirka en tredjedel på dagtid jämfört med nattetid (90 boendebilar på dagtid, 135 på natten). Därmed förekommer i praktiken samnyttjande av parkeringsplatser mellan besökare och boende i området.

### 3.3 ANNAT PARKERINGSUTBUD I OMGIVNINGEN

Inför en diskussion om ersättningsbehovet för parkeringsplatser är det relevant att studera det befintliga utbudet av offentliga parkeringsplatser i närområdet.

Reglerad gatumarksparkering som tillåter boendeparkering och besöksparkering mot avgift är tillgänglig på de flesta gator i närheten av Skanstorget, däremot inte inom Haga. Bild 7 visar var det finns offentliga markparkeringar inom gångavstånd från Skanstorget.

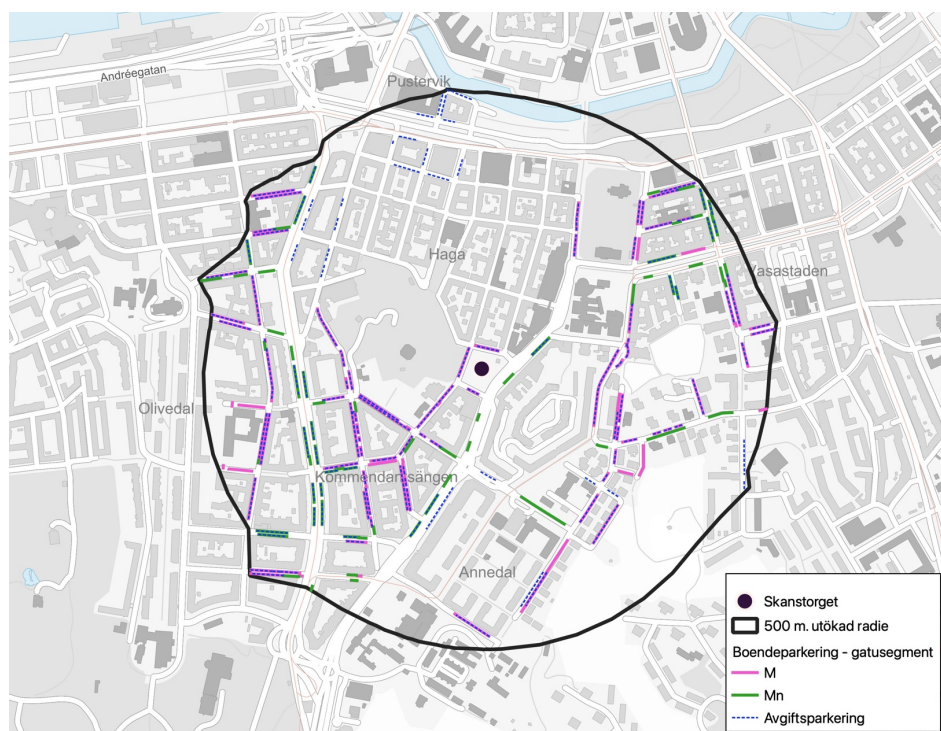


Bild 7: Skanstorget, utökad 500 meters radie samt gatussegment med bonde och avgiftsparkering.

Inom det i bild 7 markerade området på cirka 500 meter avstånd från Skanstorget har totalt **1 604 offentliga mark- och gatuparkeringar** identifierats. Exkluderas Skanstorget är antalet 1 431 platser. De flesta av dessa platser kan användas både mot timavgift och med boendeparkeringstillstånd. Se bilaga 2 för mer information om kartläggningen. Före byggarbetena för västlänkstationen Haga fanns ytterligare 140 parkeringsplatser på Pusterviksplatsen. Ytan används nu som uppställningsplats för byggarbeten och det är oklart när och om dessa platser kommer att återställas.

Utöver mark- och gatumarksparkeringarna finns inom gångavstånd från Skanstorget flera parkeringsanläggningar som är öppna för allmänheten. I tabell 16 redovisas de större publika anläggningarna inom Skanstorget's närområde som erbjuder betalparkeringsplatser. Flera av dessa parkeringsanläggningar har även förhyrda platser, hur många har inte kartlagts.

| P-anläggning             | Adress              | Gång-<br>avstånd | Antal<br>besöks-<br>platser | Operatör  | Pris                                   |
|--------------------------|---------------------|------------------|-----------------------------|-----------|----------------------------------------|
| P-hus Pilgatan           | Pilgatan 22         | 160 m            | 36                          | P-bolaget | 24 kr/tim 08-22<br>2 kr/tim övrig tid  |
| Norra<br>Annedalsgaraget | Brunns-<br>gatan 12 | 230 m            | 240                         | Controlla | 25 kr/tim 08-22, 4<br>kr/tim övrig tid |
| P-hus Skolgatan          | Skolgatan 1         | 370 m            | 238                         | P-bolaget | 24 kr/tim 08-22<br>2 kr/tim övrig tid  |
| Södra<br>Annedalsgaraget | Brunns-<br>gatan 1  | 240 m            | 45                          | Controlla | 25 kr/tim 08-22, 4<br>kr/tim övrig tid |

Tabell 16: Antalet publika platser i parkeringsanläggningar inom Skanstorget's närområde<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Källa:

[https://en.parkopedia.se/parking/carpark/p\\_hus\\_pilgatan/41122/g%C3%B6teborg/?country=se&arriving=202211081400&leaving=202211081500](https://en.parkopedia.se/parking/carpark/p_hus_pilgatan/41122/g%C3%B6teborg/?country=se&arriving=202211081400&leaving=202211081500)



Sammanlagt finnas inom det utpekade området på gångavstånd från Skanstorget över **1 900 parkeringsplatser tillgängliga mot timavgift**. 1 484 platser som kan användas med boendeparkeringstillstånd har identifierats inom området. De befintliga parkeringsplatserna på Skanstorget utgör därmed cirka nio procent av antalet parkeringsplatser inom det utpekade området på 500 meters avstånd som kan användas av besökare och elva procent av platserna som kan nyttjas med boendeparkeringstillstånd. Se bilaga 2 för en mer detaljerad beskrivning av parkeringsutbudet.

### 3.4 VILKA PLATSER TAS BORT GENOM EXPLOATERINGEN?

Samtliga befintliga parkeringsplatser på själva torget (146 platser, rödmarkerade på bild 8) tas bort.

Idag finns 20 parkeringsplatser längs gatorna runt torget. De flesta förväntas försvinna. Möjligen kommer gatumarksparkeringarna på södra sida av torget kvarstå, exempelvis som korttidsparkeringar, men det är osäkert. Här antas att samtliga platser faller bort.

Totalt faller därmed 166 befintliga parkeringsplatser bort genom exploateringen.

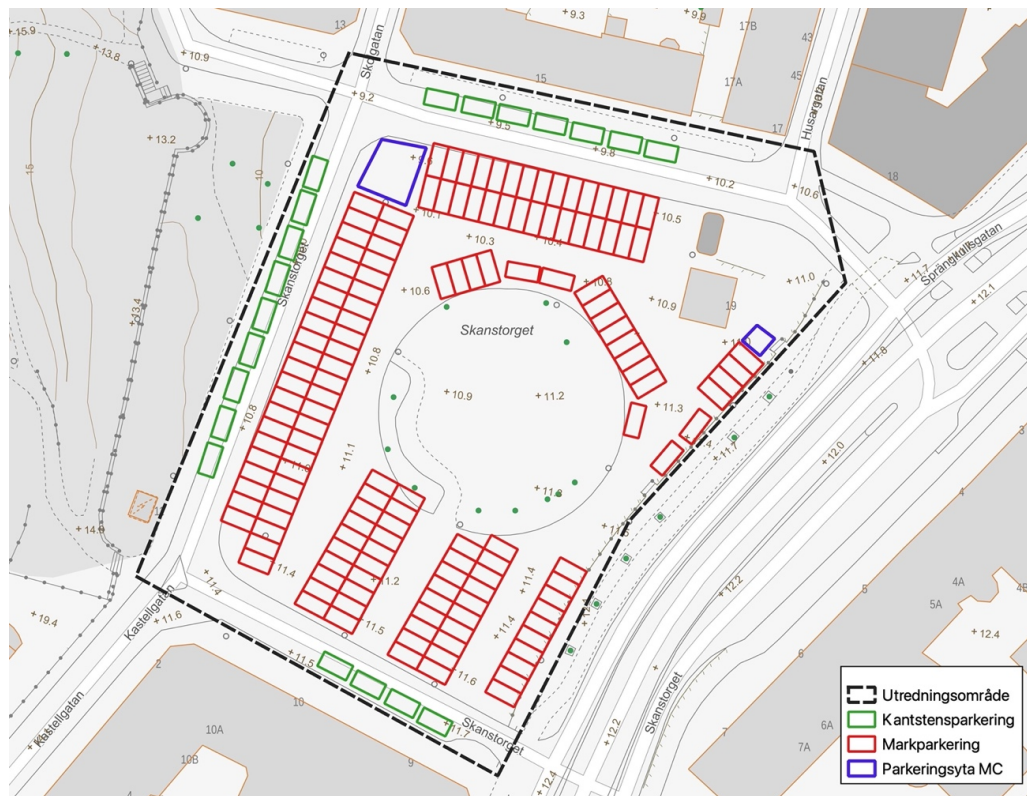


Bild 8: Situationsplan för befintlig parkeringsanläggning på Skanstorget. (Samma som bild 5.)

## 4 Ersättning av befintliga parkeringar

I följande avsnitt belyses ur olika perspektiv frågan om att ersätta de parkeringsplatser som faller bort när Skanstorget bebyggs.

### 4.1 VISNINGSTÄVLINGEN

Enligt förutsättningarna i markanvisningstävlingen från 2018 skulle förslagen innehålla ca. 200 bostäder, en förskola om 4 avdelningar och verksamhetslokaler i bottenvåningar och en underjordisk parkeringsanläggning. Anläggningen skulle inrymma både parkeringsbehovet av den tillkommande bebyggelsen samt 150 bilplatser som ersättning av den befintliga markparkeringen. Med andra ord skulle det befintliga parkeringsutbudet ersättas nästa helt. För att uppfylla kraven i markanvisningstävlingen innehöll det vinnande förslaget ett garage i två våningar under hela torgytan.

Sedan beslutet om markanvisning 2018<sup>6</sup> har projektet reviderats avsevärt, bl.a. med hänsyn till riksintressen för kulturmiljö. Bland annat har bebyggelsevolymen minskat och antalet lägenheter har sänkts till 140.

Vidare har Göteborgs Stad sedan dess antagit en rad mål som kan påverka i vilket mån befintliga parkeringar ska ersättas.

### 4.2 JURIDISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

De berörda parkeringarna ligger idag på kommunalägd **allmän platsmark** respektive gatumark. Inom projektområdet finns idag inga bostäder eller verksamheter som parkeringarna är reglerade till. Parkeringsplatserna är inte heller reglerade till bostäder eller verksamheter utanför projektområdet, exempelvis genom gemensamhetsanläggning, arrende eller avtal som ger nyttjanderätt. Det finns heller inga servitut rörande parkering inom projektområdet (fastigheterna Haga 715:15, Haga 715:7 och Kommendantsängen 716:9)<sup>7</sup>. Ett fåtal gemensamhetsanläggningar för ledningar och ventilrum finns men påverkar ej parkeringsfrågan.

