

Särskild parkeringsutredning

Nymilsgatan – Flatås Alléer

Del 1 – inför detaljplan



**KOUCKY &
PARTNERS**
TRAFIK- OCH MILJÖKONSULTER

2016

Koucky & Partners AB

På uppdrag av Nordfeldt och AB Lejonstaden/Alaska
Fastigheter AB

Titel: Särskild parkeringsutredning Nymilsgatan-Flatås
alléer
Författare: Lena Nilsson
Medarbetare: Martin Forsberg
Uppdragsgivare: Nordfeldt
Kontaktpersoner: Hasse Johansson, Nordfeldt
Serdar Erkan, AB Lejonstaden/Alaska Fastigheter AB
Lena Nilsson, Koucky & Partners AB
Uppdragsnummer: 15035
Datum: 2016-02-09
Bild på framsida: Martin Forsberg

Sammanfattning

På Nymilsgatan i Flatås, planeras cirka 300 nya bostäder att byggas. En förskola omfattas också av planerna. Området ligger knappt 5 km söder om Göteborgs centrum, på en tomt där motortekniska gymnasiet tidigare haft sina lokaler. Exploateringen ingår i den så kallade Jubileumssatsningen där Göteborgs stad och fastighetsföretag överenskommit att till år 2021 bygga cirka 7 000 lägenheter utöver normal produktion. I den markanvisning som Nordfeldt erhållit tillsammans med Alaska och Lejonstaden finns ett fokus på effektivt byggande av lågenergibostäder och markanvisningen för området betonar vikten av bostäder som underlättar en ekologiskt hållbara vardag för de boende.

Koucky & Partners har fått i uppdrag av exploateringsgruppen att genomföra en särskild parkeringsutredning för exploateringsområdet i två steg, inför förslaget till detaljplan och senare i anslutning till bygglov. Målet är att genom beskrivning av områdets förutsättningar pröva möjligheterna till en sänkning av p-tal jämfört med Göteborgs stads parkeringspolicy.

Enligt ordinarie p-tal för Göteborg genererar exploateringen ett behov om totalt 206 bilparkeringsplatser fördelat på de två exploatörerna. Området ligger i zonen för ganska god tillgänglighet för kollektivtrafik enligt vägledningen till parkeringstal för boende.

En områdesanpassning med en 10 procentig reduktion motsvarande klassificeringen för god tillgänglighet för kollektivtrafik enligt p-tal samt en områdesanpassad reduktion på 20 procent bedöms rimlig basera på nedanstående punkter:

- Stadens mål- och inriktningsdokument, inklusive Jubileumssatsningen och Markanvisningen för området
- Byggherrarnas viljeinriktning, samt byggnation av små lägenheter
- Närhet till kollektivtrafik
- Främjande av cykel och gång
- Närhet till transportmålplatser som service, skolor, grönområden mm
- Prioriteringar av markens användning
- Gröna bostadsgårdar
- Kostnader för bilparkering
- Bilinnehav

Behovet av antalet parkeringsplatser för bil efter områdesanpassad reduktion blir då totalt 148 fördelat på exploatörerna.

Behovet av cykelparkeringar är enligt p-tal 879 platser för *boende i förråd* och *boende och besökare i anslutning till entrén*, fördelat på exploatörerna.

Inför bygglovsskedet kommer en mer detaljerad utredning över åtgärder för att säkerställa god mobilitet för de boende utan tillgång på privat bil, att tas fram. Åtgärderna omfattar tillgång till bil, samt kvalitetshöjande åtgärder för cykel- och kollektivtrafik.

Innehållsförteckning

| | | |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 | INLEDNING | 5 |
| 1.1 | SYFTE OCH MÅL | 5 |
| 1.2 | METOD | 5 |
| 1.3 | AVGRÄNSNINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR | 5 |
| 1.4 | BESKRIVNING AV AKTÖRER | 5 |
| 2 | NYMILSGATAN | 7 |
| 2.1 | STYRANDE DOKUMENT OCH VILJEINRIKTNING | 7 |
| 3 | FAKTORER SOM MOTIVERAR LÄGRE P-TAL | 10 |
| 3.1 | FAKTORER SOM PÅVERKAR BERÄKNING AV PARKERINGSBEHOV | 10 |
| 3.2 | SAMMANFATTNING AV FAKTORER SOM PÅVERKAR P-TAL | 13 |
| 3.3 | ÅTGÄRDER SOM PÅVERKAR P-TAL | 14 |
| 3.4 | NÄRALIGGANDE PLANER | 14 |
| 3.5 | REFERENSPROJEKT | 14 |
| 4 | P-TAL FÖR NYMILSGATAN | 17 |
| 4.1 | FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UTRÄKNING AV P-TAL | 17 |
| 4.2 | FÖRKLARING TILL KOLUMNERNA I TABELLERNÄ FÖR ORDINÄRIE P-TAL FÖR DETALJPLAN | 17 |
| 4.3 | P-TÄLSKÄLYL FÖR BIL ENLIGT BERÄKNINGÄR FÖR DETÄLJPLAN | 17 |
| 4.4 | FÖRKLÄRING TILL KOLUMNERNA I TABELLERNÄ FÖR REDUCERÄT P-TÄL FÖR DETÄLJPLAN | 18 |
| 4.5 | P-TÄLSKÄLYL FÖR BIL - REDUCERÄT P-TÄL | 18 |
| 4.6 | P-TÄLSKÄLYL FÖR CYKEL ENLIGT BERÄKNINGÄR FÖR DETÄLJPLAN | 18 |
| 5 | REFERENSER | 19 |

1 Inledning

1.1 SYFTE OCH MÅL

Koucky & Partners har fått i uppdrag av exploateringsgruppen att genomföra en särskild parkeringsutredning för exploateringsområdet inför förslaget till detaljplan. Utredningen bygger på faktorer som påverkar detaljplan, såsom jubileums-satsningens strävan och markanvisningens förväntan om lösningar för en hållbar vardag, kollektivtrafikutbud, gång- och cykelmöjligheter i området, närhet till handel och service, bilanvändning, kvalitet på gårdarna med mera.

