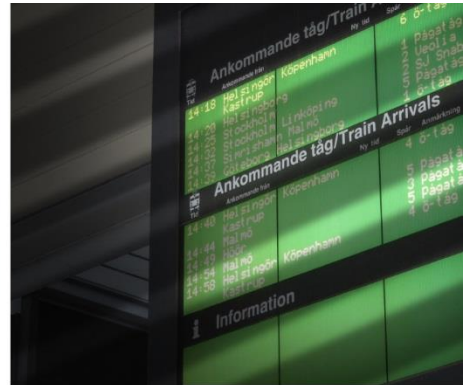
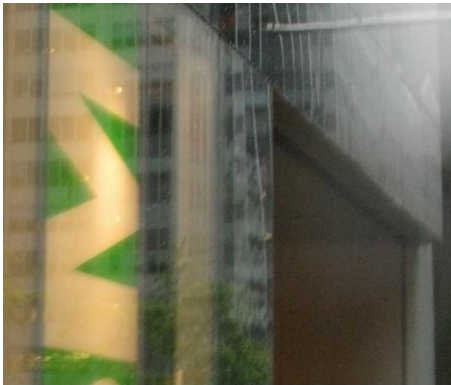


Parkeringsutredning Högsbohöjd



Dokumentinformation

Titel: Parkeringsutredning Högsbohöjd

Serie nr: 2016:49

Projektnr: 16074

Författare: Ida Brogren

Medverkande: Rasmus Sundberg

Kvalitetsgranskning: Joachim Karlgren

Beställare: Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad
Kontaktperson: Jenny Olausson, tel 031-368 18 09
Beställare: Maria Lejon, tel 031-368 18 49

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2016-05-24		Beställare

Förord

I april 2016 fick Trivector i uppdrag att genomföra en parkeringsutredning med anledning av arbetet med detaljplan för bostäder i Högsbohöjd inom stadsdelen Järnbrott i Göteborg.

Medverkande konsulter har varit Ida Brogren, Rasmus Sundberg och Joachim Karlgren. Beställare från stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad har varit Maria Lejon och kontaktperson har varit Jenny Olausson.

Göteborg maj 2016

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	1
1.3	Metod	1
1.4	Områdesavgränsning och förutsättningar	2
2.	Parkering – Nuläge	3
2.1	Förutsättningar på platsen	3
2.2	Antal parkeringsplatser inom planområdet	9
2.3	Beläggning på parkeringsytor inom planområdet	10
2.4	Sammanställning parkeringsytor i planområdets närområde	12
2.5	Antal befintliga parkeringsplatser som bör ersättas	13
3.	Parkering – Tillkommande bostäder	15
3.1	Tillkommande bostäder	15
3.2	Antal parkeringsplatser enligt parkeringstal vid detaljplan och bygglov	15
4.	Förslag	19
4.1	Förslag till taxor för området	19
4.2	Åtgärder för att minska efterfrågan på parkeringsplatser för bil	20
4.3	Slutsatser och förslag	22
5.	Bilaga 1 Resultat inventering	25

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret arbetar med att ta fram en detaljplan för bostäder på en yta som idag används som markparkering för bostäder vid Pennygången i sydvästra Göteborg. Inom detaljplanen studeras även möjlighet för etablering av handelsverksamhet i form av livsmedelsbutik och en förskola med minst 6 avdelningar. Stadsbyggnadskontoret har ett program för området som utgör underlag i detaljplanearbetet. Detaljplanen ingår i BoStad2021 (Jubileumssatsningen) vilket innebär att bostäderna ska vara inflyttningsklara år 2021.

1.2 Syfte

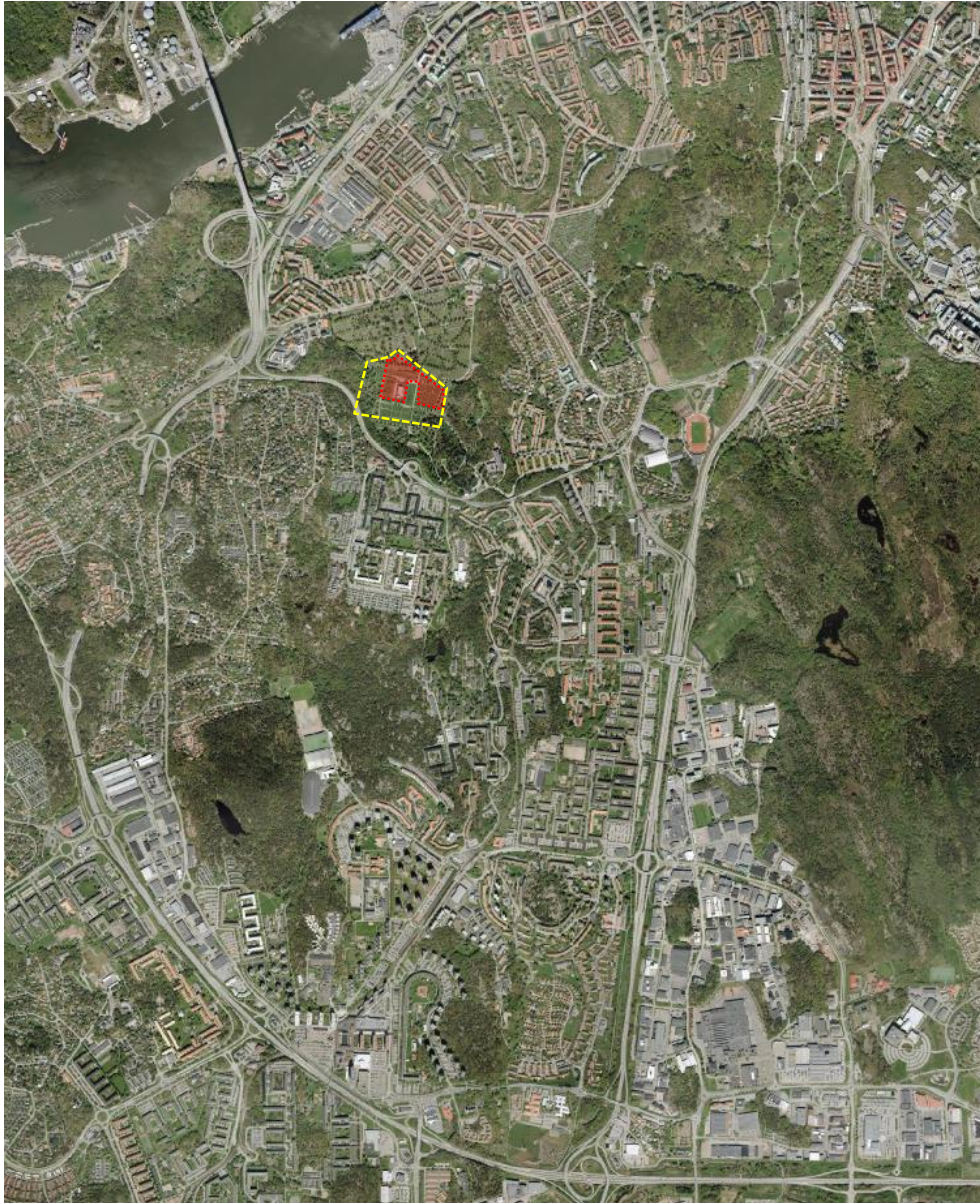
Syftet med parkeringsutredningen är att undersöka hur parkeringssituationen i området ser ut idag och hur den kommer att påverkas av tillkommande bebyggelse, samt studera möjliga parkeringslösningar för befintliga och tillkommande bostäder inom och i närheten av området.