Enligt vår bedömning kan inte heller boendeparkeringstillstånd för område M, där Skanstorget idag ingår, anses ge besittningsrätt för platserna på Skanstorget. Tillståndet avser parkering inom ett mycket större område och ger inte rätt till parkering på just Skanstorget. Se figur 1 i bilaga 2 för en karta över vad som ingår i boendeparkeringsområde M.

Rent juridiskt finns därmed inget krav på att ersätta parkeringsplatserna på Skanstorget när de tas bort, då dessa inte är knutna till några fastigheter, servitut eller avtal.

**Därmed är ersättningsbehovet i grunden en (politisk) bedömningsfråga som behöver avgöras av staden.** Parkeringsplatserna på Skanstorget tillhandahålls idag av staden och nyttjas primärt av boende med boendeparkeringstillstånd och det är upp till staden att bedöma i vilken utsträckning den även i fortsättningen vill erbjuda parkering för boende

<sup>6</sup> Fastighetskontoret Göteborgs Stad, 2018: Tjänsteutlåtande, Markanvisningstävling för Skanstorget inom stadsdelen Haga. Dnr. 7074/15

<sup>7</sup> Göteborgs Stad, avdelning för lantmäteri och fastighetsregister. Avdelningen för lantmäteri. Muntlig kommunikation, 2023-02-28

i området och i vilken omfattning. Omvandlingen av Skanstorget från allmän platsmark till kvartersmark har vidare konsekvenser oavsett hur många parkeringsplatser som slutligen finns tillgängliga, då dessa platser då inte längre blir tillgängliga med kommunal boendeparkeringstillstånd.

Exploatören har däremot enligt plan- och bygglagen ett tydligt ansvar att på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning ordna lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning för att täcka behovet som uppstår på grund av nyproduktionen. Vad som är skälig utsträckning för den specifika platsen avgör kommunen.

### 4.3 DAGENS ANVÄNDNING OCH PARKERINGSUTBUDET I NÄROMRÅDET

Enligt beläggingsstudien (se avsnitt 3.2 och bilaga 1) parkerades i genomsnitt 142 och som flest 152 bilar på Skanstorget under dagtid. Därav var 33 procent besökande som parkerade mot timavgift och 66 procent hade boendeparkeringstillstånd. På natten parkerades i genomsnitt 151 och som flest 157 bilar. Tio procent parkerade med timavgift, 90 procent hade boendeparkeringstillstånd.

För besökare finns inom en radie av 500 meter från Skanstorget idag sammanlagt över 1 900 parkeringsplatser som kan användas mot timavgift (gatumarksparkering och p-anläggningar, se bilaga 2). En stor del av dessa kan även användas med boendeparkeringstillstånd. Antalet bilar som parkeras på Skanstorget mot timavgift motsvarar 2,4 procent av antalet offentliga parkeringsplatser inom undersökningsområdet (cirka 500 meter runt Skanstorget) under dagtid och 0,8 procent på natten.

Beläggingsgraden av samtliga besöksparkeringar inom gångavstånd från Skanstorget har inte kartlagts. Stickprovsmässiga observationer indikerar dock att den samlade beläggningen är hög dygnet runt, men att beläggningen på gatumarksparkeringarna är något lägre dagtid. På kvällar och nätter finns däremot ledig kapacitet för besökare i parkeringshusen som inte används för boendeparkering. Om platserna på Skanstorget skulle falla bort helt bedöms en negativ effekt på tillgängligheten för bilburna besökare främst uppstå på dagtid. Bortfallet måste dock ställas i relation till det totala utbudet av parkeringsplatser i området.

För närboende bilister med boendeparkeringstillstånd för område M finns idag cirka 1 500 parkeringsplatser inom en radie av 500 meter från Skanstorget, se bilaga 2. Beläggingsgraden av samtliga dessa platser har inte kartlagts men bedöms som hög, särskilt på natten. Antalet bilar som parkeras med boendeparkeringstillstånd på Skanstorget motsvarar på dagtid sex procent av antalet parkeringsplatser inom undersökningsområdet där tillståndet gäller och nio procent på natten.

Boendeparkeringsområdet M (Linnéstaden-Vasastaden) är betydligt större än det valda utredningsområdet som är begränsat till cirka 500 meter från Skanstorget. Enligt uppgift från Stadsbyggnadsförvaltningen<sup>8</sup> utfärdades 2023 4 264 boendeparkeringstillstånd för område M och det totala antalet parkeringsplatser i område M som är tillgängliga för boendeparkering var 2021 3 744 platser. Inom utredningsområdet är antalet utfärdade boendeparkeringstillstånd 1 443 stycken, antalet parkeringsplatser för boendeparkering är 1 484 platser. Platserna på Skanstorget utgör därmed cirka fyra procent av samtliga boendeparkeringsplatser inom område M och elva procent av boendeparkeringsplatser inom utredningsområdet.

Om platserna för boende på Skanstorget skulle falla bort helt, är effekten därför inte försumbar, åtminstone inte på kort sikt. På kort sikt (enstaka år) kan bilinnehavet och därmed parkeringsbehovet bland de boende i området förväntas kvarstå på liknande

<sup>8</sup> Hanna Järpedal, Stadsbyggnadsförvaltningen, personlig kommunikation.

nivåer som idag. Ett bortfall av parkeringsplatser som är tillgängliga för boende förväntas därför initialt leda till ett högre söktryck på gatumarksparkeringar i närområdet, eftersom dessa platser är tillgängliga med boendeparkeringstillstånd. Den effekten kan förväntas uppstå även om det tillskapas offentligt tillgängliga parkeringsplatser på Skanstorget eftersom dessa inte längre kommer vara tillgängliga med boendeparkeringstillstånd då detta inte gäller på tomtmark. Effekten av ett ökat söktryck förväntas vara som störst på kvällar och nätter då behovet av boendeparkering är högst.

I närområdet finns parkeringsanläggningar som hyr ut boendeplatser, exempelvis p-husen Norra Annedalsgaraget och Skolgatan. Utbudet av lediga platser är dock begränsat. Enligt uppgifter från Parkeringsbolaget finns idag en kö för boendeplatser för p-husen Skolgatan och Bergsgatan.

På länge sikt kan ett minskat utbud av parkeringar dels leda till högre priser i parkeringsanläggningarna, dels ett ökat utbud av mobilitetstjänster som bidrar till att minska parkeringsbehovet totalt och även minskat söktryck i närområdet.

Ett bortfall eller en minskning av antalet parkeringsplatser på Skanstorget bedöms ha en begränsad effekt på tillgängligheten för besökare då antalet platser i relation till utbudet i närområdet är begränsat och att tillgängligheten av gatumarksparkering är bättre under dagtid. Effekten för användare med boendeparkeringstillstånd är större då de utgör en större andel av användarna. Söktrycket på parkeringar i omgivningen som är tillgängliga med boendeparkeringstillstånd förväntas öka. Effekten förväntas uppstå även om det tillskapas nya parkeringsplatser på Skanstorget då dessa inte kommer vara tillgängliga med boendeparkeringstillstånd. Utifrån dessa observationer bedöms att ersättningsbehovet i första hand bör fokusera på bilar med boendeparkeringstillstånd.

#### 4.4 FAKTORER SOM KAN PÅVERKA EFTERFRÅGAN

Nedan listas faktorer som kan förväntas påverka efterfrågan på parkering i framtiden och därmed även ersättningsbehovet. Tyngdpunkten läggs på boendeparkering eftersom bilar med boendeparkeringstillstånd utgör majoriteten av bilarna som parkeras på Skanstorget.

##### Pris

Användare av parkeringen på Skanstorget med boendeparkeringstillstånd betalade 2022 625 kr per månad för tillståndet, avgiften har under 2024 har höjts till 775 kr per månad.

Det är långt under marknadspriset för parkeringsplatser i närliggande parkeringsanläggningar som erbjuder parkering till boende. Nedan redovisas som orientering exempel på aktuella parkeringspriser i närliggande anläggningar:

- Brunnsgatan 1, Ernst Rosén AB: från 1 500 kr/månad (exkl. moms)
- P-hus Skolgatan, Parkeringsbolaget: 1 540 kr/månad
- P-hus Lilla Risåsgatan, Parkeringsbolaget: 1 680 kr/månad

Boendeparkeringstillståndet kommer inte att gälla i en ny garageanläggning på Skanstorget. Prissättningen av garaget kan förväntas bli marknadsmässig och ligga i närheten av priserna i närområdet. Det förväntade marknadspriset för ett parkeringstillstånd i anläggningen bedöms vara runt 1 600 kr/månad, möjligen högre.

Det är svårt att i förväg avgöra vilken effekt en prishöjning kommer att ha på efterfrågan. Priselasticiteten för boendeparkering – det vill säga hur efterfrågan förändras vid en prisförändring – är dels relativt dåligt undersökt, dels troligen platsberoende. I en studie om parkeringar i centrala Stockholm<sup>9</sup> föreslås en priselasticitet på -0,6 för parkeringar i garage och -0,39 för gatumarksparkering. Det innebär att en prishöjning med 100 procent

<sup>9</sup> K.Odolinski, R.Pyddoke, 2019: Price elasticities of demand for (garage) parking in Stockholm. Centre for Transport Studies Stockholm, CTS Working Paper 2019:2



minskar efterfrågan för garageparkering med 60 procent och för gatumarksparkering med 39 procent. Skillnaden i priselasticitet mellan parkeringshus och gatumarksparkering förklaras i rapporten med att betalningsvilja för gatumarksparkering är högre. Ingen motsvarande studie har identifierats för Göteborg.

En antagen prishöjning för parkering på Skanstorget från 775 kr/månad (dagens boendeparkeringstillstånd) till 1 550 kr/månad (antaget framtida pris för parkeringstillstånd i garage) är en prishöjning med 100 procent. Med en priselasticitet på -0,39 skulle det innebära en minskning av efterfrågan med 39 procent. För Skanstorget skulle det innebära en minskning av nattparkerare som bor i närområdet från 135 till 82, en reduktion på 53 platser. Med en priselasticitet på -0,6 minskar efterfrågan med 60 procent, från 135 till 54 platser för boende i närområdet, en reduktion på 81 platser.

Så länge användare av boendeparkeringstillstånd upplever att det finns en acceptabel tillgång av alternativa parkeringsplatser inom närområdet kan det antas att priselasticiteten är förhållandevis hög och att många kommer att välja att behålla sitt boendeparkeringstillstånd snarare än att betala mer. Med hänsyn till att det finns cirka 1 500 parkeringsplatser för boendeparkering och även alternativa garageplatser inom gångavstånd bedöms det som troligt att priselasticiteten för parkering på Skanstorget är relativt hög – det vill säga att efterfrågan i hög grad påverkas av priset - och troligen jämförbar med den för garageplatser i Stockholm (-0,6). Det skulle innebära en **reduktion av efterfrågan av parkeringsplatser från boende med 60 procent**, en minskad efterfrågan från 135 platser idag till 54 platser.