Denna parkeringsutredning syftar till att vara underlag till detaljplan.

Målet är att genom beskrivning av områdets förutsättningar pröva möjligheterna till en sänkning av p-tal jämfört med Göteborgs stads parkeringspolicy. Åtgärder för att säkerställa god mobilitet vid lägre parkeringstal presenteras närmare i utredningen inför ansökan om bygglov.

1.2 METOD

Arbetet har genomförts genom informationsinsamling från respektive exploatör gällande uppgifter kopplade till fastigheterna, såsom BTA (bruttototalarea), antal och typ av lägenhet, planer för att säkra god mobilitet för de boende med mera.

Från kommunen har information om markanvisningen och information gällande p-tal för bil respektive cykel för bostäder hämtats in.

1.3 AVGRÄNSNINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Göteborg Stad har beslutat att tilldela Nordfeldt och Lejonstaden/Alaska Fastigheter markanvisningen för de planerade bostäderna inom Flatås som går under projektnamnet Flatås Alléer. När Motorbranschens Tekniska Gymnasium lämnat sina lokaler vid Nymilsgatan har Göteborgs stad påbörjat ett arbete för att bygga bostäder på denna fastighet. Det nya projektet ingår i Jubileumssatsningen (Göteborgs Stad, 2015a).

Denna utredning presenterar ett underlag för detaljplan med viljeinriktningen att sänka bedömningen av hur många bilparkeringsplatser som behöver anläggas i projektet. Gällande antalet cykelparkeringar är ambitionen att följa de kommunala riktlinjerna. Inför bygglov kommer en kompletterande utredning genomföras för att visa på vilka mobilitetsåtgärder som är tänkta att genomföras för att säkerställa en god mobilitet för de boende.

1.4 BESKRIVNING AV AKTÖRER

Exploatörerna består av Nordfeldt samt AB Lejonstaden/Alaska Fastigheter AB. Fördelningen av total BTA på cirka 25 100 m² är ca 12 700 m² för Nordfeldt samt ca 12 400 för AB Lejonstaden/Alaska Fastigheter AB (Observera att siffrorna för BTA kan komma att justeras).

Nedan följer en kort beskrivning av exploatörerna och deras exploateringsplaner. För uträkningar av p-tal för respektive exploatör, och totalt för exploateringen, se kapitel 4.

Byggherrarnas målsättning är att tillskapa bostäder för många grupper på bostadsmarknaden.

Nordfeldt

Markanvisningen till Nordfeldt avser hyresrätter. I Nordfeldts planer ingår att tillhandahålla BMSS-bostäder, Trygga bostäder för äldre och debutbostäder för unga. BTA för Nordfeldts exploatering är cirka 12 700 m², varav cirka 65 % är små lägenheter. Nordfeldt bygger även en förskola för fem avdelningar.

AB Lejonstaden/Alaska Fastigheter AB

Markanvisningen till AB Lejonstaden/Alaska Fastigheter avser bostadsrätter. BTA för Lejonstaden/Alaskas exploatering är cirka 12 400 m².

2 Nymilsgatan

Här presenteras förutsättningar för området, grundat på geografiskt läge och styrdokument från Göteborgs Stad.

2.1 STYRANDE DOKUMENT OCH VILJEINRIKTNING

Inom det markanvisade området vid Nymilsgatan i Flatås (Järnbrott 148:1), där Motortekniska gymnasiet tidigare haft sin verksamhet ska det byggas bostäder. Detaljplanarbetet för bostäder vid Nymilsgatan startade hösten 2015.

Nymilsgatan ligger i området Flatås knappt 5 km söder om Göteborgs centrum och 1,5 km norr om Frölunda torg. I *Strategi för utbyggnadsplanering, Göteborg 2035* (2014), anges Flatås vara en del i det prioriterade utbyggnadsområdet Högsbo-Frölunda-Tynnered. Flatås ligger mittemellan de större målpunkterna Frölunda torg och Axel Dahlströms torg/Marklandsgatan och har enligt Markanvisningen tillgång till bra kollektivtrafik. Flertalet andra detaljplaner Nymilsgatans närområde kommer att bidra till att stärka underlag för service och handel i området.

Översiktsplan samt Mål och inriktning

En central inriktning beskrivs i kommunens översiktsplan (Göteborgs Stad, 2009a), där det anges att Göteborg ska förtätas enligt principen att ”bygga staden inifrån och ut”. En tät, sammanhållen stad ger underlag för ett mer effektivt transportsystem och bidrar till att individens totala miljöpåverkan minskar. Vidare anges under avsnittet *Stadsutveckling och bostäder* (s. 32-35) i dokumentet ”Mål och inriktningsdokument för Göteborgs Stad” bland annat att ”Göteborgarna ska inom gångavstånd ha god kollektivtrafik, service, affärer, skolor, torg och grönområden. Inriktningen ska vara att utveckla en blandstad med mer liv och rörelse, ökad trygghet och fler mötesplatser. Det innebär en stadsbild med mer utrymme för människor och mindre för bilar. Staden ska byggas så att bilen blir mindre nödvändig ” (Göteborgs Stad, 2016a).