1.3 Metod

I utredningen har en beläggningsstudie genomförts. Denna genomfördes under tre vardagar, vecka 16 och 17. Antalet parkerade bilar räknades kl. 13 och kl. 21 de aktuella dagarna. Statistiskt underlag har inhämtats från Stadsledningskontoret gällande uppgifter om antal lägenheter, bilinnehav, medelinkomst och antal invånare fördelat på åldersgrupper. Data från 1985 och fram tills idag har inhämtats. Utöver detta har underlag inhämtats från Stena Fastigheter AB och andra befintliga verksamheter i området angående antalet förhyrda parkeringsplatser för bil och efterfrågan på besöksparkeringar och varutransporter. Tillkommande efterfrågan på parkering har beräknats utifrån Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov.

1.4 Områdesavgränsning och förutsättningar

Utredningsområdet ligger i Högsbohöjd i sydvästra Göteborg. Statistikuppgifter har inhämtats för basområde 51101 som avgränsas med gul streckad linje i figur 1-1. Planområdet är markerat med rött. Parkeringsutredningen avser samtliga bostäder inom basområdet.



Figur 1-1 Lokalisering av basområde 51101 i Göteborg (gul streckad linje) samt detaljplaneområdet (röd markering). Karta: Göteborgs Stad

Parkeringsutredningen utgår ifrån uppgifter från Göteborgs Stad om att 650 nya bostäder planeras inom planområdet tillsammans med en livsmedelsbutik om ca 1000 m² och en förskola med 6 avdelningar. Fördelningen av små och stora lägenheter utgår ifrån uppgifter från Stena Fastigheter AB om att 73 % av de tillkommande lägenheterna planeras att bli små lägenheter på 45-55 kvm och 27 % av de tillkommande lägenheterna planeras som större lägenheter på 70-82 kvm.

2. Parkering – Nuläge

2.1 Förutsättningar på platsen

Planområdet ligger i Högsbohöjd, i direkt anslutning till Högsboleden och i höjd med Högsbohöjdsmotet, ca 4 km sydväst om Göteborgs centrum. Marken ägs av Stena Fastigheter AB och parkeringsplatserna som tas i anspråk vid byggnation hör till den befintliga bebyggelsen vid Pennygången. Området består enbart av flerfamiljshus med hyresrätter. Det är ett homogent bostadsområde med stora kringbyggda gårdar och med markparkering i områdets ytterkanter. I områdets direkta närhet finns det dagligservice i form av en mataffär och en mindre livsmedelsbutik, samt en restaurang och frisör. Vid Axel Dahlströms Torg, ca 800 meter öster om planområdet, finns ett större utbud av service och handel.

Statistiska uppgifter

Antal lägenheter, boendeform och demografisk status

Inom basområde 51101 finns idag 771 hyresrätter i flerbostadshus. Befolkningen uppgick år 2015 till 1 529 personer, vilket innebär att det i varje bostad bor i genomsnitt 1,98 personer¹.

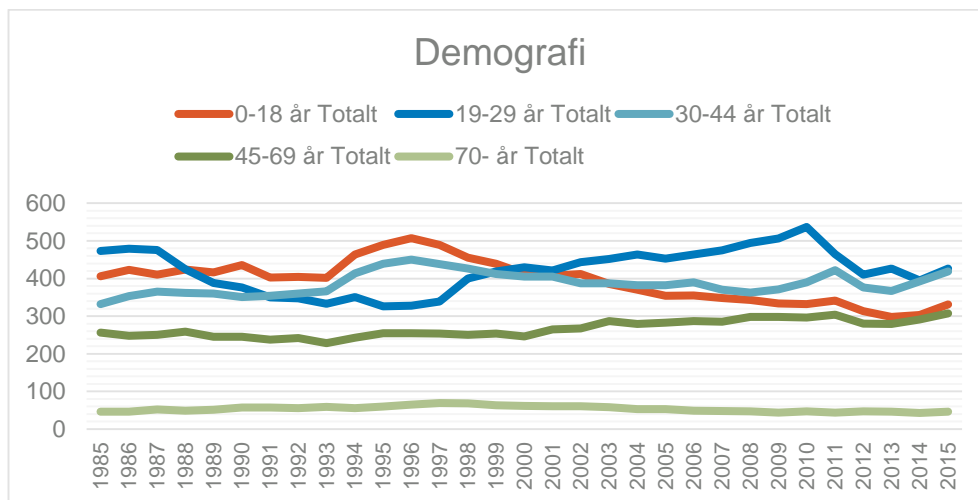
Tabell 2-1 Sammanställning av antalet folkbokförda 2015 i 5års-klasser för basområde 51101 och Göteborgs kommun. Andelen i procent av totala antalet anges inom parentes. Källa: Statistik årsbok Göteborg, Göteborgs Stad 2016.

Ålderskategori	Basområde 51101	Göteborg
0 - 4 år	109 (7 %)	34 607 (6 %)
5 - 9 år	92 (6 %)	30 841 (5 %)
10 - 14 år	74 (5 %)	26 209 (5 %)
15 - 19 år	71 (5 %)	25 971 (5 %)
20 - 24 år	172 (11 %)	43 216 (8 %)
25 - 29 år	239 (16 %)	54 250 (10 %)
30 - 34 år	202 (13 %)	47 585 (9 %)
35 - 39 år	124 (8 %)	39 584 (7 %)
40 - 44 år	93 (6 %)	36 546 (7 %)
45 - 49 år	85 (6 %)	34 246 (6 %)
50 - 54 år	76 (5 %)	33 474 (6 %)
55 - 59 år	63 (4 %)	30 154 (5 %)
60 - 64 år	50 (3 %)	27 303 (5 %)
65 - 69 år	33 (2 %)	26 455 (5 %)
70 - 74 år	22 (1 %)	21 251 (4 %)

¹ Statistik årsbok Göteborg, Göteborgs Stad 2016.

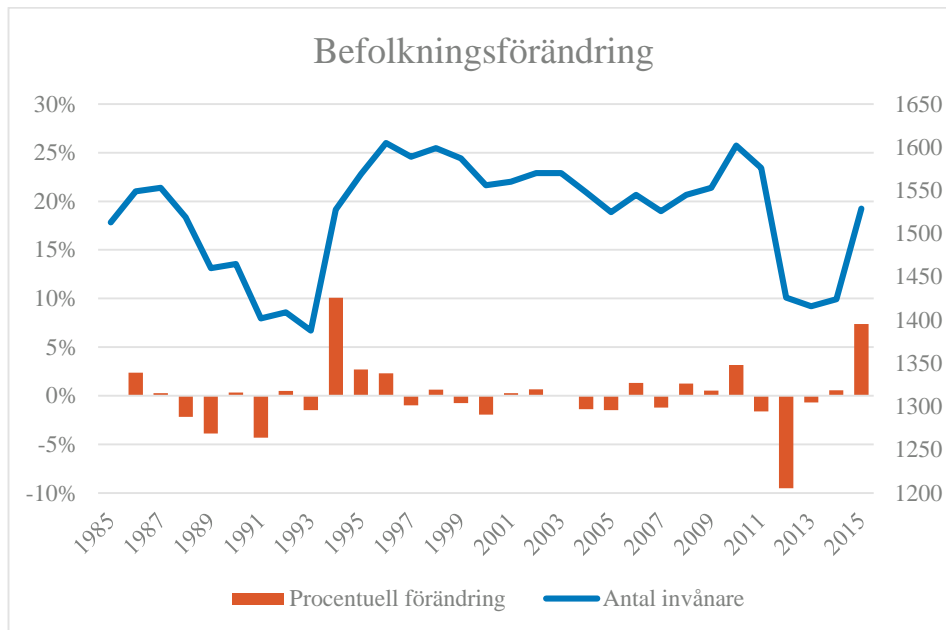
75 – 79 år	15 (1 %)	14 213 (3 %)
80 – 84 år	6 (0,5 %)	10 341 (2 %)
85 – 89 år	3 (0,5 %)	7 264 (1 %)
90 – 94 år	0 (0 %)	3 651 (0,5 %)
95 – 99 år	0 (0 %)	925 (0,3 %)
100 -	0 (0 %)	104 (0,2 %)
Totalt	1 529	548 190

Demografin i basområdet har varit relativt jämn sett över tid. Sedan 1985 har antalet boende i området varierat från 1 513 st år 1985 till 1 388 st år 1993 och 1 529 st år 2015, medan antalet lägenheter har varit konstant. De senaste 30 åren har det bott som minst 1,8 personer eller mer i varje bostad, vilket kan jämföras med snittet för Göteborg som ligger på 1,8 personer/bostad. Den ålderskategori som har varierat mest över tid i området är unga vuxna mellan 19-29 år som minskade betydligt under slutet av 80-talet och mellan åren 2010 och 2012, se figur 2-1. En förklaring till den senare nedgången är att flera av lägenheterna totalrenoverades under aktuell tidsperiod. Statistik från 2015 visar att det bor procentuellt fler personer i åldersgruppen 24-29 år inom basområdet jämfört med Göteborg som helhet, se tabell 2-1. Antalet seniorer är mycket lågt vilket kan förklaras med att bostäderna i området saknar hiss.