### Tillgänglighet med kollektivtrafik och utbud av mobilitetstjänster

Tillgängligheten till området med kollektivtrafik har förbättrats 2012/13 genom ombyggnaden av Övre Husargatan med separata bussfiler och hållplatsen Pilgatan på Sprängkullsgatan. Tillgängligheten med kollektivtrafik kommer att förbättras ytterligare när Västlänkstationen Haga öppnas. Det kan förväntas att primärt minska behovet av besöksparkering då tillresta besökare och arbetspendlare enklare kan nå området med kollektivtrafik. Förbättrad tillgänglighet till tåg kan även minska behovet av att äga bil för boende i området som idag använder bil och genom tåget får bättre möjlighet att arbetspendla med kollektivtrafik. Den gruppen bedöms dock vara förhållandevis liten. Effekten av Haga station bedöms därför primärt vara ett minskat behov av besöksparkeringar, både på dag- och kvällstid.

Utvecklingen och utbudet av mobilitetstjänster inom närområdet, men även hur accepterad och vidspridd dessa är bland de boende, kan på sikt ha en betydande påverkan på bilinnehavet, särskilt för bilägare som idag använder bilen sällan. Effekten är dock svårbedömd då erfarenhet saknas och utvecklingen av mobilitetstjänster och deras genomslag inte kan förutses med säkerhet och kan ske språngvis. Det finns vidare en ömsesidig växelverkan mellan pris på och tillgänglighet till parkeringsplatser samt efterfrågan och utbud av mobilitetstjänster, vilka båda förväntas påverka benägenheten att avstå från egen bil.

För nyproduktion tillåter Göteborg stads riktlinjer en reduktion av parkeringstal från 0,5 till 0,4 per lägenhet i centrum (-20 procent) för en kombination av relativt enkla mobilitetsåtgärder (baspaket och tre ytterligare mobilitetsåtgärder, till exempel tillgång till bilpool). Ett liknande utbud av mobilitetstjänster kan förväntas växa fram för boende i kvarteret och kan även främjas av nyproduktionen på Skanstorget. Bilpoolen som planeras för nyproduktionen (se avsnitt 2.5) planeras exempelvis att göras tillgänglig för närboende.

Sammanfattningsvis förmodas bättre tillgänglighet med kollektivtrafik primärt ha effekt på bilpendling och resor *till* området och därmed på parkeringsbehovet för besökare. Mobilitetstjänster som bilpool kan däremot minska behovet av egen bil bland de boende i närområdet. Effekterna är dock svårbedömda och kan även utvecklas dynamiskt genom olika växelverkan.

## Utbud och tillgänglighet av parkering

Utöver priset har även den upplevda tillgängligheten till parkeringsplatser en påverkande effekt på valet av färdmedel. Upplevs det svårt att hitta parkering eller om de tillgängliga parkeringsplatserna är långt bort från bostaden eller målpunkten ökar det osäkerheten och restiden. Det påverkar i sin tur den upplevda, relativa konkurrenskraften för bilresor jämfört med alternativ som kollektivtrafik eller cykel. Omvänt stimulerar ett överutbud av parkeringsplatser användning av bil.

Osäkerhet gällande tillgänglighet till parkering av egenägd bil kan även stärka konkurrenskraften för bilpooler om dessa har fasta parkeringsplatser i närheten av bostäder eftersom tillgängligheten till poolbilen kan upplevas som bättre än till den egna bilen.

Utbudet av parkeringsplatser kommer att minska särskilt mycket under byggtiden då de befintliga parkeringsplatser faller bort, men inga nya har tillskapats än. Det är tänkbar att det begränsade utbudet under byggtiden kan komma att påverka efterfrågan även efter byggtiden eftersom närboende då har vant sig vid ett mer begränsat utbud än idag.

Effekterna av ökad osäkerhet att hitta parkering och längre söktider är dock svårbedömda.

## 4.5 STADENS MÅL OCH VILJEINRIKTNING

Hur många av de befintliga parkeringsplatserna som bör ersättas kan inte enbart besvaras utifrån rent tekniska parametrar utan behöver även ses i kontext av Göteborgs Stads mål och ambitioner kring utvecklingen av trafiken i staden.

För att förstå stadens målsättningar har följande styrdokument konsulterats:

- Göteborg Stads trafikstrategi från 2014<sup>10</sup>
- Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030<sup>11</sup>
- Riktlinjer för mobilitet och parkering, Mall för särskild utredning, 2019
- Parkeringspolicy, kommunfullmäktige 2009
- Budget för 2023, kommunfullmäktige 2022
- Översiktsplan, kommunfullmäktige 2022
- Miljö- och klimatprogrammet, kommunfullmäktige 2022
- Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet, kommunfullmäktige 2016

### Göteborg Stads trafikstrategi och riktlinjer för parkering

Göteborg Stads aktuella trafikstrategi antogs 2014 och definierar målen för utvecklingen av trafiken fram till 2035. I strategin anges att andelen hållbara färd sätt (kollektivtrafik, gång, cykel) ska öka och bilanvändningen minska. För mellanstaden generellt är den önskade reduktionen för biltrafiken 25 procent men inga explicita målbilder för andelen biltrafik på stadsdelsnivå anges i själva trafikstrategin.

Dåvarande Trafikkontoret har dock utifrån stadsdelarnas förutsättningar brutit ned den övergripande målbilden till önskade färdmedelsandelar på stadsdelsnivå. Dessa målvärden används exempelvis i bedömningen av parkeringsbehov vid nybyggnation i stadens styrdokument (*Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering samt Mall för särskild utredning*). I *Mall för särskild utredning (version 1.1 från 2019)* anges en aktuell bilanvändning på 27 procent av samtliga resor i Linnéstaden och en målbild för 2035 på 13 procent av samtliga resor, grovt sett en halvering. Eftersom målbilden avser hela staden respektive hela stadsdelar kan det antas att målbilden inte bara avser

<sup>10</sup> Göteborgs Stad, Trafikkontoret, 2014: Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad.

<sup>11</sup> Göteborgs Stad, 2023: Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030. Beslutat av: Kommunfullmäktige. Senast reviderad 2023-01-26. Dnr 0409/19

nyproduktion utan även är applicerbar på den önskade utvecklingen av resandet till och från befintlig bebyggelse.

Vi tolkar uppgifterna som att det är stadens ambition att **halvera andelen bilresor inom Linnéstaden** (där Skanstorget ingår) fram till 2035 jämfört med idag.

Trafikstrategin konkretiserar dock inga explicita mål för parkering. Strategin hänvisar i stället till att uppfyllandet av parkeringspolicyn är av vikt och att parkeringsfrågan hanteras där. I strategin står: ”Att staden följer parkeringspolicyns intentioner är avgörande. Stadens hantering av parkeringsplatser i urbana miljöer är en nyckelfråga för möjligheten att skapa utrymme för stadsliv. Parkeringspolicyn pekar på behovet av fler cykelparkeringar nära cyklistens slutmål. Gatumark som idag är parkering för bilar behöver frigöras genom att platserna i högre grad förläggs till parkeringsanläggningar. Stadens pågående arbeten med cykelprogram och riktlinjer för parkering i Göteborgs innerstad konkretiserar lösningsförslag på dessa frågor.”

Riktlinjer för parkering i Göteborgs innerstad utvecklades till utkastnivå men antogs aldrig<sup>12</sup>.

## Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030

Göteborg Stads Miljö- och klimatprogram antogs av Kommunfullmäktige och reviderades senast 2023. Enligt programmet ska klimatpåverkan från transporter minska med minst 90 procent till 2030 jämfört med 2010. Det motoriserade vägtrafikarbetet i Göteborg, det vill säga antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon per vardagsdygn, ska minska med 25 procent till 2030 jämfört med 2010. Observera att den önskade minskningen är en minskning i absoluta tal, dvs. det motoriserade vägtrafikarbetet ska minska även om befolkningen ökar.

Målet i Miljö- och klimatprogrammet avser hela Göteborgs kommun. Programmet innehåller inga delmål för olika stadsdelar, men det kan antas att reduktionen av vägtrafikarbetet behöver vara som störst där förutsättningar för resor utan bil är goda. Det innebär att vägtrafikarbetet i centrala delar av staden med goda förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver minska med betydligt mer än 25 procent, även vid förtätning.

## Göteborg Stads parkeringspolicy

Göteborgs aktuella parkeringspolicy antogs 2009 och håller på att revideras efter uppdrag till Stadsbyggnadsnämnden i stadens budget för 2023.

I dokumentet anges att ”Policyns inriktning är att innerstaden bör bibehålla ungefär samma antal bilplatser som idag. Dessa platser kan dock behöva omfördelas för att till exempel ge plats för nya kollektivtrafik- och cykelstråk, förskönade stadsmiljöer eller prioritering av andra slag av parkering. I takt med att kollektivtrafiken byggs ut ges emellertid förutsättningar för att minska antalet bilplatser, speciellt i områden i anslutning till god kollektivtrafik.” Sedan 2009, när den aktuella parkeringspolicyn antogs, har kollektivtrafiken i området förbättrats genom ombyggnad av Övre Husargatan med separata bussfiler och hållplatsen Pilgatan. Anslutningen förväntas förbättras ytterligare när Västlänk-stationen öppnas. Därmed ligger en reduktion av antalet parkeringsplatser i linje med parkeringspolicyn.

Vidare anges att: ”Boendeparkering på gatumark flyttas över till parkeringsanläggningar, främst garage, på kvartersmark i nära anslutning till större gator och leder. Detta ger möjlighet till att bättre kunna svara upp mot efterfrågan på korttids- och halvdagsparkering. Det ger också förutsättningar för att till exempel ge plats för nya kollektivtrafik- och cykelstråk samt förskönade stadsmiljöer.”

<sup>12</sup> Hanna Järpedal, Stadsbyggnadsförvaltningen, personlig kommunikation genom e-post 2023-03-06

Parkeringspolicyn betonar därmed vikten av tillgänglighet till besöksparkering och prioriterar besöksparkering framför boendeparkering på gatumark.

I parkeringspolicyn framgår också att: ”Boende ska kunna få tillgång till en dygnet-runt-plats, för att man inte ska tvingas flytta bilen eller ta den till jobbet då man inte har någonstans att parkera på dagtid. Däremot är det inte självklart att bilen ska finnas i direkt anslutning till bostaden. Nya väl infogade, säkra och avpassade parkeringsanläggningar bör byggas för att tillgodose efterfrågan på dygnsparkering för boende.”

## Budget för 2023

Kommunens budget är det överordnade styrande dokumentet för Göteborg Stads nämnder och bolagsstyrelser. I budgeten för 2023 som antogs av kommunfullmäktige under 2022 anges flera uppdrag kopplat till hållbar mobilitet och parkering. Budgeten anger explicit att ”Göteborg Stads trafikstrategi ska ligga i linje med att nå målen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram. Regleringar och förändringar av privatbilismen ska genomföras ansvarsfullt, med stegvisa reformer och med tydligt utpekade alternativ.” samt att ”Det hållbara resandet ska prioriteras för en mer effektiv framkomlighet.”