Jubileumssatsningen

I Göteborg genomförs en särskild satsning – Jubileumssatsningen – för att på kort tid åstadkomma en kraftigt ökad bostadsproduktion. Jubileumssatsningen är ett gemensamt projekt mellan staden, Förvaltnings AB Framtiden och näringslivet med syfte att pröva nya former för samverkan för en effektivare plan- och exploateringsprocess och med målet att år 2021 ha färdigställt 7 000 bostäder utöver ordinarie takt i bostadsbyggandet.

Exploateringen längs Nymilsgatan är en del av Jubileumssatsningen vilken är ett svar på den viljeinriktning som bland annat pekas ut i kommunens översiktsplan (Göteborgs Stad, 2009a) och i ”Mål och inriktningsdokument för Göteborgs Stad” (Göteborgs Stad, 2016a).

Markanvisningens inriktning

I förutsättningarna för markanvisning tydliggörs en ambition för exploateringen som bland annat ska bygga på att endast uppföra lågenergibygnader men även andra lösningar som underlättar för en ekologiskt hållbar vardag. Exploatörerna själva har en tydlig idé om utvecklingen av det angivna området och hur exploatering kan bidra till en hållbarare vardag för de boende. Nordfeldt planerar att uppföra hyresbostäder och förskola, medan Alaska/Lejonstaden planerar att bygga bostadsrätter.

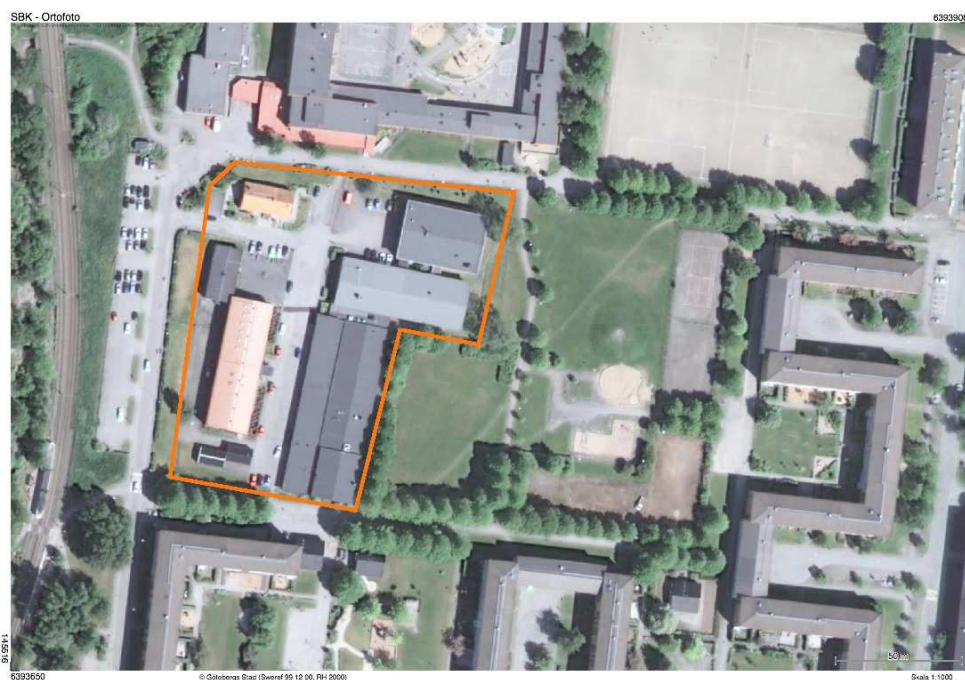
Göteborg ska för att bli en hållbar stad med globalt och lokalt rättvisa utsläpp minska sin klimatpåverkan. 2020 ska utsläppen av koldioxid i Göteborg ha minskat med minst 40 % jämfört med 1990. Bostadsbyggandet är ett viktigt led i att ställa om Göteborg till en socialt och ekologiskt hållbar stad. Området är en del av den av staden initierade *Jubileumssatsningen* som syftar till att år 2021 ha uppfört 7 000 nya bostäder i Göteborg utöver normal produktion.

Utvecklingen av nya bostäder vid Nymilsgatan omfattas av kommunens ambition att utveckla staden i en mer socialt och ekologiskt hållbar riktning. I markanvisningen anges bedömningskriterier, såsom inriktningen att endast lågenergibyggnader ska upplåtas inom området men även hur aktören/aktörerna “avser att höja ambitionen vad gäller ekologisk hållbarhet genom lösningar som underlättar för en ekologiskt hållbar vardag” (Göteborgs Stad, 2015a).

En viktig aspekt för att underlätta en hållbar vardag är faktorer och åtgärder som påverkar människors behov av resor och transporter. Kopplingen mellan utveckling av bostäder och resande är tätt sammanvävd med de kommunala riktlinjerna för att tillse behovet av bil- och cykelparkering.