Figur 2-1 Antalet invånare fördelade i åldersgrupper från 1985 fram till 2015. Statistik årsbok Göteborg, Göteborgs Stad 2016

Den totala befolkningsutvecklingen över tid har varierat som mest med 217 personer. Den största procentuella ökningen skedde 1994 (+ 10 %) och den största minskningen skedde 2012 (-10 %), se figur 2-2.



Figur 2-2 Förändring i antal invånare samt årlig procentuell förändring av antalet invånare.

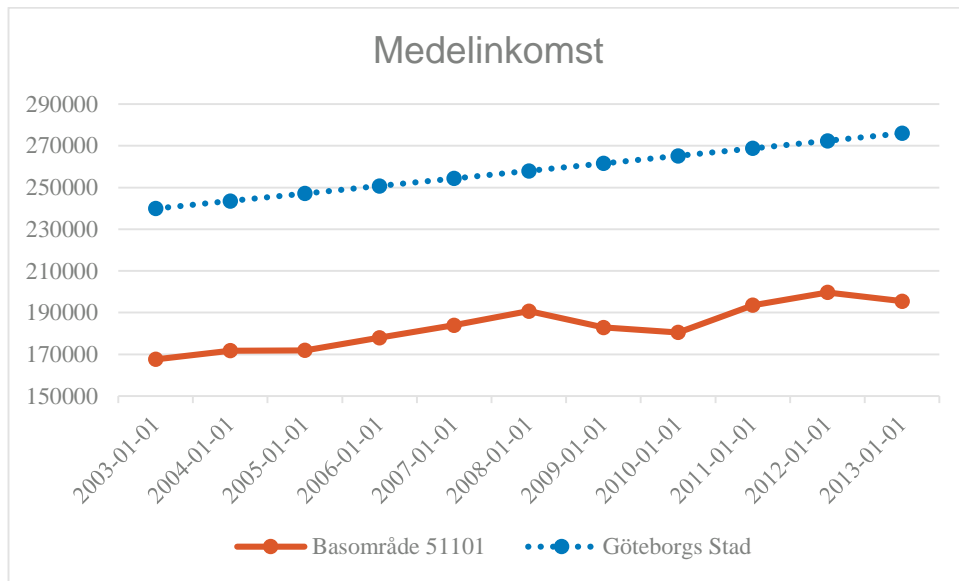
Medelinkomst

Sett över ett årtionde så har medelinkomsten i planområdet ökat från 167 578 kr/år i genomsnitt 2003 till 195 456 kr/år 2013². Förändringar i medelinkomst visas i figur 2-3. 2003 var medelinkomsten i Göteborg som helhet 239 900 kr/år³ och 2013 var medelinkomsten 276 000 kr/år⁴ för Göteborg som helhet. Under perioden 2003-2013 har således medelinkomsten ökat med 16,6 % i planområdet jämfört med 15 % för Göteborg som helhet.

² Statistik årsbok Göteborg, Göteborgs Stad 2016. 20-64 år

³ 25-64 år

⁴ 20-64 år

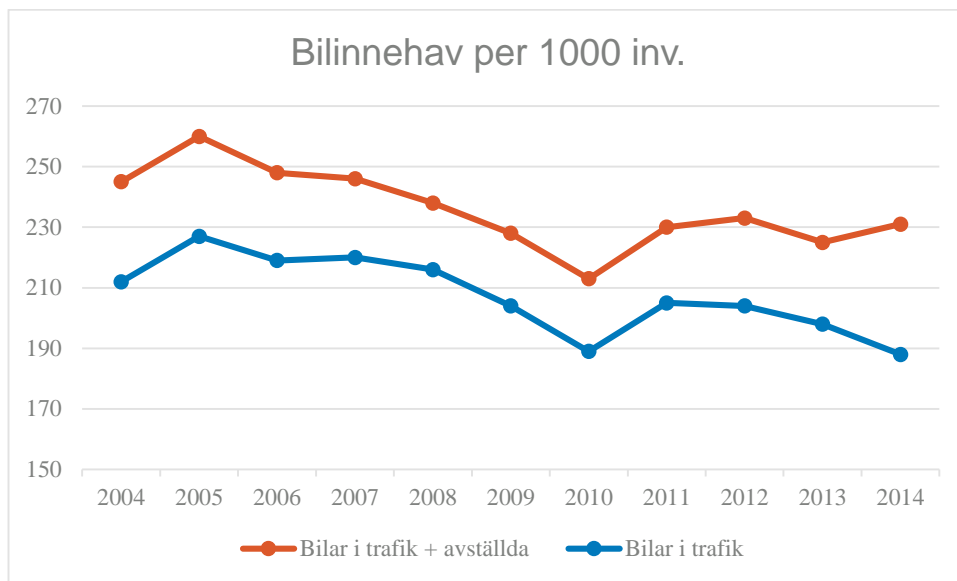


Figur 2-3 Röd linje visar medelinkomst inom basområde 51101. Blå streckad linje visar medelinkomst i Göteborg. Ej omräknat till årets penningvärde. Statistik årsbok Göteborg, Göteborgs Stad 2016

Bilnehav

Sett över tid har bilnehavet per 1 000 invånare minskat i planområdet, se figur 2-4. 2004 fanns det i området 212 bilar i trafik per 1 000 invånare och 2014 var motsvarande siffra 175 bilar i trafik per 1 000 invånare⁵, vilket motsvarar en minskning med ca 17,5 %. Antalet avställda bilar i området har ökat under samma tidsperiod. 2004 var antalet avställda bilar inom basområdet 52 st och 2014 var antalet 62 st. Bilnehavet i området totalt sett har således minskat från 380 bilar till 329 bilar de senaste 10 åren. Ett mörkertal för leasade bilar finns då de inte syns i statistiken om de inte är registrerade på en adress i området.

⁵ Statistik årsbok Göteborg, Göteborgs Stad 2016.