Konkreta uppdrag i budgeten som påverkar parkering är:

- ”Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att revidera parkeringspolicyn med utgångspunkt i *Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram* och *trafikstrategin*. Inriktningen ska vara att parkeringarnas fotavtryck ska minska samtidigt som tillgängligheten ska vara god, exempelvis genom att flytta markparkeringar till p-hus och strategiska parkeringsnoder.” samt
- ”Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att sänka parkeringstalen för bilar i centrala och halvcentrala lägen i Göteborg. Befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen.”
- ”Stadsmiljönämnden får i uppdrag att fler av Göteborgs Stads p-platser ska reserveras till en ökad andel gröna bilpooler och delningstjänster.”
- ”Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i samverkan med Göteborgs Stads Parkering AB höja parkeringsavgifterna i områden där det råder hög efterfrågan i syfte att öka de totala parkeringsintäkterna samt minska trafikbelastning och buller. Mer dynamisk prissättning ska eftersträvas. Hänsyn ska tas till dem som arbetar på obekväm arbetstid.”

## Översiktsplan

Översiktsplanen antogs 2022 av kommunfullmäktige. Den tematiska inriktningen ”Mobilitet och infrastruktur” inleds med ”För att närma sig ett hållbart samhälle krävs förutsättningar att fler ska ändra sitt resebeteende. Trafiksystemet ska skapa en jämlik rörlighet och tillgång till staden samtidigt som fler ska vilja gå, cykla och åka kollektivt i stället för att välja bilen.”

För att öka andelen resande till fots, med cykel och kollektivtrafik anges att staden ska ”Använda utbudet och prissättningen av parkering som verktyg för att uppmuntra fler att välja alternativa färdssätt till bilen” men också att god kollektivtrafik behöver tillses och stärkas upp och att sammanhängande cykelinfrastruktur ska skapas och nätet för fotgängare förbättras.

## Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet

Riktlinjerna för bedrivande av parkeringsverksamhet är ett styrdokument som antogs av kommunfullmäktige 2016 och ska ge ”vägledning och råd till de förvaltningar och bolag inom Göteborgs Stad som driver parkeringsverksamhet på kommunal mark (allmän platsmark och kvartersmark).

I riktlinjerna anges att boende ska ges goda möjligheter att lämna bilen hemma och i stället välja andra resesätt vilket förutsätter att bilen kan stå parkerad utan att behöva flyttas. Följande principer för prioriteringsordning för parkeringsverksamhet anges:

- På allmän platsmark: 1: Besök, korttidsparkering, angöring, 2: Boende, 3: Arbetspendling.
- På kvartersmark: 1: Boende, 2: Besök, korttidsparkering, angöring, 3: Arbetspendling.

Vidare ska parkering för bilpool prioriteras på kommunal kvartersmark.

### Tolkning av politikens viljeinriktning

I dagsläget saknas ett styrdokument som tydligt uttrycker politikens viljeinriktning kring mobilitet och parkering gällande Skanstorget och dess omgivning. I de identifierade styrdokumenterna kan olika målbilder utläsas som inte samtliga drar åt samma håll. Vidare är flera av styrdokumenterna äldre och kommer troligen att revideras i närtid.

Vi utläser följande huvudbudskap ur dokumenten:

**Biltrafiken ska minska** - i trafikstrategin, översiktsplanen samt i miljö- och klimatprogrammet anges samstämmigt att användningen av bil i staden ska minska. I Miljö- och klimatprogrammet anges explicit att antalet körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon per vardagsdygn ska minska med 25 procent till 2030 jämfört med 2010, oavsett befolkningsutvecklingen.

I vilken utsträckning den ska minska i området runt Skanstorget framgår inte tydligt, men det är rimligt att anta att minskningen behöver vara betydligt mer än 25 procent i centrala stadsdelar med goda förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Uppgifter i stadens riktlinjer för parkering antyder exempelvis att en halvering av bilanvändningen eftersträvas i Linnéstaden. Inga direkta mål för en minskning av bilinnehavet har identifierats, men det kan antas att den önskade minskningen av bilanvändning även medför en minskning av bilinnehavet och användning av bil för resor till staden.

**Gatemarksparkering ska minska** – användningen av gatemarksparkering för boendeparkering ska minska och boendeparkering ska i större utsträckning förläggas i parkeringsanläggningar på kvartersmark. Besöksparkering ska prioriteras på gatemark.

**Parkeringsstalen ska sänkas** i centrala och halvcentrala lägen, vilket vi tolkar som att ett minskat bilinnehav eftersträvas.

**Boendeparkering ska värnas** – på kommunal kvartersmark ska boendeparkering prioriteras och befintliga boendeparkeringar ska värnas till antal i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen. På allmän platsmark ska däremot besöksparkering prioriteras framför boendeparkering.

### Konsekvensen för Skanstorget

De identifierade målen pekar delvis åt olika håll avseende behovet att ersätta de befintliga parkeringsplatserna på Skanstorget:

Å ena sidan finns en tydlig ambition att minska bilanvändningen, vilket leder till ett tydligt minskat behov av parkeringsplatser för besökare och även ett minskat parkeringsbehov för boende i närområdet. Den bilden stärks även av målet att minska parkeringsstalen. Utifrån det perspektivet är det motiverat att endast ersätta en del av de befintliga platserna.

Å andra sidan finns mål att värna de befintliga boendeparkeringar och att gatemarksparkering ska ersättas av parkeringsanläggningar vilket kan tolkas att det finns ett önskemål kring större parkeringsanläggningar i centrala staden. Det framgår inte av styrdokumenterna vem som ska ha ansvar att utveckla och bekosta den typen av

anläggningar. Befintliga boendeparkeringar ska inte heller värnas till varje pris men i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen.

Vi tolkar styrdokumentens viljeinriktning som att:

- Bilresor i och till området ska reduceras kraftigt och ersättas med gång, cykel och kollektivtrafik
- Besöksparkering prioriteras framför boendeparkering
- Antalet boendeparkeringar ska helst bibehållas i den mån det går men endast om det inte hämmar stadsutvecklingen.

## 4.6 PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

Vilken utformning och storlek av parkeringsanläggning på Skanstorget som är möjlig och önskvärd påverkas även av platsens fysiska förutsättningar, den önskade utformningen och användningen av närmiljön.

Den fysiska utbredningen av garaget och därmed antalet möjliga parkeringsplatser påverkas av fastighetsgränsen, det planerade kvarterets fotavtryck men även av befintliga ledningsdragningar, vägar och behovet av utrymningsvägar. Vald storlek och utformning av parkeringsanläggningen påverkar även projektekonomin och har stor påverkan på hela byggprojektets klimatavtryck eftersom garageanläggningar i källarplan kräver mycket betong som orsakar betydande klimatbelastning i produktionen.

Vilken storlek på parkeringsanläggningen som väljs har även stor påverkan på vilka möjligheter att utforma närmiljön som ges. Om garaget kragar ut under huskroppen, kommer hela eller delar av den planerade torgytan ligga ovanpå garagets tak. Det påverkar hur torgytan kan utformas, exempelvis är plantering av större träd omöjligt på ett terrassbjälklag. Torgytan kan även komma att påverkas av ventilationsanläggningar och utrymningsvägar för garaget.

En utkragande källarvåning kan vidare ha en negativ påverkan på markens vattenhållande förmåga vilket ökar avrinningen vid skyfall samt påverkar konstruktionen av de ovanpåliggande husen.

Byggtekniskt och klimatmässigt är det därför mest fördelaktigt om garaget begränsas till ytan direkt under huskropparna. Det medger ett garage med cirka 60 bilplatser. Det exakta antalet platser beror på den slutgiltiga utformningen och slås fast i bygglovsskedet. Lösningen med att begränsa garageytan till huskroppen ger störst flexibilitet avseende gestaltning av torgytan då exempelvis plantering av träd blir möjligt. Utformningen av torgmiljön bedöms ha stor betydelse för hur platsen kommer att upplevas och nyttjas, vilken urban funktion den kommer att få och hur den kopplar till närliggande miljöer som Haga och Skansen Kronan.

## 4.7 FÖRSLAG PÅ ANTALET ERSÄTTNINGSPLATSER

Bedömningen hur många av dagens parkeringsplatser som bör ersättas är en avvägning mellan många olika parametrar och följande aspekter har vägts in:

- Betydelsen för utformningen av torgytan för att skapa en attraktiv stadsmiljö
- Prioriteringen av besöksparkeringar framför boendeparkeringar.
- Platsens förbättrade tillgänglighet med kollektivtrafik, främst genom Västlänkstationen.
- Effekten av att ytan omvandlas från allmän platsmark till tomtmark vilket gör att boendeparkeringstillstånd inte kommer att gälla.
- Effekten av den förväntade prishöjningen för långtidsparkering, där minst en fördubbling av månadskostnaden förväntas jämfört med dagens pris för ett boendeparkeringstillstånd. Med en antagen priselasticitet på -0,6 medför det en

reduktion av efterfrågan för boendeparkering på 60 procent. Det motsvarar en minskning av efterfrågan från idag 135 bilplatser från boende (på natten) till 54 platser.

Påverkan på stadsmiljön och en attraktiv torgyta är också viktiga faktorer att väga in. Påverkan är som minst när parkeringsgaraget begränsas till att helt eller till största delen ligga under själva huskroppen, motsvarande en kapacitet på cirka 60 platser. Bilpoolsplatser bedöms behöva ligga nära bostäderna och föreslås därför placeras i garaget, likaså en plats för angöring. Därför föreslås att **57 publika parkeringsplatser** tillskapas på Skanstorget, med tyngdpunkt på besöksparkering. Det är en tydlig minskning som bedöms ligga i linje med stadens mål. Reduktionen kan även motiveras med den förväntade minskningen av efterfrågan från boende på grund av ett tydligt ökat pris för parkering.

## 4.8 KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET

Förslaget innebär en tydlig reduktion av antalet tillgängliga parkeringsplatser på Skanstorget från dagens 166 platser, en reduktion med 109 platser. I relation till utbudet av parkeringsplatser som idag är tillgängliga mot timavgift inom gångavstånd (cirka 1 900 platser inom 500m gångavstånd) motsvarar det en reduktion på 5,7 procent. Antalet uppmätta besökare som under beläggingsstudien parkerar på Skanstorget mot timavgift på dagtid var 45 bilar. Den efterfrågan skulle därmed kunna täckas med en anläggning på cirka 50 platser. På nattetid är antalet bilar som parkerar mot timavgift betydligt mindre och kapaciteten i närliggande parkeringsanläggningar bättre, vilket innebär att effekten för besökare är mindre på kvällar och på natten.