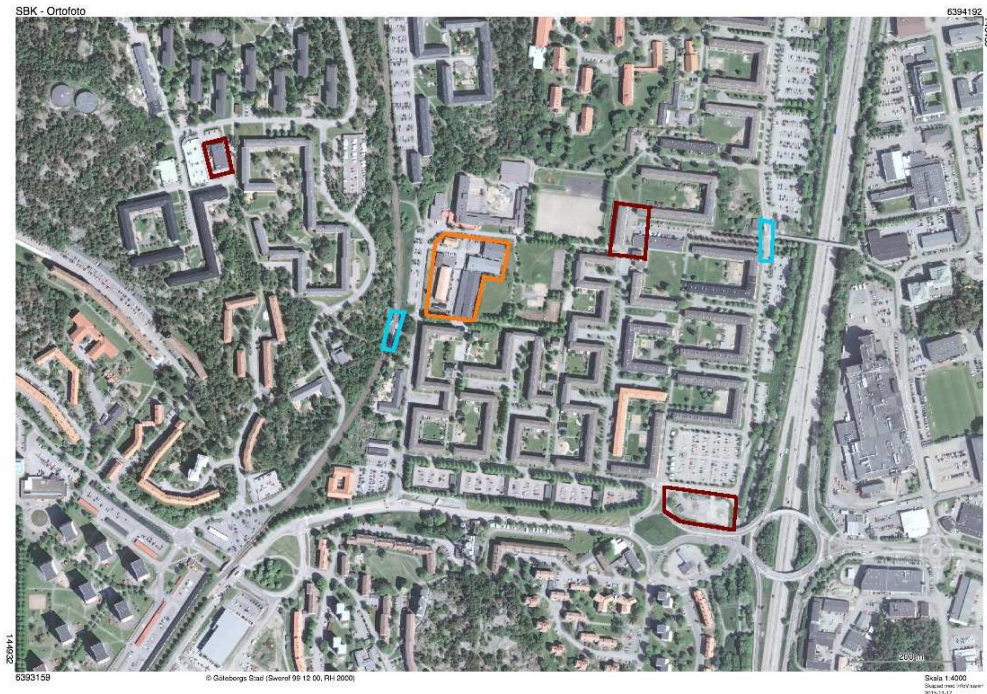
Bild 1 nedan visar planområdet.

Bild 1 Planområdet



Bilden nedan ger en översikt över området. Exploateringsområdet är markerat centralt i bilden (**orange**), hållplatser för spårvagn och buss (**blå**), handel, service och tjänster (**röd**).

Bild 2 översikt exploateringsområdet samt hållplatser och handel och service



3 Faktorer som motiverar lägre p-tal

I detta kapitel presenteras faktorer som påverkar behovet av parkering för privat bil i området:

- Stadens mål- och inriktningsdokument, inklusive Jubileumssatsningen och Markanvisningen för området
- Byggherrarnas viljeinriktning, samt byggnation av små lägenheter
- Närhet till kollektivtrafik
- Främjande av cykel och gång
- Närhet till transportmålposter som service, skolor, grönområden mm
- Prioriteringar av markens användning
- Gröna bostadsgårdar
- Kostnader för bilparkering
- Bilinnehav

Vidare kommenteras kort de åtgärder som planeras för att säkerställa god mobilitet utan tillgång på egen bil, samt näraliggande planer för att visa på paralleller i planeringen och referensprojekt från andra planer med reducerad tillgång till parkering.

3.1 FAKTORER SOM PÅVERKAR BERÄKNING AV PARKERINGSBEHOV

Stadens mål- och inriktningsdokument

Staden visar i styrdokument att målet är att bygga Göteborg ”inifrån och ut” för att på så sätt skapa en tät stad med god möjlighet till underlag för god kollektivtrafikförsörjning. Detta framhålls bland annat i Översiktsplanen (Göteborgs Stad, 2009a), men även i ”Mål och inriktningsdokument för Göteborgs Stad” (Göteborgs Stad, 2016a). anges vikten av ett ökat bostadsbyggande, inte minst genom Jubileumssatsningen. Att möjliggöra en sänkning av kravet på antalet parkeringsplatser underlättar för tätt byggande av små lägenheter. Andra aktuella planer i utvecklingsområden, som till exempel Frihamnen, Masthugget och Centralenområdet har i beslut i Byggnadsnämnden givits målsättning att planera utifrån sänkta, flexibla p-tal tills nuvarande hunnit revideras, ett arbete som Trafikkontoret i skrivande stund upphandlar. Markanvisningen för området understryker vidare vikten av att bygga med fokus på att främja en hållbar vardag för de boende (Göteborgs Stad, 2015a).

Byggherrarnas viljeinriktning, samt byggnation av små lägenheter

Byggherrarna har en tydlig viljeinriktning att ge projektet en tydlig miljöprofil. Nordfeldts del av exploateringen, 12 700 BTA kommer till 65 % att bestå av mindre lägenheter fördelat på ”Trygga bostäder” för äldre, debutbostäder för unga och BMSS-boende (bostäder med särskild service). Dessa målgrupper har lägre bilinnehav än genomsnittsbefolkningen och detta kan därmed ge utrymme för en målgruppsanpassning av parkeringstalet och en grund för ett lägre parkeringsbehov.

Lejonstadens del innefattar 12 400 BTA med inriktningen om att skapa yteffektiva och trevliga lägenheter. Många av dessa kommer vara 2:or och 3:or med en storlek

på ca 50-65 m². Det kommer även tillskapas en några 1:or men även 4:or och eventuellt några 5:or. Oavsett antal rum är målet att de ska vara "små" och yteffektiva.