Figur 2-4 Bilnehav per 1 000 invånare inom basområde 51101 från 2004 fram till 2014, inklusive juridiska personer. Statistik årsbok Göteborg, Göteborgs Stad 2016

Avstånd till parkering, service och handel i närområdet

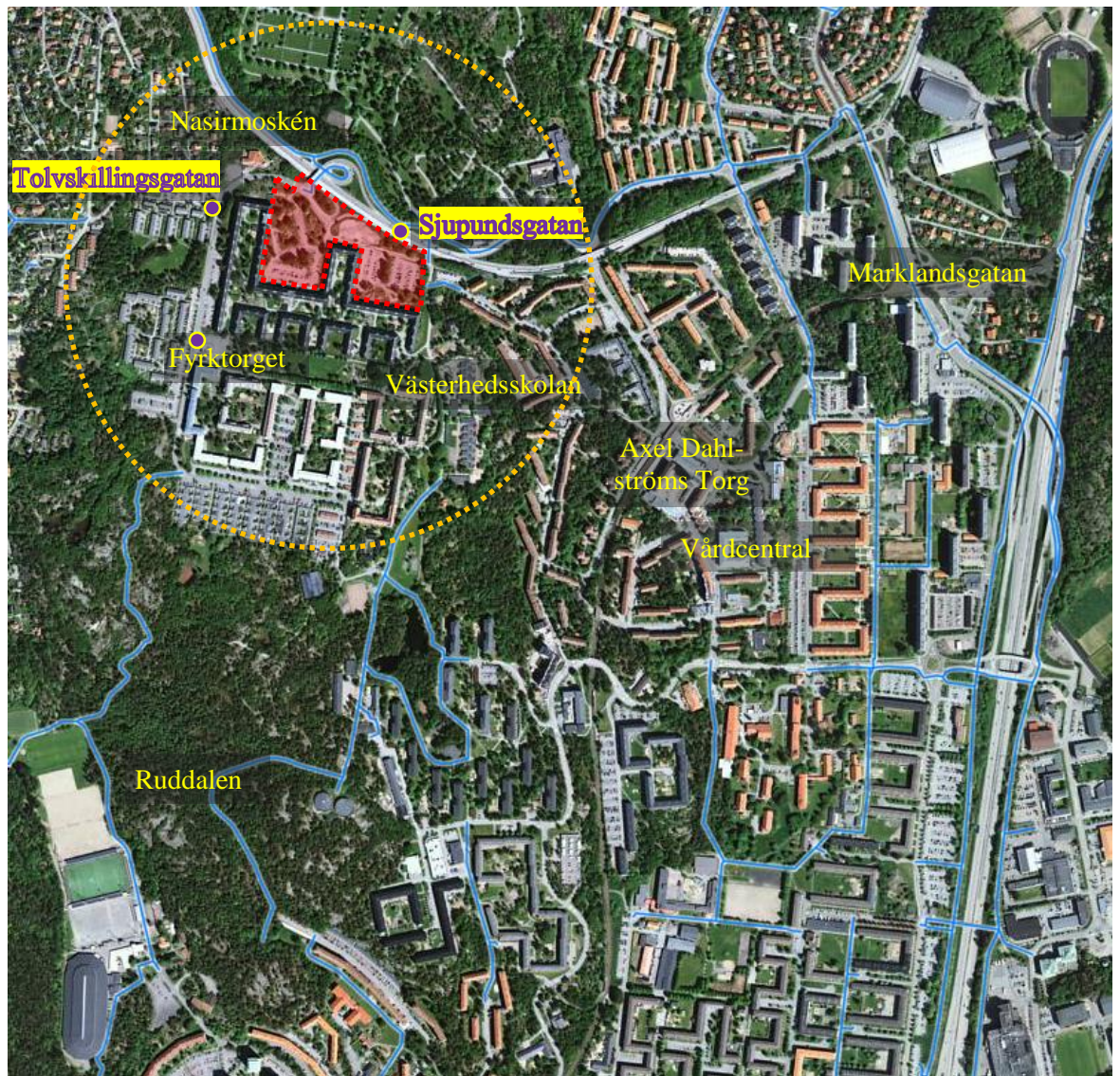
Högsbohöjd ligger på en höjd vilket innebär att topografin spelar roll för avståndet till olika målpunkter, men i planområdets direkta närhet finns idag en liten livsmedelsbutik och en frisör. Direkt öster om planområdet ligger Västerheds-skolan med förskola och årskurs 0-3 som har ersatts av en ny skolbyggnad under år 2016. Söder om planområdet ligger Fyrkparken med fotbollsplan, pulkabacke och grillplats. Ca 250 meter sydväst om planområdet ligger Fyrktorget med livsmedelsbutik, restaurang och hållplats för stombuss 16. Nordväst om planområdet ligger Sveriges äldsta moské, Nasirmoskén, som invigdes 1976. Planer finns på att bygga en idrottshall inom fastigheten.

Ca 500 meter söder om planområdet börjar Ruddalen som är ett stort rekreationsområde.

Axel Dahlströms torg är centrum för handel och service i Högsbo och ligger ca 800 meter öster om planområdet. Här finns matbutik, bank, bibliotek, apotek och ett antal andra butiker med service eller handel. Intill torget ligger även Närhälsan Högsbo vårdcentral. Att ta sig till torget från Högsbohöjd innebär dock en del höjdskillnad vilket påverkar tillgängligheten.

Marklandsgatan, som är en kollektivtrafikknutpunkt i staden och som har viss handel, ligger ca 1,5 km gång- och cykelavstånd från planområdet.

De olika platsernas placering i förhållande till planområdet visas i figur 2-5.



Figur 2-5 Karta över planområdets placering (röd markering) med intilliggande hållplatser (lilagul markering) och målpunkter (gul text). Orangeprickad cirkel visar 500 meter radie från planområdet. Karta: Eniro.se

Gång och cykel

Gång- och cykelvägen till Frölunda Torg går rakt igenom Ruddalens rekreationsområde och delvis i blandtrafik. Avståndet är cirka 2,7 kilometer. Till Marklandsgatan är avståndet ca 1,4 kilometer utmed gång- och cykelvägnätet. Inom planområdet och närliggande bostadsområden sker cykling i blandtrafik.

Kollektivtrafik

Busshållplatsen Tolvskillingsgatan ligger direkt väster om planområdet och busshållplatsen Fyrktorget ligger ca 250 meter sydväst om planområdet. De trafikeras av linjerna 16 och 64. Buss 16 trafikerar mellan Högsbohöjd till Lindholmen och vidare till Eketrögatan med 10-minutersrafik. Marklandsgatan nås på 5 minuter och Brunnsparken på 24 minuter.

Linje 64 trafikerar mellan Marklandsgatan, Kungssten och Eketrägatan med halvtimmestrafik. Kungssten nås på 5 minuter och Eketrägatan nås på 21 minuter.

Utmed Högsboleden ligger även busshållplatsen Sjupundsgatan som också trafikerar av busslinje 64, med även linjerna 184, 185 och 45. Linje 184 är en industribuss som trafikerar mellan Marklandsgatan och Arendal med 6 turer på morgonen och 6 turer på eftermiddagen. Linje 185 är också en industribuss, men som trafikerar mellan Frölunda Torg, Marklandsgatan och Volvo Torslanda och har turer som är anpassade efter Volvos arbetstider tidig morgon och sen kväll, men som kan ändras med kort varsel. Linje 45 trafikerar mellan Marklandsgatan, Hjalmar Brantingsplatsen och Bäckebo med kvartstrafik och Hjalmar Brantingsplatsen nås på 21 minuter och Bäckebo nås på 39 minuter. Hållplatsernas läge visas i figur 2-5.

Bilpool

I dagsläget finns en bilpoolplats för Sunfleets bilar etablerad i direkt anslutning till planområdet på parkeringen intill busshållplatsen Tolvskillingsgatan, se figur 2-5.

2.2 Antal parkeringsplatser inom planområdet

Markparkering

Bilparkering i planområdet utgörs av markparkering till Stena Fastigheter ABs bostäder i Pennygången. Befintliga lägenheter (771 hyresrätter) kan nyttja sammanlagt 523 förhyrda markparkeringar (se yta 1, 2.a och 3.b i figur 2-6 nedan) och 10 st större förhyrda markparkeringar för husvagnar och dylikt (se yta 2.d och 3.d i figur 2-6 nedan), vilket innebär ett befintligt p-tal på 0,69 förhyrda markparkeringar per lägenhet. Av 533 möjliga markparkeringar uppger Stena att det finns ca 50 vakanser (maj 2016). 80 av dessa markparkeringar ingår inte detaljplaneområdet och berörs inte av den planerade byggnationen, se yta 1 i figur 2-6 nedan.