För boende i närområdet som idag nyttjar platsen med boendeparkeringstillstånd är effekten mer påtaglig. Parkeringarna på Skanstorget kommer inte att kunna nyttjas med boendeparkering längre, utifrån det perspektivet faller samtliga 166 platser bort. Det motsvarar elva procent av platserna som är tillgängliga med boendeparkeringskort inom gångavstånd (1 484 platser inom 500m gångavstånd) och fyra procent av samtliga tillgängliga platser inom boendeparkeringsområdet M (Linnéstaden-Vasastaden, 3 744 platser). Effekten i närtid kan förväntas vara en något försämrad tillgänglighet till boendeparkeringsplatser, särskilt på kvällar/nätter då efterfrågan är som störst. En del av de närboende kan dock förmodas vara beredda att hyra en tillståndsplats på Skanstorget eller i andra parkeringsanläggningar trots ett betydligt högre pris. Om efterfrågan på besöksplatser nattetid motsvarar dagens användning (16 platser) finns en kapacitet för cirka 40 boendeparkerare nattetid (om garaget har 60 platser) vilket minskar bortfallet till 126 platser. På längre sikt förväntas efterfrågan på parkeringsplatser från boende sjunka i takt med ett förbättrat utbud av kollektivtrafik och mobilitetstjänster samt ökande priser för bilparkering. Hur snabb och i vilken utsträckning bilinnehavet kan tänkas sjunka är dock osäkert.



## 5 Möjligheter att täcka parkeringsbehovet

### 5.1 BILPARKERING

Med det föreslagna ersättningsbehovet av 57 bilplatser och ett behov av 39 bilplatser för nyproduktionen (inklusive två bilpoolsplatser och två platser för korttidsparkering) blir det totala behovet för bilparkeringar **96 bilplatser**. Antalet kan förändras något i bygglovsskedet, exempelvis om antalet lägenheter förändras.

Behovet ska i första hand tillhandahållas genom ett **garage under torget** med cirka 60 platser. Det exakta antalet platser som kan tillskapas i garaget beror på den slutliga utformningen som väljs och kommer att slås fast i bygglovsskedet.

Antalet markparkeringar som kan tillskapas på tomtmark samt eventuell gatumark/allmän platsmark är ännu inte bestämt och medräknas ej.



Bild 9 & 10: Parkeringsgarage planeras att i stort sett följa byggnadskroppen på Skanstorget, med infart söderifrån.



Bild 11: Garaget under byggnadskroppen, med ca. 60 bilplatser. Bild: Okidoki arkitekter

Garaget ska utformas för att ge effektivt utnyttjande (antal platser/kvm) och fordonsflöde. Samtidigt ska det skapas goda förutsättningar för upplevd trygghet (överblickbarhet, möjlighet att springa åt flera håll).

Garaget under torget ska användas som öppen parkeringsanläggning för att tillhandahålla ersättning för de borttagna parkeringsplatserna, med prioritet för besökare och anställda inom fastigheten. Vidare ska projektets bilpoolsplatser rymmas i garaget för att säkerställa god tillgänglighet till bilpoolen, samt en plats för angöring och korttidsparkering. Möjligen kan korttidsparkeringar och platser för angöring tillkomma i markplan, på kvarters- eller allmän platsmark. Antalet platser och deras läge är ännu inte bestämt, men det räknas med att minst två platser för korttidsparkering tillkommer i markplan. Dessa är dock inte medräknade här.

Behovet av parkering för rörelsehindrade bedöms till två (2) platser (3%). Dessa planeras i garage med närhet till hiss samt eventuellt på en plats i markplan.

Med 60 platser i garage under Skanstorget kvarstår ett behov av 36 bilparkeringsplatser för boende och verksamma i den tillkommande bebyggelsen.

Det behovet ska täckas genom parkeringsavtal (för 25 år) i närliggande parkeringsanläggningar. I *Södra Annedalsgaraget*, med infart från Brunnsgatan 1 och cirka 200 meters gångavstånd från Skanstorget, finns över 300 parkeringsplatser. Ernst Rosén AB förfogar själv över 177 parkeringsplatser i anläggningen. Parkeringsgaraget är överdimensionerat för fastighetens eget behov och platser som inte efterfrågas inom fastigheten hyrs ut externt. Uthyrningsgraden varierar över tid, men i genomsnitt har under de senaste fem åren 25 procent av Ernst Roséns parkeringsplatser hyrts ut externt enligt uppgift från fastighetsägaren själv. Det motsvarar 44 parkeringsplatser. Mer exakta uppgifter går inte att få fram eftersom uthyrningsregister på grund av GDPR-regler inte sparas över tid.

Fram till projektets färdigställande kan Ernst Rosén frigöra samtliga 44 externt uthyrda platser för att täcka behovet från Skanstorget. Utöver det finns möjlighet att långtidshyra platser från garagets andra ägare. Därmed kan det kvarstående parkeringsbehovet för Skanstorget täckas med marginal. Långsiktig tillgång till parkeringsplatserna i *Södra Annedalsgaraget* säkras i 25 år genom lämpligt avtal, i samråd med Göteborgs Stad.

## 5.2 CYKELPARKERING

Behovet av cykelplatser uppgår till totalt 370, med hänsyn till samnyttjande. Därav är 292 avsedda för boende och anställda och fyra för lastcykelpoolen. Dessa platser skapas inomhus i cykelrum, alternativt på gården med stöldsäkra cykelförråd. Även cykelparkering i garageplan är tänkbart, då i en avskild och låsbar del av garaget.

Behovet för besökare till bostäder och verksamheter uppgår till 74 platser. Av dessa ska 16 platser anläggas på kvartersmark i anslutning till förskolan. Dessa platser kan även samnyttjas som besöksplatser för bostäderna.

För att möjliggöra god tillgänglighet för besökare och för att kunna utnyttja samnyttjandepotentialen föreslås i samråd med Stadsbyggnads- och Exploateringsförvaltningen att de resterande 58 besöksplatser anläggs på torgytan. Eftersom torgytan utgörs av allmän platsmark ska dessa platser inte ingå i bygglovets.

Den exakta placeringen av cykelparkeringarna bestäms i bygglovsskedet.

## 6 Reglering och kostnadstäckning

### 6.1 REGLERING OCH PRISNIVÅ

Ernst Rosén AB planerar en öppen parkeringsanläggning med timavgift samt, i mån av plats, parkeringstillstånd för långtidsparkering.

Det finns inga oregrerade parkeringsplatser inom gångavstånd som boende eller besökare kan använda. Prissättningen av både timavgiften och parkeringstillståndet i garageanläggningen kommer att vara marknadsmässig för att säkerställa både tillgänglighet, god beläggning samt för att undvika att bilister söker billigare parkeringar i närområdet (parkeringsflykt).

Prisnivån av parkeringarna i närområdet ligger idag runt 20–30 kr/h för besöksparkering på dagtid. Dagens (juli 2023) pris för besöksparkering på Skanstorget är 30 kr/h på vardagar och lördagar 8–22 samt 2 kr/h resterande tid<sup>13</sup>. Timpriset i det planerade garaget kommer att vara minst lika hög.

Nedan redovisas som orientering exempel på aktuella priser för långtidsparkering i närliggande anläggningar:

- Brunnsgatan 1, Ernst Rosén AB: 1 330 kr/månad
- P-hus Skolgatan, Parkeringsbolaget: 1 420 kr/månad
- P-hus Bergsgatan, Parkeringsbolaget: 1 420 kr/månad

Priset för ett tillstånd för boendeparkering i zon M är 710 kr, men de boende inom projektet kommer inte att vara berättigade till kommunens boendeparkeringstillstånd.

Priset för ett tillstånd för långtidsparkering i garaget på Skanstorget planeras att vara högre än för platserna i den externa parkeringsanläggningen, Södra Annedalsgaraget, vilket kommer att erbjudas de boende/verksamma inom fastigheten. Detta för att motivera dem att välja den externa parkeringslösningen trots längre avstånd.

Det förväntade marknadspriset för ett parkeringstillstånd i garaget på Skanstorget bedöms behöva vara minst motsvarande priset i parkeringshusen på Skolgatan och Bergsgatan, för närvarande (juli 2023) 1 420 kr per månad.

### 6.2 KOSTNADSTÄCKNING

I Malmö Stads *Policy och norm för mobilitet och parkering*<sup>14</sup> anges en årlig anläggningskostnad på 1 850 kr per månad per parkeringsplats i garage i källarplan (plan -1, 2017 års priser). Utöver det tillkommer kostnader för drift och underhåll som uppskattas till cirka 300 kr/månad. Den verkliga kostnaden per plats för ett parkeringsgarage i Malmö ligger därmed i storleksordningen 2 150 kr per månad.

Det är inte troligt att kostnaderna för en parkeringsanläggning på Skanstorget kommer att vara lägre än dem som anges för Malmö för 2017 med hänsyn till kostnadsutvecklingen och att byggkostnaderna i städerna borde vara jämförbara.

<sup>13</sup> Göteborgs Parkering, 2023

<sup>14</sup> Malmö Stad, 2020: Policy och norm för mobilitet och parkering in Malmö.

Intäkterna som genereras per plats kan bli kostnadstäckande eller mer vid timuthyrning och hög genomsnittlig belägningsgrad. Däremot är uthyrning med parkeringstillstånd med de förväntade marknadspriserna inte kostnadstäckande.

Prissättningen av parkeringstillstånd måste dock ta hänsyn till prisnivån i parkeringsanläggningar i omgivningen och till prisnivån av gatumarksparkering. Väljs ett för högt pris förväntas i stället vakanser eftersom bilister då kommer att söka billigare parkeringar i närområdet (parkeringsflykt), vilket inte är önskvärt, särskilt inte på gatumark.

Utifrån ett rent ekonomiskt perspektiv är därmed uthyrning på timbasis till besökare mer intressant för ägaren så länge efterfrågan finns. Det ligger i linje med stadens ambition i parkeringspolicyn att prioritera besöksparkering.

## 7 Parkering under byggskedet

### 7.1 TIDSPLAN

Tidsplanen för utvecklingen av Skanstorget är osäker, men byggarbete förväntas påbörjas tidigast 2026 och pågå i uppskattningsvis två år.

### 7.2 PARKERING UNDER BYGGSKEDET

Under byggskedet kommer inte parkeringsplatser på Skanstorget vara tillgängliga. Eventuella friytor kommer att behövas som uppställningsplats och för byggtrafik. Det finns inga enkla ersättningslösningar för parkeringsplatserna på Skanstorget under byggtiden utan befintliga parkeringar på gatumark och i anläggningar behöver användas för att täcka behovet.

På nätterna parkerades under beläggningsstudien i genomsnitt 135 bilar med parkeringstillstånd på Skanstorget. Det motsvarar 3,2 procent av de utfärdade boendeparkeringstillstånden i zon M (av totalt 4 264, se avsnitt 4.2) respektive 3,6 procent av alla platser som är tillgängliga med boendeparkeringstillstånd inom zonen. Relationen mellan antalet parkeringsplatser och antalet tillstånd inom zonen förändras under byggskedet från 0,88 p-platser per tillstånd till 0,84.

Inom närområdet är effekten mer påtaglig. Idag finns 1 484 tillgängliga parkeringsplatser och 1 443 parkeringstillstånd utfärdade inom en zon på 500 meter från Skanstorget (se 4.2). Relationen mellan antal tillstånd och antal parkeringsplatser i denna mer begränsade zon är 1,03 vilket är högre än i zon M som helhet. Faller platserna på Skanstorget bort sjunker tillgängligheten till 0,91 platser per tillstånd. Tillgängligheten till platser som kan användas med boendeparkering sjunker i den zonen med cirka 10 procent vilket kan förväntas leda till högre söktryck under byggfasen.