Storleken på planerade bostäder påverkar också parkeringsbehovet. Parkeringstalet i *Vägledningen för parkeringstal vid detaljplaner och bygglov 2011* baseras på en lägenhetsstorlek om 90 m² BTA. I aktuellt förslag för Flatås Alléer är motsvarande yta 70-73 m² BTA, det vill säga betydligt lägre, delvis på grund av att Nordfeldts projekt innehåller en stor del smålägenheter. Detta förstärker ytterligare antagandet om ett lägre bilinnehav.

Närhet till kollektivtrafik

Närmsta hållplats är Nymilsgatan, endast 2 minuters promenad från mitten av exploateringsområdet. Från Nymilsgatan avgår spårvagnslinjerna 1, 7 och 8. Spårvagnslinje 1 kopplar samman Tynnered med Östra Sjukhuset via City, linje 7 Tynnered till Bergsjön via Sahlgrenska och City och linje 8 binder samman Frölunda och Angered via Korsvägen. Spårvagnslinjerna via Nymilsgatan möjliggör resande till centrala knutpunkter och noder för vidare resa.

Exempel på restider är till exempel 5 min till kollektivtrafikknutpunkten Marklandsgatan, varifrån det avgår ett stort antal spårvagnslinjer (1, 2, 3, 6, 7, 8, och 13) och bussar (16, 64, 84, 95, 182, 184, 185, 758, 45, 82, 180, 185, Blå Express, Rosa Express m.fl.). Andra exempel är Frölunda Torg 3-4 minuter, Linnéplatsen 9-13 minuter Järntorget 14-18 minuter, Korsvägen 17-20 minuter, och Göteborg C 21-24 (Västtrafik, 2016).

Öster om området finns även en busshållplats, Synhållsgatan. Från Synhållsgatan avgår buss 84 och 95. Buss 84 kopplar samman Frölunda Torg med Marklandsgatan via Sisjön. Buss 95 kopplar samman Frölunda Torg med Marklandsgatan. Restid till Marklandsgatan är 6 minuter och till Frölunda Torg cirka 12 minuter (Västtrafik, 2016).

Definitionen av god kollektivtrafik för bostäder utgår från att man ska kunna ta sig från bostaden till jobbet inom rimlig tid med hjälp av kollektivtrafik, vilket ovan visar är fullt möjligt från området. Göteborgs Stads planer för en betydande förstärkning av kollektivtrafiken i kombination med planerna för en stor utbyggnad av antalet centralt belägna arbetsplatser förbättrar tillgängligheten med kollektivtrafik till frekventa resmål ytterligare.

Med hänsyn redan till dagens förhållanden och förstärkt genom kommande planer är det rimligt att vid beräkningar av parkeringsbehov tillskriva Flatås Alléer "god tillgänglighet" med kollektivtrafik.

Främjande av cykel och gång

Från området går det också enkelt att resa med cykel. Avstånd till de centrala delarna, såsom Kungssportsplatsen, Göteborg C och Stenpiren nås alla inom 18-22 minuter med cykel. Exempel på restider till andra platser är 5 minuter till Axel Dahlströms Torg, 6 minuter till Ruddalens idrottsanläggning, 8 minuter till Frölunda Torg, 11 minuter till Botaniska Trädgården och Mariaplan samt 13 minuter till Klippans färjeläge (Trafiken.nu, 2016).

Stora delar av närområdet utgörs av bostadsområden med lokalgator. Det är cirka 2 minuter gång till spårvagnshållplats Nymilsgatan i väster och cirka 2 minuter gång till busshållplats Synhållsgatan. Det finns ett visst utbud av handel och service i närområdet som lätt nås via gång, till exempel Lidl och Hemmakväll öster om området, och Netto vid Marklandsgatan, norr om området.

Närhet till transportmålpunkter som service, skolor, grönområden mm

Exploateringsområdets närområde utgörs till stor del av bostadsområde. Direkt norr om tomten ligger Flatåsskolan F-6. I planerna för exploateringen ingår även en förskola.

Vid Frölunda Torg sydväst, och Axel Dahlströms Torg norr om området finns ett stort utbud av service och tjänster. En rad andra exploateringar i närområdena, tillsammans med denna exploatering ökar efterfrågan och behov av tjänster och service allt eftersom kundunderlaget utökas.

Det finns en rad grön- och rekreationsområden som är lätta att nå både med gång, cykel och kollektivtrafik. Ruddalen är 6 minuters cykling bort, Slottsskogen 9 minuter, Botaniska Trädgården och Västra Kyrkogården 11 minuter. På gångavstånd finns även Änggårdsbergens naturreservat (Trafiken.nu, 2016).

Prioriteringar av markens användning

Utöver den mark som ianspråkats för nya bostadshus måste inom kvarteret mark avsättas för utryckningsvägar, cykelparkeringar, förskolegård och de boendes ytor för lek, umgänge och avkoppling på bostadsgårdar. I Flatås Alléer har mark för en stor förskolegård prioriterats framför möjligheten att anlägga markparkeringar. Parkeringen har i stället hänvisats till betydligt dyrare garageparkeringar under jord.

Gröna bostadsgårdar

För att hålla god kvalitet på bostadsgårdarna till husen finns en vilja att ge träd och buskar goda etableringsförutsättningar med rotbäddar i naturlig mark. Ambitionerna att ge gårdarna en grön profil försvåras avsevärt om bostadsgårdarna är helt underbyggda av parkeringsgarage.