En förhyrd markparkeringsplats kostar 297 kr i månaden och höjs med 5% i januari varje år. De extra stora parkeringsplatserna för husvagn har samma månadskostnad.

Besöksparkering

Inom planområdet finns 40 st avgiftsbelagda besöksparkeringar (se yta 2.c i figur 2-6 nedan) som ingår i taxa 7 och kostar 5 kr/tim 8-18 (8-15) och övrig tid 1 kr/tim. Dessutom finns det 2 st 10-minuters korttidsparkeringar utanför Pennygången Livs (yta 2.b i figur 2-6 nedan) och 4 st 30-minuters korttidsparkeringar centralt inom planområdet (yta 3.a i figur 2-6 nedan), vilket innebär ett befintligt p-tal på 0,06 besöksparkeringar per lägenhet.

Karta parkeringsytor

I figur 2-6 nedan finns parkeringsytorna i planområdet utmärkta.



Figur 2-6 Kartan visar placering av parkeringsytor inom planområdet. Karta: Eniro.se

2.3 Beläggning på parkeringsytor inom planområdet

Beläggningen i planområdet har kontrollerats under tre vardagar kl. 13:00 och 21:00. Räkningarna utfördes under vecka 16 (tors) och 17 (tis och ons) 2016. Den totala beläggningen var cirka 37 % under dagtid, se tabell 2-2 och 61 % under kvällstid, se tabell 2-3.

Sett till de uthyrda förhyrda markparkeringarna var den högst uppmätta beläggningen dagtid ca 42 % och kvällstid ca 70 %.

Den tidsbestämda besöksparkeringen utnyttjas enligt beläggingsstudien till ca 17 % både dagtid och kvällstid, medan betalparkeringen utnyttjas till 5 % dagtid och 18 % kvällstid.

Därutöver har Stena 8 markparkeringsplatser (se yta 3.c och 3.e i figur 2-6 ovan) med särskilt p-tillstånd som utnyttjas av fastighetsskötare och entreprenörer under dagtid.

Tabell 2-2 Sammanställning av resultat från beläggningsstudie, dagtid 13:00.

Dagtid 13:00		Antal fordon			Beläggning		
Typ av parkering	Antal platser	21/4-16	26/4-16	27/4-16	21/4-16	26/4-16	27/4-16
Område 1	80	35	39	36	44 %	49 %	45 %
Område 2.a	216	85	87	82	39 %	40 %	38 %
Område 3.b	227	76	83	70	34 %	37 %	31 %
Extra stora P	10	1	0	1	10 %	0 %	10 %
Tidsbestämd besöksP	6	1	1	1	17 %	17 %	17 %
BesöksP	40	2	2	0	5 %	5 %	0 %
Alla parkeringsplatser	579	200	212	190	35 %	37 %	33 %

Tabell 2-3 Sammanställning av resultat från beläggningsstudie, kvällstid 21:00.

Kvällstid 21:00		Antal fordon			Beläggning		
Typ av parkering	Antal platser	21/4-16	26/4-16	27/4-16	21/4-16	26/4-16	27/4-16
Område 1	80	58	61	58	73 %	76 %	73 %
Område 2.a	216	149	148	145	69 %	69 %	67 %
Område 3.b	227	138	132	135	61 %	58 %	60 %
Extra stora P	10	3	4	5	30 %	40 %	50 %
Tidsbestämd besöksP	6	1	1	0	17 %	17 %	0 %
BesöksP	40	4	7	3	10 %	18 %	8 %
Alla parkeringsplatser	579	353	353	346	61 %	61 %	60 %

Jämförelse med uppmätt beläggning 2014

Hösten 2014 genomfördes en beläggningsstudie i samband med programarbetet för området⁶. En jämförelse av resultaten visar att beläggningsdagtid inte tydligt har förändrats för parkeringssystemen i detaljplaneområdet. Kvällstid har beläggnings totalt sett inte förändrats mer än någon procent under de 1,5 åren mellan investeringstillfällena.

En slutsats är att den uppmätta beläggning på bilparkering i planområdet i stort är oförändrad sett till de två investeringstillfällena, även då det under tidsperioden har flyttat in fler invånare i området.

⁶ Trivector 2014. Parkeringsutredning Pennygården med omnejd, PM 2014:53, Trivector Traffic

2.4 Sammanställning parkeringsytor i planområdets närområde

I tidigare nämnd parkeringsutredning från 2014 inventerades parkeringsplatser även utanför planområdet. För att se hur många parkeringsplatser som användes av de boende nattetid, då parkeringsefterfrågan bedöms vara som störst, genomfördes en beläggningsstudie under kvällstid kl. 22:15 till 23:30. Resultatet av beläggningsstudien redovisas i tabell 2-4 nedan.



Figur 2-7 Kartan visar planområdet (röd markering) och vilka parkeringsytor som ligger inom en radie av 500 meter från planområdets centrum. Karta: Eniro.se

Tabell 2-4 Antal parkeringsplatser inom planområdets närområde och dess beläggning.⁷

Yta	Antal parkeringsplatser	Beläggning (2014)	Typ av plats (förhyrd, tillstånd, avgift, fri)
1.	55	69 %	Förhyrd
2.	88	68 %	Förhyrd
3.	40	-	Besök fri 4h
4.	35	80 %	Förhyrd
5.	250	23 %	Förhyrd
6.	198	76 %	Förhyrd
7.	85	70 %	Förhyrd
8.	92	35 %	Förhyrd, besök avgift hela dygnet
9.	81	88 %	Förhyrd
10.	129	50 %	Förhyrd
11.	32	69 %	Förhyrd + besök

⁷ Trivector 2014. Parkeringsutredning Pennygården med omnejd, PM 2014:53, Trivector Traffic

Yta 1, 2, 6, 7 och 8 (se figur 2-7) bedöms lämpliga att studera för tillståndsparkering. Då kan utrymme skapas för boende vid Pennygången.

Yta 3 (se figur 2-7) utgör besöksparkeringar för handel och verksamheter vid Fyrktorget och Fyrkparken som vid inventering dagtid utnyttjades till 50 %. Handelsparkering behövs även kvällstid och bör därmed inte förändras för att inte påverka handelns möjligheter till utveckling i området.

Yta 4 och 9 (se figur 2-7) har hög beläggning enligt utredning från 2014. Om tillståndsparkering tillämpas för övriga området är det lämpligt att även studera dessa ytor.

Yta 5 (se figur 2-7) utgörs av ett parkeringsdäck som redan idag samnyttjas mellan Poseidons boende på Högsbohöjd och 20 st besöksparkeringar till nya bostäder väster om Växelmyntsgatan. När Poseidon byggde Elins Gård med 117 nya lägenheter behövde inga nya parkeringsplatser tillskapas inom området då Poseidon hade tillräckligt med kapacitet i befintligt parkeringsbestånd. Poseidon uppger dock att de fortfarande har vakanser inom yta 5.

Yta 10 (se figur 2-7) hade låg utnyttjandegrad under beläggningsstudien 2014, men har sedan dess utnyttjats för nya boende inom Elins Gård. Poseidon anger att parkeringsplatserna inom yta 10 är fullt uthyrda.

Yta 11 (se figur 2-7) är inte aktuell att studera vidare då staden planerar att utnyttja marken för annat ändamål framgent.

2.5 Antal befintliga parkeringsplatser som bör ersättas

Stena Fastigheter AB uppger att det idag finns ca 50 vakanser av det totala antalet förhyrda parkeringsplatser som finns inom planområdet. Vakanser indikerar att antalet parkeringsplatser på kvartersmark är fler än vad som efterfrågas varför vakanserna bör anses som outnyttjad mark som inte ska ersättas vid en ny parkeringslösning.