Även för besökare kommer tillgängligheten att försämrats under byggfasen. På dagtid parkerades under beläggningsstudien i genomsnitt 45 besökande bilar på Skanstorget, betydligt färre på natten. Inom en zon på 500 meter från Skanstorget finns cirka 1 900 parkeringsplatser tillgängliga mot timavgift. De 45 parkerade bilarna som parkerar mot timavgift på Skanstorget använder cirka 2,4 procent av de tillgängliga parkeringsplatserna inom zonen. Bortfallet innebär därmed ett högre söktryck, men med hänsyn till det stora antalet parkeringar som är tillgängliga mot timavgift bedöms effekten som begränsad. På natten bedöms effekten som försumbar då behovet minskar och för att det inom närområdet finns flera p-anläggningar för besökare som bedöms ha ledig kapacitet på natten.

Idag är parkeringsutbudet i närområdet reducerat på grund av pågående byggarbeten för station Haga (Västlänken) som tar befintliga parkeringsplatser i anspråk, exempelvis på Pusterviksplatsen där 135 parkeringsplatser är tillfälligt borttagna. Dessa platser väntas åtminstone delvis återskapas när byggarbetet avslutas vilket skulle tillföra parkeringskapacitet i närområdet<sup>15</sup>. Utifrån tidigare tidsplaner skulle Station Haga tas i bruk 2026 och därmed skulle parkeringskapacitet tillföras under byggtiden för Skanstorget. Med hänsyn till förseningarna med Västlänken är det dock idag osäker när den parkeringskapaciteten blir tillgänglig och om det ligger i fas med byggstarten för Skanstorget.

<sup>15</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2021: Alternativ till överdäckning av Rosenlundskanalen. Dnr 08528/21

Sammanfattningsvis förväntas effekten under byggtiden vara som mest påtaglig för bilägare som har boendeparkeringstillstånd inom området. Dessa kommer att uppleva försämrad tillgänglighet till parkering och kommer att behöva söka platser på längre avstånd än idag. För besökare förväntas effekten bli mindre påtaglig.

Om de parkeringsplatser som idag blockeras av byggnationen för Västlänken blir tillgängliga innan byggnationen på Skanstorget påbörjas minskar effekten. Det är dock osäkert, både på grund av den förskjutna tidsplanen för Haga Station och på grund av osäkerheter kring tiden för byggstarten för Skanstorget.

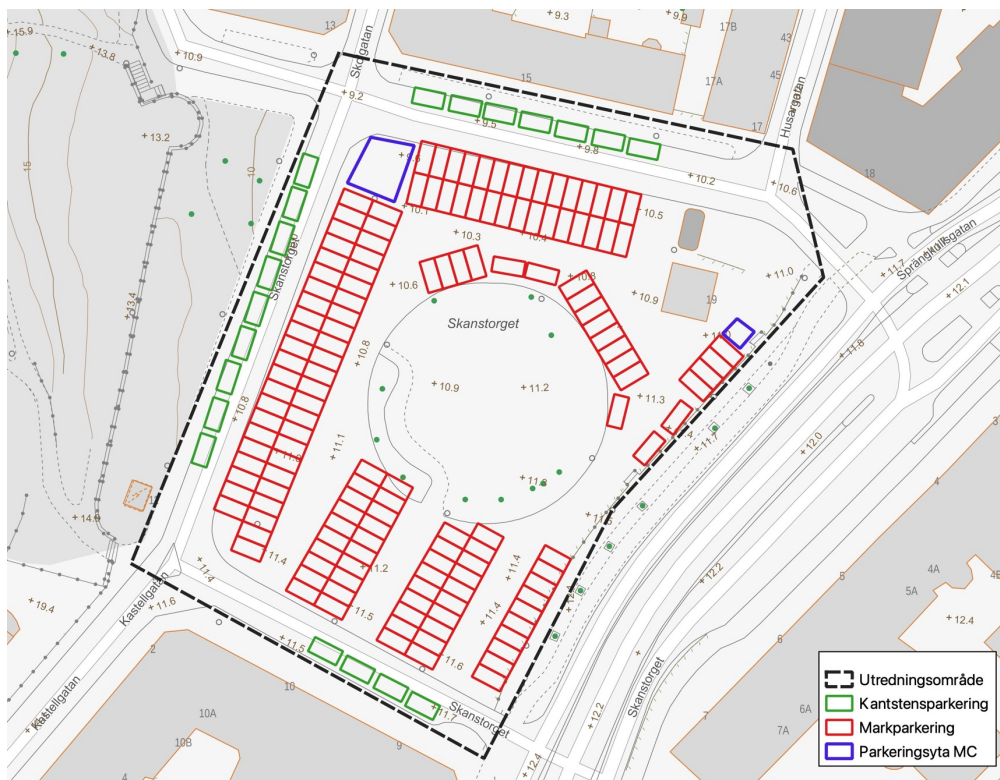
# Bilaga 1: Beläggningsstudie

## SYFTE

Beläggningsstudien syftar till att:

- Kartlägga beläggningen av parkeringar som idag finns på Skanstorget
- Utröna andelen av beläggningen som utgörs av besöks- respektive boendeparkering

## UTREDNINGSOMRÅDE



Figur 1. Utredningsområde och parkeringsplatser Skanstorget

Utredningsområdet utgörs till övervägande del av kombinerad tillstånds- och besöksparkering på anvisade parkeringsplatser, se rödmarkerade ytor i Figur 1. Därutöver finns en mindre andel kombinerad tillstånds- och besöksparkering längs omgärdande gator, se grönmarkerade ytor. Då de längsgående gatuparkeringarna är omålade har ett antagande om 6 meter per parkering använts för att avgöra antalet platser. Siffran baseras på antalet parkerade bilar som identifierats längs respektive gatussektion vid full beläggning och överensstämmer med stadens riktlinjer för längsgående kantstensparkering.<sup>16</sup> För antal och fördelning av parkeringar, se Tabell 1. Utöver bilplatser finns två ytor för MC-parkering, se blåmarkerade ytor.

<sup>16</sup> [https://tekniskhandbok.goteborg.se/Arkiv/2016-1/\\_site/\\_planering\\_utformning\\_parkering.html](https://tekniskhandbok.goteborg.se/Arkiv/2016-1/_site/_planering_utformning_parkering.html)



| Typ           | Antal platser |
|---------------|---------------|
| P-ruta        | 146           |
| Kantsten      | 20            |
| <b>Totalt</b> | <b>166</b>    |

Tabell 1. Bilparkering inom utredningsområdet.

## METOD

### Beläggningsmätning

Beläggningsmätning utfördes tre vardagseftermiddagar och tre vardagskvällar i augusti och september 2022. Inga skollov, klämdagar, helgdagar eller andra event bedöms ha påverkat beläggningen. Datum för mätningarna redovisas i Tabell 2.

| Datum      | Veckodag | Klockslag |
|------------|----------|-----------|
| 2022-08-22 | Måndag   | 22:30     |
| 2022-08-23 | Tisdag   | 14:30     |
| 2022-09-05 | Måndag   | 15:00     |
| 2022-09-06 | Tisdag   | 14:00     |
| 2022-09-07 | Onsdag   | 22:30     |
| 2022-09-08 | Torsdag  | 23:00     |

Tabell 2. Tidpunkter för beläggningsmätning.

### Servicetider

För att säkerställa representativitet har servicetider på den inventerade parkeringsytan samt närliggande gator tagits i beaktning. Kanstensparkering inom utredningsområdet påverkas av servicetid onsdagar 02:00-07:00. Kanstensparkering söderut längs Kastellgatan påverkas av servicetider jämna veckor 09:00-12:00.<sup>17</sup> Utöver dessa tider har beläggningsmätning undvikits tisdagskvällar då beläggningen kan antas påverkas av servicetiden på onsdag. Utöver ovan har inga servicetider på närliggande parkeringsplatser bedömts påverka beläggningen inom utredningsområdet.

### Andel boende- respektive besöksparkering

Vid fyra beläggningsmätningar har registreringsnummer på samtliga parkerade bilar antecknats. Dessa har sedan korskörts mot Trafikkontorets data över registreringsnummer kopplade till ett boendeparkeringstillstånd. Uppgifterna har hanterats internt hos Trafikkontoret som returnerat en siffra över andelen parkerade bilar som har parkeringstillstånd.

## RESULTAT

### Beläggning

I tabell 3 och 4 redovisas resultaten från beläggningsmätningarna. Beläggningen är relativt jämn oavsett datum och tid på dygnet och varierar mellan 129 och 157 bilar på de

<sup>17</sup> Skyltad servicetid 2022-09-06

totalt 166 parkeringsplatserna. Beläggningen är som lägst 78 och som högst 95 procent.  
Tabell 3 visar antal parkerade bilar och tabell 4 visar andelen belagd parkering.

| Datum      | Veckodag | Klockslag | Antal bilar P-ruta | Antal bilar Kantsten | Antal bilar totalt |
|------------|----------|-----------|--------------------|----------------------|--------------------|
| 2022-08-22 | Måndag   | 22:30     | 142                | 12                   | 154                |
| 2022-08-23 | Tisdag   | 14:30     | 134                | 18                   | 152                |
| 2022-09-05 | Måndag   | 15:00     | 120                | 9                    | 129                |
| 2022-09-06 | Tisdag   | 14:00     | 127                | 15                   | 142                |
| 2022-09-07 | Onsdag   | 22:30     | 130                | 13                   | 143                |
| 2022-09-08 | Torsdag  | 23:00     | 138                | 19                   | 157                |

Tabell 3. Antal parkerade bilar per inventeringstillfälle.

| Datum      | Veckodag | Klockslag | Beläggning P-ruta | Beläggning Kantsten | Beläggning totalt |
|------------|----------|-----------|-------------------|---------------------|-------------------|
| 2022-08-22 | Måndag   | 22:30     | 97%               | 60%                 | 93%               |
| 2022-08-23 | Tisdag   | 14:30     | 92%               | 90%                 | 92%               |
| 2022-09-05 | Måndag   | 15:00     | 82%               | 45%                 | 78%               |
| 2022-09-06 | Tisdag   | 14:00     | 87%               | 75%                 | 86%               |
| 2022-09-07 | Onsdag   | 22:30     | 93%               | 65%                 | 86%               |
| 2022-09-08 | Torsdag  | 23:00     | 95%               | 95%                 | 95%               |

Tabell 4. Andel belagda parkeringsplatser per inventeringstillfälle.