Kostnader för bilparkering

Parkeringsplatser är, beroende av mängd och typ, en stor kostnad för byggherren. Parkeringskostnaden belastar till sist den boende i någon form. Hyresrätterna med bilplats för egen bil i garage antas få bära hela kostnaden. De som valt bort egen bil förutsätts inte drabbas av en överförd kostnad. Det är därför angeläget att få en realistisk avvägning av parkeringsbehovet. För bostadsrätterna kan parkeringsplatsen däremot ses som en tillgång vid försäljning. Nedan presenteras schablonkostnader för olika typer av parkeringsplatser.:

- Anläggande av parkeringsplats ovan mark – ca 25 000 kronor per bilplats
- Anläggande av parkeringsplats ovan mark i två plan – ca 80 000 kronor per bilplats
- Anläggande av parkeringsplats ovan mark samt i garageplan – ca 140 000 kronor per bilplats
- Anläggande av garage under hus med kompletterande förstärkningsåtgärder a 450 000 kronor per bilplats (finns även exempel på upp 700 000 kr per plats) (ÅF, 2012)

I Nynäshamns parkeringspolicy tydliggör kommunen att ”en parkeringsplats är aldrig gratis, antingen betalas den av användarna, ingår i lokal-/bostadshyra, läggs på varupriser eller subventioneras/betalas av skattemedel”. Det menas även att en bilplats i garage utgör cirka 12 % av byggnadskostnaden av en 3:a på 75 kvm vilket medför en faktisk kostnad på 2 500 – 3 000 kronor per månad (Envall m.fl.2014).

I Parkerings- och mobilitetsutredning för Frihamnen beskrivs faktorer som har stor påverkan på bilinnehav och bilnyttjande. Här uppmärksammas parkeringskostnadernas betydelse. Höjda parkeringskostnader slår igenom i minskat bilinnehav och bilnyttjande. Vidare visas i några referensprojekt (Vauban, Freiburg,

Tyskland, GWL Terrein, Amsterdam, Holland och Florisdorf, Wien, Österrike) tydliga exempel på att bilinnehav och bilnyttjande kan påverkas med en kombination av restriktioner för bil och kompenserande mobilitetssatsningar för nyttjande av kollektivtrafik, cykel och bilpooler (IVL och Koucky & Partners, 2015).

Bilnehav

Förväntat bilnehav i projektet har betydelse för beräkningen av parkeringsbehovet för detaljplanen. En stor del av bostäderna som omfattas av exploateringen planeras för typer av boende som förväntas ge upphov till ett lägre antal parkeringsplatser än enligt p-tal, enligt ovanstående stycke.

Vad gäller befintligt bilnehav ligger stadsdelen Högsbo (Göteborgs Stad, 2016b) lägre än både snittet för Göteborgs kommun och området Centrala Göteborg (Göteborgs Stad, 2015b).

Tabell 1 Områden med antal bilar/1000 invånare

| Område | Bilar/1 000 invånare |
|-------------------------|----------------------|
| Övriga Göteborg | 360 |
| Centrala Göteborg | 320 |
| SDN Högsbo ¹ | 269 |

Biltätheten varierar för primärområdena inom Högsbo och ligger i spannet 221-373 bilar/ 1 000 invånare, där Flatås ligger förhållandevis högt med 339 bilar.

Tabell 2 Primärområden med antal bilar/1000 invånare (Göteborgs Stad, 2016b)

| Primärområde | Bilar/1 000 invånare |
|--------------|----------------------|
| Högsbo | 373 |
| Flatås | 339 |
| Kaverös | 297 |
| Högsbotorp | 242 |
| Högsbohöjd | 221 |

En förklaring till detta kan finnas i nuvarande situation med ett överskott av p-platser i hela Flatås, ingen kö för p-platser eller garage och mycket låga hyreskostnader för parkering, från 200 kr per månad för markparkering. Det saknats då incitament för att välja bort ägande av den privata bilen även om faktiskt bilnyttjande kan vara lågt. I nya Flatås Alléer kommer parkeringskostnaderna att 3-5 dubblas. Något liknande kommer sannolikt att ske när dagens markparkering inom planområdet Marconigatan-Distansgatan ersätts av parkeringsgarage under gårdar. Bilinnehavet förändras därmed sannolikt betydligt och kommer mera att motsvara sin omgivning och jämförelseområdet Centrala Göteborg som ger ett ca 20 % lägre parkeringsbehov än det som Vägledning P-tal redovisar.

Det kan ifrågasättas om ett övergående "historisk" nivå ska speglas in och påverka bedömningar kring en framtida stadsutveckling vars inriktning är en helt annan än att befästa ett stort bilnehav. Ett avsteg från vägledningens p-tal bedöms därför som rimlig.

3.2 SAMMANFATTNING AV FAKTORER SOM PÅVERKAR P-TAL

De ovan nämnda faktorerna kan inte värderas var för sig eller summeras. Men dessa sammantaget och tillsammans med en anpassad bedömning av biltätheten för Flatås Alléer motiverar gemensamt en områdesanpassad reduktion med 20 % av parkeringsbehovet i P-tal för detaljplan.

¹ Området SDN, Stadsdelsnämnd, Högsbo. Siffran är ett snitt av de fem primärområdena i tabell 2.

I nästa steg, inför P-tal bygglov, kopplar parkeringsutredningen beräkningarna till projektens mera preciserade innehåll och inriktning. Detta utredningssteg fullföljs när projekthandlingarna är genomarbetade motsvarande bygglovnivå. Då kommer förslaget att omfatta hur andelen smålägenheter vägs in och hur god mobilitet säkerställs för aktuella målgrupper med starkt begränsat behov av egen bil. Åtgärder för detta presenteras kort nedan.