Statistiken för registrerade bilar visar att det finns 267 bilar i trafik i området, samt 62 avställda bilar, vilket innebär att totalt 329 bilar är registrerade på boende i planområdet⁸. Anledningen till att antalet uthyrda parkeringsplatser är fler än vad det finns registrerade bilar i området kan ha flera förklaringar, bl.a;

- Personer inom området har leasingavtal för bil via ett företag där fordonet inte är registrerat på en adress inom området.
- Låg avgift för att hyra en parkeringsplats kan innebära att boende inom området hyr extra parkeringsplatser för sällananvändning.
- Låg avgift för att hyra en parkeringsplats kan innebära att boende i närliggande områden hyr en parkering inom planområdet.

⁸ Statistik årsbok Göteborg, Göteborgs Stad 2016

Som mest stod det 212 bilar parkerade i området under dagtid och 353 bilar under kvällstid på de 579 tillgängliga parkeringsplatserna. Ca 226 av de uthyrda parkeringsplatserna utnyttjas således inte fullt ut nattetid (se tabell 2-3).

Beroende på om ledig kapacitet bedöms utgöras av vakanta parkeringsplatser eller faktiskt utnyttjade parkeringsplatser nattetid är ledig kapacitet 50 - 226 parkeringsplatser i dagsläget.

Trivectors rekommendation är att endast de parkeringsplatser som, enligt beläggningsstudien, används bör ersättas genom nybyggnation (med en marginal som tillåter en mindre ökning av efterfrågan). Detta då bilinnehavet för området är och har varit lågt jämfört med Göteborg, att bilinnehavet tydligt har minskat de senaste 10 åren i området samt att beläggningen nattetid inte har ökat på 1,5 år även då det har flyttat in fler boende under perioden. Detta förutsätter att dagens förhyrda parkeringsplatser görs om till tillståndsparkering. Se vidare om tillståndsparkering under kapitel 4.2 längre ner.

Ledig kapacitet i närområdet

Utifrån beläggningsstudien från 2014 finns potential att frigöra ca 125 parkeringsplatser inom planområdets närområde (söder om Pennygången) om dessa parkeringsplatser görs om till tillståndsparkering. Dessutom bör beläggningen inom yta 5 studeras vidare eftersom förutsättningarna har förändrats sedan 2014 då två nya planområden har färdigställts och anges utnyttja kapaciteten.

3. Parkering – Tillkommande bostäder

3.1 Tillkommande bostäder

Detaljplanen syftar till att pröva bostadsbebyggelse, parkeringsgarage och viss handelsverksamhet på ytan mellan Högsboleden och Pennygången. Parkeringarna utnyttjas idag av boende i Pennygången. Parkeringsutredningen syftar till att möjliggöra en detaljplan där ca 650 nya lägenheter i flerbostadshus med kvartersstruktur kan tillskapas i området tillsammans med en förskola med minst 6 avdelningar. Dessutom studeras möjligheterna att etablera handelsverksamhet i form av en livsmedelsbutik vid infarten till området.

3.2 Antal parkeringsplatser enligt parkeringstal vid detaljplan och bygglov

Bilparkering

Storleken på tillkommande parkeringsefterfrågan baseras på Göteborgs Stads parkeringstal⁹. Planområdet ligger inom området Övriga Göteborg, men avdrag med 10 % för god kollektivtrafik är möjlig. Definitionen av god kollektivtrafik för bostäder utgår från att man ska kunna ta sig från bostaden till jobbet inom rimlig tid med hjälp av kollektivtrafik¹⁰.

För lägenheter inom övriga Göteborg krävs 7,2 bilplatser/1 000 m² och 1 bilplats/1 000 m² för besök i detaljplaneskedet enligt Vägledning till parkeringstal. För förskolan krävs 7 bilplatser/1 000 m² för hämtning och lämning av barn samt maximalt 2,5 bilplatser/ 1 000 m² för sysselsatta. Livsmedelsbutiken klassas som blandad stadsbebyggelse i övriga Göteborg vilket utgörs av traditionell stadsbebyggelse i t ex kvartersstruktur med handel i bottenplan. Handel i blandad stadsbebyggelse kan vara såväl cityhandel som lokala torg, det vill säga handel med i huvudsak lokalt kundunderlag. Vid dagligvaror/livsmedel bör antalet bilplatser vara något högre än för övrig handel i blandad stadsbebyggelse. För planområdet innebär det 20 bilplatser/1 000 m² för besökande och maximalt 1,5 bilplatser/1 000 m² för sysselsatta samt ett tillägg på 10 bilplatser/ 1 000 m² för att det är en butik med dagligvaror/livsmedel.

I tabell 3-1 redovisas beräknad efterfrågan på bilparkering för de tillkommande lägenheterna, förskolan och livsmedelsbutiken i detaljplaneskedet. Den beräknade efterfrågan av antalet besöksparkeringar för bostäderna har särskilts från antalet boendeparkeringar.

⁹ Göteborgs Stad 2011. Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov 2011. Godkänd av byggnadsnämnden 2011-10-31.

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

Tabell 3-1 Beräknad tillkommande efterfrågan på bilparkering för detaljplan enligt parkeringstal i Vägledning till parkeringstal för detaljplaner och bygglov.

Detaljplan			
	Antal lägenheter	Total BTA	Antal parkeringsplatser
Nybyggnation bostäder	650	65 000	421
Besök			59
Livsmedelsbutik		1 000	31
Förskola		1 080	10
Summa	650	67 080	521

I bygglovskedet beräknas parkeringsefterfrågan utifrån antal och storlek på planerade lägenheter. För stora lägenheter krävs 0,65 bilplatser/lägenhet och för små lägenheter krävs 0,46 bilplatser/lägenhet samt 0,07 bilplatser/lägenhet för besök. Även här får reduktion göras med 10 % för god kollektivtrafik. För förskolan krävs 5,5 bilplatser/1 000 m² för hämtning och lämning samt maximalt 2 bilplatser/1 000 m² för sysselsatta. För livsmedelsbutiken krävs 16 bilplatser/1 000 m² plus ett tillägg på 8 bilplatser/1 000 m² för besökande samt 1 bilplats/1 000 m² för sysselsatta.

I tabell 3-2 redovisas beräknad efterfrågan på bilparkering för de tillkommande lägenheterna, förskolan och livsmedelsbutiken i bygglovskedet. Den beräknade efterfrågan på antalet besöksparkeringar för bostäderna har särskilts från antalet boendeparkeringar. Fördelningen av antalet små och stora lägenheter baseras på uppgifter från Stena Fastigheter AB där 73 % av antalet tillkommande bostäder beräknas bli 2 rok eller mindre och 27 % beräknas bli 3 rok eller större.

Tabell 3-2 Beräknad tillkommande efterfrågan på bilparkering för bygglov enligt Vägledning till parkeringstal.

Bygglov		
Små lägenheter		
	Boende	Besök
Bpl/lgh	0,46	0,07
	Antal lgh	Antal P-platser
Nybyggnation bostäder	475	197
Besök		30
Stora lägenheter		
	Boende	Besök
Bpl/lgh	0,65	0,07
	Antal lgh	Antal P-platser
Nybyggnation bostäder	175	102
Besök		11
Livsmedelsbutik	1000m2	25
Förskola	1080m2	8
Summa totalt		373

Cykelparkering

Storleken på efterfrågad cykelparkeringsefterfrågan beräknas också enligt Vägledning till parkeringstal. I detaljplaneskedet gäller för flerbostadshus i hela Göteborg krav på 25 cykelplatser/1 000 m² i förråd samt 10 cykelplatser/1 000 m² vid entré. För förskolan krävs 20-30 cykelplatser/1 000 m² och för livsmedelsbutiken krävs 9 cykelplatser/1 000 m² för besökande och 2 cykelplatser/1 000 m² för sysselsatta.

I tabell 3-3 redovisas beräknad efterfrågan på cykelparkering för de tillkommande lägenheterna, förskolan och livsmedelsbutiken i detaljplaneskedet. Den beräknade efterfrågan av antalet cykelparkeringar för besökande vid entré har särskilts från antalet boendeparkeringar.