### Andel boende respektive besökare

Vid fyra inventeringstillfällen har antalet bilar med boendeparkering identifierats. Andelen boende är lägre dagtid då 64 respektive 68 procent av parkerade bilar har boendetillstånd jämfört med nattetid då andelen bilar med boendetillstånd är 88 respektive 91 procent. Se Tabell 5 för antal och andel boende vid respektive inventeringstillfälle.

| Datum      | Veckodag | Klockslag | Antal bilar med boendeparkering | Antal bilar totalt | Andel bilar med boendeparkering |
|------------|----------|-----------|---------------------------------|--------------------|---------------------------------|
| 2022-08-22 | Måndag   | 22:30     | uppgift saknas                  | 154                | uppgift saknas                  |
| 2022-08-23 | Tisdag   | 14:30     | uppgift saknas                  | 152                | uppgift saknas                  |
| 2022-09-05 | Måndag   | 15:00     | 83                              | 129                | 64%                             |
| 2022-09-06 | Tisdag   | 14:00     | 97                              | 142                | 68%                             |
| 2022-09-07 | Onsdag   | 22:30     | 126                             | 143                | 88%                             |
| 2022-09-08 | Torsdag  | 23:00     | 143                             | 157                | 91%                             |

Tabell 5. Antal och andel bilar med boendetillstånd per inventeringstillfälle.

Utifrån siffrorna över boendetillstånd antas att resterande parkerade bilar vid inventeringstillfällena är besökare. Dagtid utgör dessa 36 respektive 32 procent. Nattetid är andelen besökare lägre och står för enbart 12 respektive 9 procent av beläggningen. Se Tabell 6 för antal och andel besökare vid respektive inventeringstillfälle.

| Datum      | Veckodag | Klockslag | Antal besökare        | Antal bilar totalt | Andel besökare        |
|------------|----------|-----------|-----------------------|--------------------|-----------------------|
| 2022-08-22 | Måndag   | 22:30     | <i>uppgift saknas</i> | 154                | <i>uppgift saknas</i> |
| 2022-08-23 | Tisdag   | 14:30     | <i>uppgift saknas</i> | 152                | <i>uppgift saknas</i> |
| 2022-09-05 | Måndag   | 15:00     | 46                    | 129                | 36%                   |
| 2022-09-06 | Tisdag   | 14:00     | 45                    | 142                | 32%                   |
| 2022-09-07 | Onsdag   | 22:30     | 17                    | 143                | 12%                   |
| 2022-09-08 | Torsdag  | 23:00     | 14                    | 157                | 9%                    |

Tabell 6. Antal och andel bilar utan boendetillstånd per inventeringstillfälle.

Nattetid nyttjas alltså parkeringen främst av boende medan cirka en tredjedel av beläggningen dagtid antas vara besökare.

## Bilaga 2: Parkeringsutbudet i närområdet

### SYFTE

Utökad kartläggning av parkeringsutbud kring Skanstorget syftar till att åskådliggöra det samlade utbudet av parkering som är tillgängligt för boende och besökare i området kring Skanstorget. Utifrån kartläggningen presenteras andelen parkeringar som Skanstorget utgör, dels idag, dels i framtida scenarier.

Kartläggningen utgår från stadens data över boendeparkering och avgiftsparkering.

### UTREDNINGSSOMRÅDE

Utifrån stadens *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* om max gångavstånd från fastighet till parkering har en radie av 500 meter från Skanstorget upprättats. I de fall där radien brutit en sträcka med kantstensparkering på gatumark har radien utvidgats om mer än 75 procent av sträckan faller inom radien. Därmed ingår ett antal gator som inte i sin helhet faller inom 500 meters radie och på motsvarande sätt har ett antal gator där endast 25 procent eller mindre faller inom radien inte kartlagts. Avvägningen motiveras av att parkörer rimligen nyttjar parkering längs hela det skyltade avsnittet längs en gata, i synnerhet då inga aktuella gator är längre än att de kan motivera en något längre promenad.

### METOD

För att kartlägga det samlade parkeringsutbudet kring Skanstorget har data inhämtats från Stadsmiljöförvaltningens (tidigare TK) parkerings API<sup>18</sup>. Datamängden anger antalet parkeringar längs respektive gatuavsnitt och där de faller inom utredningsområdet har antalet parkeringar sammanställts.

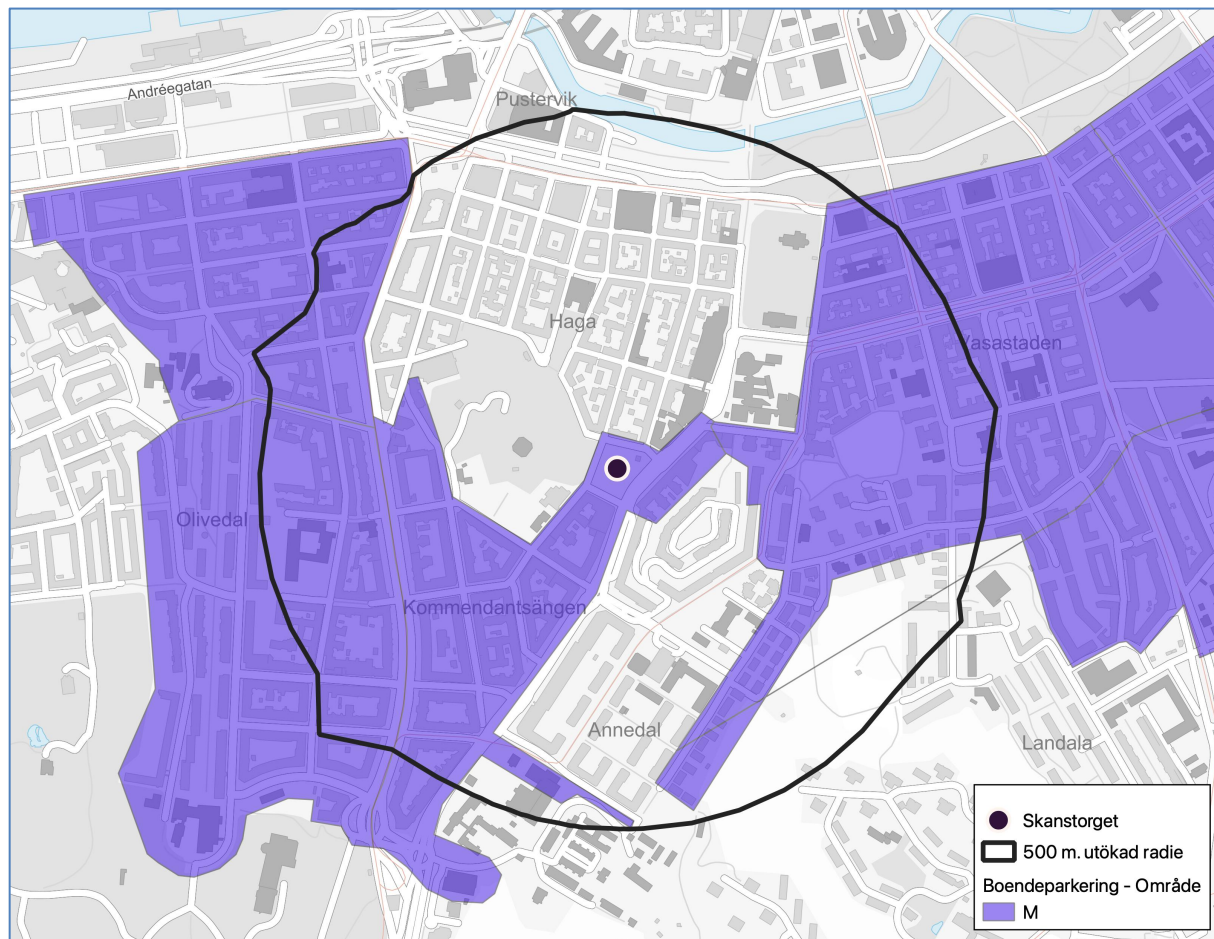
---

<sup>18</sup> Dataleverans 2023-03-02. IT-support Stadsmiljöförvaltningen,

## RESULTAT

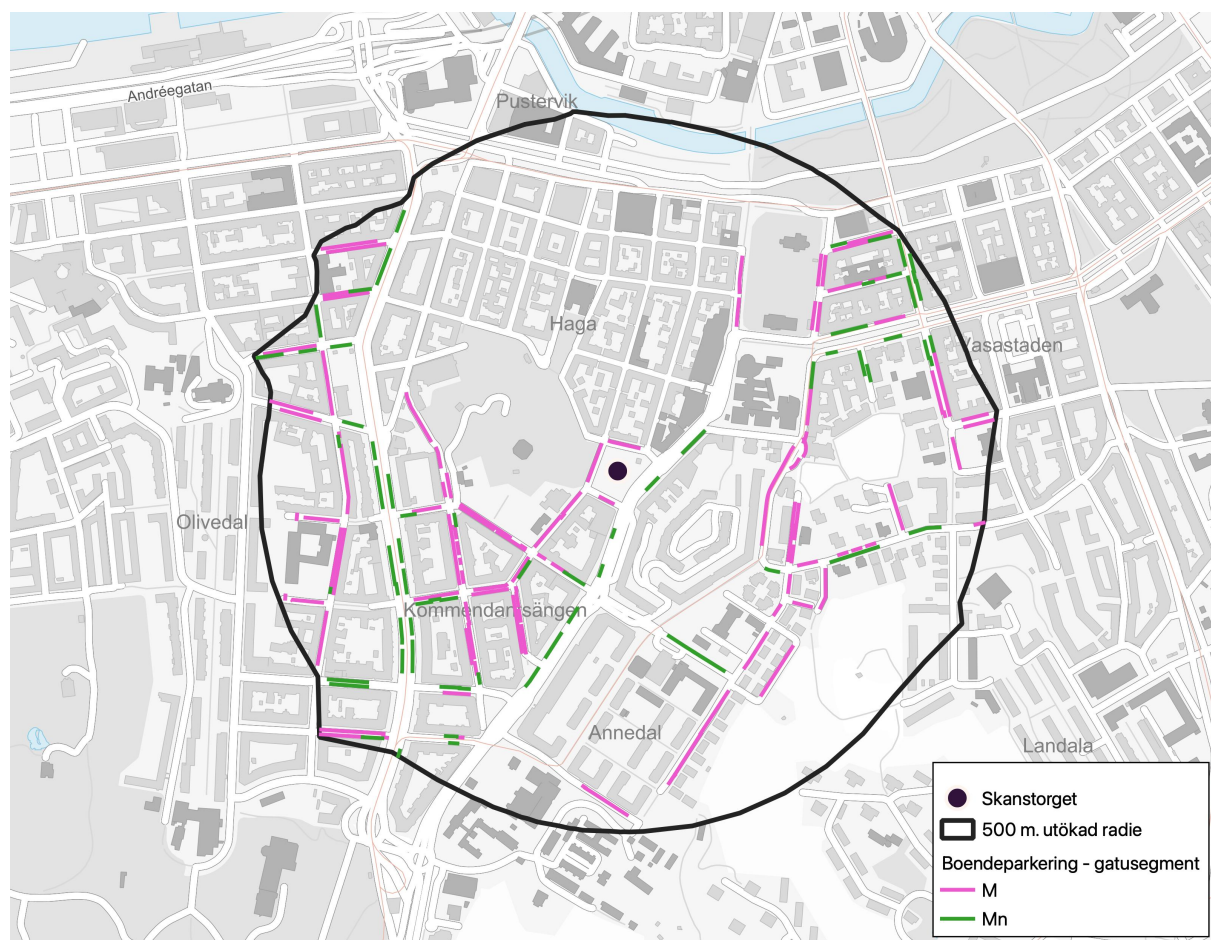
### Kartlagda parkeringsytor

Figur 1 visar Skanstorget och utökad 500 meters radie. All kartlagd gatumarksparkering återfinns inom samma boendeområde, M, visualiserat i lila ytor.