3.3 ÅTGÄRDER SOM PÅVERKAR P-TAL

Inför bygglov kommer en mer detaljerad utredning över åtgärder för att säkerställa god mobilitet för de boende utan tillgång på privat bil, att tas fram. Åtgärderna omfattar:

- *Bilrelaterade satsningar*: etablering av och medlemskap för de boende i bilpool, med elbilar och laddplatser
- *Cykelrelaterade satsningar*: väderskyddade cykelparkeringar i markplan, numrerade platser, serviceplats med möjlighet till reparation och tvätt samt luft, individuella cykelförråd. Möjligtvis även cykelpool med lastcyklar, elcyklar, gästcyklar och cykelkärror
- *Kollektivtrafikrelaterade satsningar*: informationstavlor med kollektivtrafik samt möjliga åtgärder för att öka trygghet till och vid hållplatser

3.4 NÄRALIGGANDE PLANER

Här presenteras några närliggande planer. Mer information om respektive plan finns på Göteborgs Stads sida över plan- och byggprojekt.

Rud – bostäder vid Gitarrgatan

Planförslaget för området syftar till att pröva utbyggnad av bostäder samt handelsverksamheter. Planförslaget innebär 180 lägenheter och cirka 2000 kvm handel. Denna plan är en del av Jubileumssatsningen (vid skrivandet av denna utredning ligger planen ute på samråd) (Göteborgs Stad, 2015c).

Järnbrott – bostäder vid Tunnländsgatan

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten att bygga fler lägenheter genom förtätning som ska ske genom påbyggnad av två våningar på nio befintliga bostadshus. Detta skulle ge ett tillskott på 180 stycken nya lägenheter. Denna plan är en del av Jubileumssatsningen (vid skrivandet av denna utredning har arbetet med att ta fram samrådshandlingar påbörjats) (Göteborgs Stad, 2016c).

Järnbrott – program för Distansgatan Marconigatan

Programförslaget anger påbyggnader av ca 200 stycken lägenheter på befintliga hus samt nybebyggelse på befintliga parkeringsplatser som uppskattas att generera cirka 600 stycken lägenheter. Denna utveckling innefattas av en omvandling av stadsdelen med nya bostadskvarter med verksamheter i bottenvåningar, parkering under mark eller i parkeringsdäck samt nya och förbättrade cykel- och gångstråk. Områdets utveckling ska värna om "bilfria" gator och inre gårdsrum, inte minst för barnperspektivet (Göteborgs Stad, 2016d).

3.5 REFERENSProjekt

Nedan presenteras några referensprojekt, som alla omfattar mobilitetslösningar för att säkerställa god mobilitet.

Guldmyntsgatan, Högsbo Göteborg,

På tidigare Högsboskolans tomt ska det byggas cirka 430 stycken lägenheter i varierande storlek. En markanvisning är utlyst med tydlig inriktning på hållbarhet. Åtgärder för att möjliggöra hållbart resande för de boende var en av förutsättningarna, där områdets begränsningar gjorde att parkeringslösningar blev en central utmaning med tanke på den stora mängd lägenheter som var tanken. Sex av sju aktörer som ska bygga inom exploateringsområdet tog också en tydlig inriktning för sitt boende där målgrupper som vill bo och leva med lägre tillgång till bil, yngre förstagångsköpare, äldre utan behov av bil med flera.

Den parkeringsutredning som togs fram ligger som underlag och påvisar åtgärder och lösningar som säkerställer en god mobilitet för de boende, även utan egen bil. Åtgärder är bland annat införandet av bilpool där medlemskap för de boende ingår i hyran, kvalitetshöjning och prioritering av cykelparkering med ytor för reparation med mera. Enligt beräkningar baserade på kommunens riktlinjer skulle exploateringen generera 239 stycken bilparkeringsplatser. Parkeringsutredningens reducerade och godtagna förslag visar istället ett behov av totalt 99 stycken bilparkeringsplatser. Exploatörer: Riksbyggen, Tommy Byggare, Almgren Fastigheter, Svanström Fastigheter samt tre bo- och byggemskaper. (Koucky & Partners, 2015)

Brf Viva, Positive Footprint Housing, Guldheden Göteborg

Riksbyggens Positive Footprint Housing är ett forsknings- och bostadsprojekt i samarbete med Johanneberg Science Park, Chalmers, Göteborgs Universitet och Göteborg Energi. I projektet står social hållbarhet, energieffektivitet och minskad miljöpåverkan i fokus, uttalat är även en hållbar ambition gällande färdmedel och mobilitet kring boendet. Mindre lägenheter och större gemensamma ytor ses vara till förmån och kollektiv vinning och inriktningen på bilfritt boende innebär har även stora ekonomiska fördelar för utvecklarna. Brf Viva erbjuder ingen tillgång till parkering av egen bil, dock finns det platser för bil- och elbilpool.

Enligt parkeringsutredning (ÅF, 2012) skulle brf Viva räknat efter ”Vägledning för parkeringstal ...” (2011) behöva totalt 53 bilparkeringsplatser (boende ca 49 stycken platser och besök ca 4 stycken platser). Denna exploatering och dess åtgärder för bilfritt boende ska utvärderas löpande. Exploatör: Riksbyggen. (ÅF, 2012)

Frihamnen, Göteborg

Frihamnen är Göteborgs största utvecklingsområde med en yta på 1,6 miljoner m² BTA som till år 2035 ska rymma 15 000-18 000 boende och 15 000-20 000 arbetsplatser. Göteborgs Stads ambitionsnivå gällande hållbart resande är hög, med en planerad reducering av parkeringstalen med 75 % jämfört med gällande p-tal.