Tabell 3-3 Beräknad tillkommande efterfrågan på cykelparkering i detaljplan enligt Vägledning till parkeringstal.

Detaljplan			
	Antal lägenheter	Total BTA	Antal cykelplatser
Nybyggnation bostäder	650	65 000	1625
Besök vid entré			650
Livsmedelsbutik		1000	11
Förskola		1080	27
Summa	650	67 080	2 313

I bygglovskedet beräknas efterfrågan på cykelplatser efter antal och storlek på planerade lägenheter precis som för bilplatserna. För stora lägenheter krävs 2 cykelplatser/lägenhet i förråd och för små lägenheter 1,5 cykelplatser/lägenhet samt 1 cykelplats/lägenhet vid entré för samtliga lägenheter. För förskolan krävs 15-25 cykelplatser/1 000 m² för hämtning och lämning, men ingen för sysselsatta. För livsmedelsbutiken krävs 7 cykelplatser/1 000 m² för besökande och 1,5 cykelplatser/1 000 m² för sysselsatta.

I tabell 3-4 redovisas beräknad efterfrågan på cykelparkering för de tillkommande lägenheterna, förskolan och livsmedelsbutiken i bygglovsområdet. Den beräknade efterfrågan av antalet cykelparkeringar för besökande vid entré har särskilts från antalet boendeparkeringar.

Tabell 3-4 Beräknad tillkommande efterfrågan på cykelparkering i bygglov enligt Vägledning till parkeringstal.

Bygglov		
Små lägenheter		
	Förråd	Vid entré
Cpl/lgh	1,5	1
	Antal lgh	Antal P-platser
Nybyggnation bostäder	475	713
Besök vid entré		475
Stora lägenheter		
	Förråd	Vid entré
Cpl/lgh	2	1
	Antal lgh	Antal P-platser
Nybyggnation bostäder	175	350
Besök		175
Livsmedelsbutik	1000m ²	9
Förskola	1080m ²	22
Summa totalt		1744

4. Förslag

4.1 Förslag till taxor för området

Att bygga och driva en parkering innebär en stor kostnad som oftast inte är synlig för boende då parkeringskostnaden ingår i hyran och betalas av alla oavsett om man använder parkeringen eller ej. Att synliggöra den höga kostnaden och informera hyresgästen om skillnaden kan vara av avgörande betydelse när man flyttar in i ett nytt område och funderar på om man behöver bil eller inte.

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

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

Figur 4-1 En grov beräkning av kostnaderna (2009) för olika sorters parkeringslösning. I totalkostnaden ingår såväl ett uppskattat markpris, ränta, avskrivning och driftkostnader.¹¹

Om avgiften för en parkeringsplats ska motsvara totalkostnaden kommer viljan att hyra en parkeringsplats att minska till följd av att det blir dyrare att äga en privat bil. Att kraftigt höja parkeringsavgifterna för befintliga boenden i området kan ge tydligt minskat bilinnehav men det kan även ge negativa konsekvenser som måste beaktas. Genom att kraftigt höja avgiften för parkering uppstår en risk för att efterfrågan på boendeparkering förflyttas till omkringliggande områden. Därför är det viktigt att regleringen av parkering i omkringliggande områden också ses över.

¹¹ Malmö Stad 2010. Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö, antagen september 2010.

4.2 Åtgärder för att minska efterfrågan på parkeringsplatser för bil

Beläggningsstudien visar på ett lågt utnyttjande av dagens befintliga parkering både inom planområdet och i närområdet. Att endast ersätta de befintliga parkeringsplatser som används idag kan vara ett sätt att optimera utnyttjandet av attraktiv mark i staden.

Nedan följer exempel på samverkande åtgärder som kan genomföras i området för att skapa goda effekter som kan minska efterfrågan ytterligare på parkeringsplatser för bil.

- ▶ Synliggör den verkliga parkeringskostnaden. (Om det även blir dyrare för befintliga boende att parkera i nybyggd parkeringsanläggning, kan det leda till minskad efterfrågan).
- ▶ Förändrad reglering av parkeringsytorna så att tillståndsparkering istället för egen parkeringsplats tillämpas.
- ▶ Anlägg fler bilpoolsplatser i området och dess närhet.
- ▶ Erbjud bra cykelparkeringar, cykelverkstad, cykelpool
- ▶ Ytterligare Mobility Management (MM)-åtgärder
- ▶ Skapa förutsättningar för samnyttjande av parkeringsplatser

Bilpool

Bilpool ger en möjlighet för människor att använda bil vid behov utan att behöva stå för de kostnader och åtaganden som det innebär att äga en bil. För samhället leder det samtidigt till en effektivare användning av bilarna med minskat behov av parkeringsplatser. En poolbil kan ersätta upp till cirka 5 privatägda bilar vilket sparar mycket yta för parkering och minskar belastningen på miljön¹². Det innebär också att bilpool kan hålla nere parkeringskostnaderna och minska markanvändningen vid nybyggen. Potentialen för bilpool blir större med höga parkeringskostnader.

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

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

Erbjud bra cykelparkeringar, cykelverkstad, cykelpool

Genom att anlägga cykelparkeringar med gott om parkeringsplatser nära entréerna och ut mot omkringliggande cykelvägar ökar cykelns relativa attraktivitet

¹² Trivector 2014. Effekter av Sunfleet bilpool – på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner. Rapport 2014:84.

gentemot bilen. Inte minst genom att den totala restiden för resor i bil ökar jämfört med om man cyklar, speciellt om det går att cykla ända fram till cykelparkeringsplatsen (eller leda bekvämt, dvs. inga kraftiga ramper eller liknande).

Cykelparkeringar bör finnas inom 0-25 meter från alla entréer¹³, med möjlighet till inlåsning eller ramlås. Om man i flerbostadshus anlägger bra utrymmen, så som förråd eller garage, för cykel med möjlighet till säker förvaring, visar det ytterligare att cykeln som färdmedel prioriteras. Garaget måste kunna nå enkelt både utifrån och från lägenheterna. I anslutning till garaget kan enklare serviceutrymme för reparation och tvätt av cykeln anläggas. Att skapa förutsättningar för en cykelverkstad, dit man kan lämna in sin cykel för att få den reparerad, vore en stor fördel för området och skulle ytterligare öka attraktiviteten för att cykla.

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

Mobility management-åtgärder

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

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

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

Samnyttjande av parkeringsplatser

Samnyttjande innebär att olika kundgrupper utnyttjar parkering på olika tider under dygnet och veckodagarna. För att kunna räkna med effekterna från samnyttjande måste parkeringsplatserna vara tillgängliga för alla. Samnyttjande är möjligt om en parkeringsanläggning tjänar olika kundgrupper som efterfrågar parkering vid olika tidpunkter. Då parkeringsefterfrågan i planområdet både idag och efter utbyggnad utgörs huvudsakligen av boendeparkering så är det inte lämpligt att räkna med några större effekter av samnyttjande för parkering mellan olika kundgrupper. Det kan dock finnas möjlighet att samnyttja besöksparkering till boende med boendeparkering samt en viss del samnyttjande mellan livsmedelsbutiken och bostäderna.

¹³ http://www.trafikverket.se/contentassets/d75e43976b3d4f38a96dbc8fc6cb5fc3/gcm_handbok.pdf

Tillståndsparkering är en form av samnyttjande som innebär att boende inom ett område har tillstånd att utnyttja parkeringsytan, men att ingen specifik plats är avsedd för varje enskild boende. Det innebär att endast de platser som faktiskt utnyttjas behöver ersättas vid nybyggnation. En sådan lösning rekommenderas för planområdet.