Figur 1. Skanstorget, utökad 500 meters radie samt boendeparkeringsområde M (lila yta).

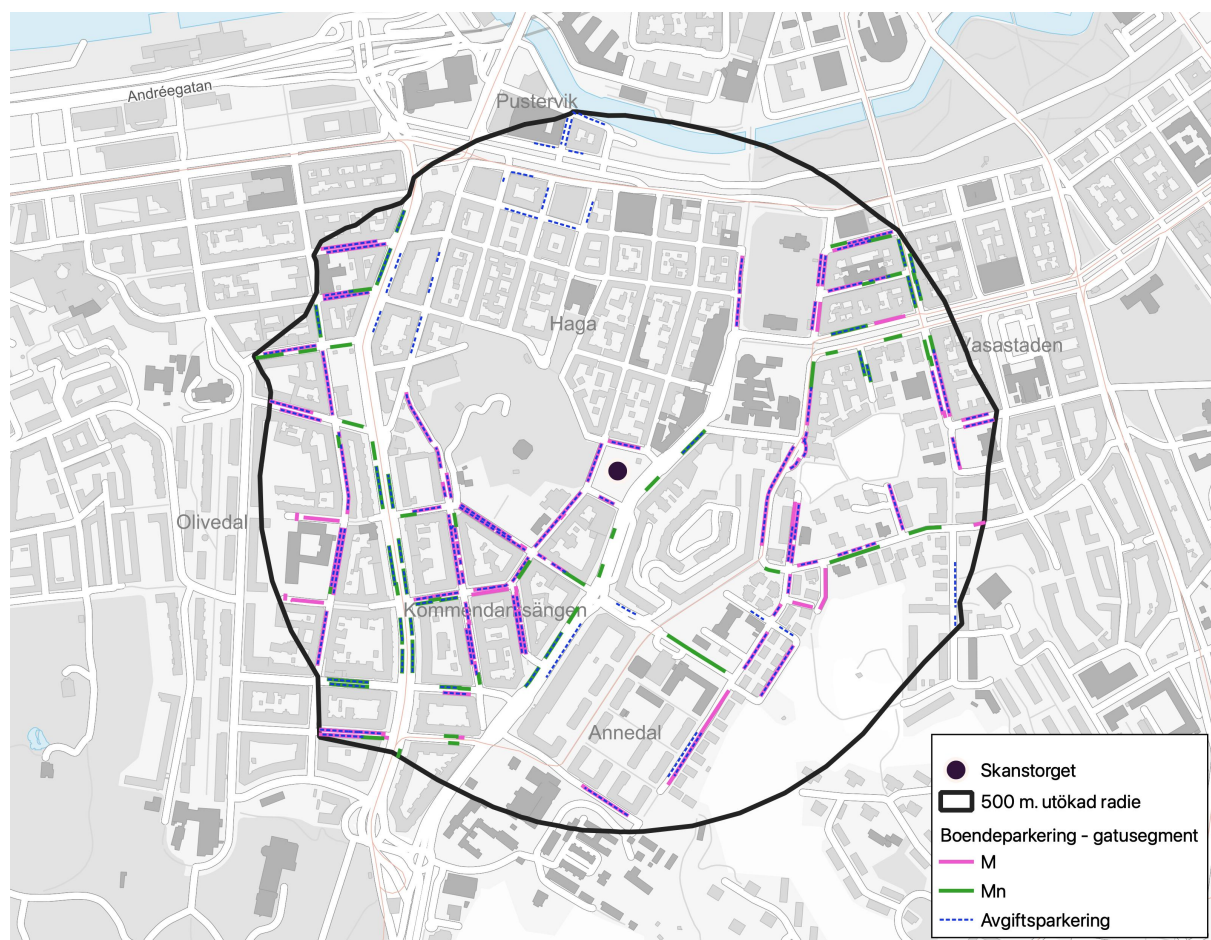
Figur 2 visar de gatussegment med boendeparkeringstillstånd som faller inom utredningsområdet. Rosa linje visar tillåten parkering med boendetillstånd dygnet runt (M), grön linje visar tillåten parkering endast helg/natt (Mn).



Figur 2. Skanstorget, utökad 500 meters radie och gatussegment med boendeparkering dygnet runt (M) samt helg/natt (Mn).

Utöver boendeparkering har även utbudet av kommunal avgiftsparkering inom samma område kartlagts. Figur 3 visar gatussegment med boendeparkering (rosa & grön linje) överlagrad med avgiftsparkering (blå streckad linje). Majoriteten av gatemarksparkeringen är reglerad som både boende och avgiftsparkering. Märkbara undantag är nordvästra Haga där endast avgiftsparkering är tillåten.





Figur 3. Skanstorget, utökad 500 meters radie samt gatusegment med boende- respektive avgiftsparkering.

### Antal parkeringsplatser per gata

Inom utredningsområdet har totalt 1 604 parkeringar kartlagts, inklusive dagens parkeringsutbud på Skanstorget. 47 gator med boende- och/eller avgiftsparkering har identifierats, varav 36 av gatorna har avsnitt med boendeparkering. Avgiftsparkering återfinns på 43 av gatorna men är i majoriteten av fallen färre till antalet än platserna med tillåten boendeparkering. Tabell 1 visar identifierade gator och antal boende- respektive avgiftsparkeringar. Observera att majoriteten av parkeringsplatserna fungerar som både boende- och avgiftsparkering, se kolumn "Antal total".

| Adress                 | Antal boendeparkering | Antal avgiftsparkering | Antal total |
|------------------------|-----------------------|------------------------|-------------|
| Annedals Trappor       | 4                     |                        | 4           |
| Bellmansgatan          | 20                    | 14                     | 20          |
| Besvärsgatan           | 10                    |                        | 10          |
| Brunnsgatan            | 18                    | 6                      | 18          |
| Carl Grimbergsgatan    | 48                    | 46                     | 48          |
| Djupedalsgatan         | 17                    | 14                     | 17          |
| Engelbrektsgatan       | 16                    | 16                     | 16          |
| Fjärde Långgatan       | 25                    | 20                     | 25          |
| Folke Bernadottes Gata | 30                    | 24                     | 30          |
| Föreningsgatan         | 45                    | 10                     | 45          |



|                       |             |             |             |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| Haga Kyrkogata        | 61          | 47          | 61          |
| Haga Östergata        |             | 17          | 17          |
| Kaponjärgatan         |             | 5           | 5           |
| Kastellgatan          | 82          | 75          | 82          |
| Landsvägsgatan        |             | 17          | 17          |
| Lilla Pusterviksgatan |             | 13          | 13          |
| Lilla Risåsgatan      | 28          | 28          | 28          |
| Linnégatan            | 88          | 90          | 90          |
| Majorsgatan           | 60          | 48          | 60          |
| Mellangatan           |             | 1           | 1           |
| Muraregatan           | 16          | 16          | 16          |
| Nedre Fogelbergsgatan | 10          | 10          | 10          |
| Nordenskiöldsgatan    | 33          | 31          | 33          |
| Nordhemsgatan         | 94          | 88          | 94          |
| Norra Allégatan       |             | 9           | 9           |
| Olivedalsgatan        | 52          | 40          | 52          |
| Plantagegatan         | 40          | 27          | 40          |
| Prinsgatan            | 27          | 22          | 27          |
| Pusterviksgatan       |             | 10          | 10          |
| Risåsgatan            | 49          | 42          | 49          |
| Seminariegatan        | 32          | 31          | 32          |
| Skanstorget           | 173         | 169         | 173         |
| Spekebergsgatan       |             | 9           | 9           |
| Sprängkullsgatan      | 33          | 33          | 33          |
| Storgatan             | 44          | 35          | 44          |
| Sveagatan             | 84          | 79          | 84          |
| Södra Allégatan       |             | 6           | 6           |
| Södra Viktoriagatan   |             | 15          | 15          |
| Tredje Långgatan      | 30          | 30          | 30          |
| Vasagatan             | 25          | 9           | 25          |
| Viktoriagatan         | 86          | 71          | 86          |
| Västergatan           | 29          | 29          | 29          |
| Västra Skansgatan     |             | 6           | 6           |
| Övre Fogelbergsgatan  | 12          | 12          | 12          |
| Övre Husargatan       | 22          | 32          | 32          |
| Övre Djupedalsgatan   | 24          |             | 24          |
| Övre Majorsgatan      | 17          |             | 17          |
| <b>Totalsumma</b>     | <b>1484</b> | <b>1352</b> | <b>1604</b> |

Tabell 1. Kartlagda parkeringar på gatumark inom en radie av 500 meter från Skanstorget.

## Skanstorgets andel av parkeringsutbudet inom 500 meter

Befintliga parkeringar på Skanstorget utgör i dagsläget elva procent av det samlade utbudet av gatumarksparkering inom en radie av 500 meter från detaljplaneområdet. Skanstorgets andel av det totala utbudet av boende- och avgiftsparkeringar är tolv respektive tretton procent, se tabell 2. Procenttalen är r

| Adress      | Andel boendeparkering | Andel avgiftsparkering | Andel total |
|-------------|-----------------------|------------------------|-------------|
| Skanstorget | 12%                   | 13%                    | 11%         |
| Övriga      | 88%                   | 87%                    | 89%         |

Tabell 2. Andelen parkeringar på Skanstorget i relation till det samlade utbudet inom en radie av 500 meter.

I ett scenario där 50 procent av befintlig parkering ersätts i samband med exploatering minskar det totala utbudet med fem procent (förutsatt samma mix av boende/avgiftsparkering). Se tabell 3.

| Adress        | Andel boendeparkering | Andel avgiftsparkering | Andel total |
|---------------|-----------------------|------------------------|-------------|
| Minskat utbud | 6%                    | 6%                     | 5%          |
| Skanstorget   | 6%                    | 6%                     | 5%          |
| Övriga        | 88%                   | 88%                    | 89%         |

Tabell 3. Minskat utbud i vid ett scenario där 50 procent av befintliga parkeringar ersätts.

## Övrigt parkeringsutbud inom utredningsområdet

Utöver bilparkering på gatumark har 163 platser identifierats i p-hus eller andra anläggningar i P-bolagets regi. Se tabell 4.

| P-anläggning        | Antal bilplatser |
|---------------------|------------------|
| Hagabion            | 64               |
| Leijonspärres väg 3 | 6                |
| Lilla Risåsgatan    | 9                |
| P-hus Pilgatan      | 36               |
| P-hus Skolgatan     | 48               |
| <b>Totalsumma</b>   | <b>163</b>       |

Tabell 4. Parkeringsanläggningar inom 500 meter från Skanstorget.





Koucky & Partners AB, Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg

Telefon: 031- 80 80 50

[www.koucky.se](http://www.koucky.se)