4.3 Slutsatser och förslag

Totalt antal tillkommande parkeringsplatser

Det bor i genomsnitt 1,98 personer per lägenhet i området. Vägledning för parkeringstal vid detaljplan och bygglov baseras på 1,8 personer per lägenhet vilket talar för att bilinnehavet per lägenhet i området kan förväntas vara något högre än vad som ligger till grund för parkeringstalen. Statistiken för området visar dock att området idag har ett lågt bilinnehav jämfört med Göteborg som helhet och att befolkningen i området ökar samtidigt som bilinnehavet minskar.

Enligt Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov 2011, krävs ett parkeringstal för bil på 0,74/1gh inklusive besök vid nybyggnation. Detta innebär att totalt 521 nya bilplatser och 2 313 st cykelplatser för tillkommande lägenheter, förskola och livsmedelsbutik, ska tillgodoses inom detaljplanen. I bygglovsskedet tas det hänsyn till om det planeras för små eller stora lägenheter i området, vilket innebär att kravet på antalet parkeringsplatser minskar till 373 st för bil och 1 744 st för cykel under förutsättning att exploateringen och fördelningen mellan små och stora lägenheter blir så som antagits i utredningen.

Totalt antal utnyttjade befintliga parkeringsplatser

Idag finns det ca 490-500 uthyrda parkeringsplatser av 533 möjliga inom området inklusive yta 1 (se figur 2-6) och maximalt var det 348 förhyrda parkeringsplatser som var upptagna vid beläggningsstudien (se tabell 2-3). Det innebär att 185 förhyrda parkeringsplatser inte utnyttjades under beläggningsstudien. Eftersom planområdet inte utgörs av yta 1 (se figur 2-6) så har den totala beräknade efterfrågan på parkeringsplatser för bil inom planområdet reducerats med 61 - 80 bilplatser. Detta innebär att 290 förhyrda parkeringsplatser av 453 möjliga var upptagna samtidigt inom planområdet vid beläggningsstudien (se tabell 2-3). Den överkapacitet som noterades i beläggningsstudien för yta 1 är lämplig att utnyttja för tillkommande område om tillståndsparkering tillämpas. Om ytan anses vara fullbelagd vid 90 % innebär det att 11 parkeringsplatser inom yta 1 kan användas för tillkommande bostäder.

Det totala antalet parkeringsplatser som utnyttjas maximalt inom planområdet, inklusive besöksparkeringar, uppgår till 295 av totalt 499 parkeringsplatser för bil enligt beläggningsstudien. Det innebär att mellan 295 och 499 av de befintliga parkeringsplatserna inom planområdet behöver ersättas om inga andra åtgärder vidtas.

Sammanvägd bedömning av behovet av antal parkeringsplatser

Tillkommande efterfrågan från nybyggnation av bostäder är 480 bilplatser inklusive besöksplatser i detaljplan och 340 bilplatser inklusive besöksplatser i bygglov enligt Göteborgs stads parkeringstal. Det innebär en sammanlagd efterfrågan av bilparkeringsplatser inom planområdet om inga särskilda åtgärder vidtas:

- I detaljplaneskedet mellan 775 och 979 bilplatser inklusive besöksplatser för befintliga och tillkommande bostäder samt 2 275 cykelplatser. För förskolan krävs 10 bilplatser och 27 cykelplatser och för livsmedelsbutiken krävs 31 bilplatser och 11 cykelplatser.
- I bygglovskedet mellan 635 och 839 bilplatser inklusive besöksplatser för befintliga och tillkommande bostäder samt 1 713 cykelplatser. För förskolan krävs 8 bilplatser och 22 cykelplatser och för livsmedelsbutiken krävs 25 bilplatser och 9 cykelplatser.

Förslag på lämpliga åtgärder för att ytterligare minska behovet av bilplatser inom planområdet.

Om åtgärder som syftar till att minska efterfrågan på bilparkering genomförs kan antalet parkeringsplatser som behöver byggas minska.

Åtgärder som lämpar sig för planområdet är att endast tillåta tillståndsparkering, ta ut en högre avgift för boendeparkering jämfört med idag, öka tillgängligheten till bilpool i området (genom att subventionera medlemsavgifter), bygga bra cykelfaciliteter i de nya fastigheterna samt uppmuntra till kollektivt resande genom information, kampanjer och exempelvis prova på-kort.

Om man ser till omkringliggande parkeringsytor så finns potential att frigöra ledig kapacitet i form av ca 125 bilplatser i planområdets närområde plus 11 bilplatser inom yta 1 (se figur 2-6 ovan) med förutsättningen att parkeringsplatserna anses vara fullbelagda vid 90 %. För att göra det möjligt att utnyttja den överkapacitet som finns i området som helhet föreslås att samtliga fastighetsägare inom Högsbohöjd tillsammans ser över regleringen av samtliga parkeringsplatser och inför tillståndsparkering där så är möjligt.

Beläggningen inom yta 5 (se figur 2-6) bör studeras vidare eftersom förutsättningarna har förändrats sedan 2014 då två nya planområden har färdigställts i närområdet och anges utnyttja kapaciteten. Dessutom behöver någon form av reglering införas på villagatorna i nordväst för att undvika överflyttning av parkering dit.

Sammanfattande slutsatser

Mot bakgrund av vad som sagts ovan i denna utredning föreslås för området att:

- endast utnyttjade parkeringsplatser (enligt beläggningsstudie) ersätts, med en marginal för mindre variationer av efterfrågan.
- tillståndsparkering tillämpas.

- se över möjligheten att införa tillståndsparkering inom hela Högsbohöjd för att bättre utnyttja den överkapacitet som finns idag.
- de verkliga kostnaderna för parkering synliggörs.
- priserna anpassas efter kostnaderna att anlägga parkeringsplatser.
- bra cykelfaciliteter erbjuds.
- skapa förutsättningar för samnyttjande av parkeringsplatser mellan besöksplatser och boendeplatser samt om en större livsmedelsbutik byggs, genom att inte tillåta förhyrda parkeringsplatser.

5. Bilaga 1 Resultat inventering

Område	Antal parkeringsplatser	Antal fordon				Beläggning							
		Datum: 20160421 Veckodag: Torsdag Tid: 13-14:30	Datum: 20160421 Veckodag: Torsdag Tid: 21-22:30	Datum: 20160426 Veckodag: Tisdag Tid: 13-14:30	Datum: 20160426 Veckodag: Tisdag Tid: 21-22:30	Datum: 20160421 Veckodag: Torsdag Tid: 13-14:30	Datum: 20160421 Veckodag: Torsdag Tid: 21-22:30	Datum: 20160426 Veckodag: Tisdag Tid: 13-14:30	Datum: 20160426 Veckodag: Tisdag Tid: 21-22:30	Datum: 20160427 Veckodag: Onsdag Tid: 13-14:30	Datum: 20160427 Veckodag: Onsdag Tid: 21-22:30		
Område 1	80	35	58	39	61	36	58	44%	73%	49%	76%	45%	73%
Område 2:a	216	85	149	87	148	82	145	39%	69%	40%	69%	38%	67%
Område 2:b	2	0	0	0	1	0	0	0%	0%	0%	50%	0%	0%
Område 2:c	40	2	4	2	7	0	3	5%	10%	5%	18%	0%	8%
Område 2:d	4	0	0	0	1	1	2	0%	0%	0%	25%	25%	50%
Område 3:a	4	1	1	1	0	1	0	25%	25%	25%	0%	25%	0%
Område 3:b	227	76	138	83	132	70	135	33%	61%	37%	58%	31%	59%
Område 3:c	4	4	0	1	0	1	0	100%	0%	25%	0%	25%	0%
Område 3:d	6	1	3	0	3	0	3	17%	50%	0%	50%	0%	50%
Område 3:e	4	4	0	0	0	2	0	100%	0%	0%	0%	50%	0%
Antal parkeringsplatser	587	208	353	213	353	193	346	35%	60%	36%	60%	33%	59%