Mobilitetsgruppen inom konsortiet har tagit fram strategier för parkering och mobilitet för området, som att minska biltrafiken inne i området för att göra det gångvänligt, att möjliggöra större förtätning så att fler bostäder kan byggas, att undvika byggnation av underjordiska garage, pga översvämningrisk i området och att området ska utformas, och placeringar av bilparkeringar, ska underlätta lika god eller bättre tillgänglighet till området med hållbara färdstätt.

Parkerings- och mobilitetsutredning för området presenterar åtgärder för att tillse god mobilitet för de boende baserat på konsortiets principer för mobilitet. Utredningen presenteras följande mobilitetstjänster: Bilpool, biluthyrning, lastcykelpool, lånecykelsystem, godsleverans med microterminal, lokal kollektivtrafikslina, välkomstpaket för inflyttade, digital tjänsteplattform samt en skyttel över älven. Även frågor kring organisation och finansiering av parkerings och mobilitet presenteras i utredningen. Området har potential att få en tät och hållbar

stadsstruktur med innovativa mobilitetslösningar som kan göra Frihamnen unikt i Sverige och Europa. Exploatörer: Förvaltnings AB Framtiden, Rikshem, BoTrygg, Magnolia bostad, Hauschild + Siegel Architecture, Parkeringsbolaget, JR Kvarterfastigheter, NCC. (Koucky & Partners, 2015)

Klippern 4, Västra Hamnen Malmö, 0 i p-tal,

Denna exploatering på cirka 50 lägenheter i varierande storlek à två rum och kök i Västra Hamnen i Malmö har 0 (noll) i p-tal. För att helt frångå krav att bygga parkering har ett stort fokus lagts på cykelrelaterade åtgärder: väderskyddad cykelparkering i markplan för samtliga cyklar, specialutformade entrébalkonger, plats att hänga cykel i lägenhet, regnkläder till samtliga boende, servicestation inklusive pump, tvätt och yta för reparationer, cykelpool bestående av två lastcyklar, två gästcyklar, två cykelkärror, tio elcyklar, samt tio gemensamma vikcyklar samt vinterutrustning för samtliga cyklar i cykelpoolen, fri cykelservice 2 gånger om året, två gratis transporter med cykelåkeri per år, leveransrum för varor i varje fastighet mm. Inom 500 m från fastigheten finns även nio stycken bilpoolsbilar. Medlemskap i bilpool ingår i hyran i fem år.

Efter två, fem samt tio år görs uppföljning där de olika åtgärderna utvärderas. Sådant material finns ännu inte att tillgå. Exploatör: Hauschild + Siegel Architecture AB. (Hauschild + Siegel, 2015)

4 P-tal för Nymilsgatan

4.1 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UTRÄKNING AV P-TAL

Nedan beskrivs områdets förutsättningar enligt gällande parkeringstal.

Parkeringszon bil

Området ligger i zon Övriga Göteborg enligt zonindelningen för parkering (Göteborgs Stad, 2009b). Området räknas enligt gällande p-tal ligga i zon för ganska god kollektivtrafik för boende.

Parkeringszon cykel

Området ligger i zon Övriga Göteborg enligt zonindelningen för parkering.

4.2 FÖRKLARING TILL KOLUMNERNA I TABELLERNÄ FÖR ORDINARIE P-TAL FÖR DETALJPLAN

Yta

Antal m² bruttototalarea, BTA, enligt exploatörerna.

Boende

Parkeringstal för boende enligt "Vägledning till parkeringstal..." (2011)

Besök

Parkeringstal för besökande till fastigheterna enligt vägledning till parkeringstal

4.3 P-TALSKALKYL FÖR BIL ENLIGT BERÄKNINGAR FÖR DETALJPLAN

P-talskalkylen nedan presenterar antal parkeringar som den planerade exploatering genererar enligt ordinarie p-tal. Det totala behovet uppgår till 206 platser fördelat på exploatörerna.

| | Yta BTA | Boende Enligt p-tal 7,2/1000 m ² | Besök Enligt p-tal 1/1000 m ² | Summa |
|------------------------------------------|---------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------|
| Nordfeldt | 12 700 | 91 | 13 | 104 |
| Alaska Fastigheter AB/ AB Lejonstaden | 12 400 | 89 | 12 | 102 |
| | 25 100 | 181 | 25 | 206 |

4.4 FÖRKLARING TILL KOLUMNERNA I TABELLERNÄ FÖR REDUCERAT P-TAL FÖR DETALJPLAN

- 10% god kollektivtrafik

Bedömningen av kollektivtrafikutbudet för området, som redovisas ovan, gör det rimligt att tillgodoräkna en 10 procentig reduktion för området motsvarande att området låg inom zonen för god kollektivtrafik enligt vägledningen för parkeringstal.

- 20 % områdesanpassning

Baserat på faktorerna presenterade i kapitel 3 bedöms området ha en potential för områdesanpassning motsvarande en 20 procentig reduktion av antalet parkeringsplatser för bil.

4.5 P-TALSKALKYL FÖR BIL - REDUCERAT P-TAL

P-talskalkylen nedan presenterar antal bilparkeringar som den planerade exploatering genererar enligt ordinarie p -tal minus områdesanpassad reduktion. Antalet platser efter reduktion bedöms till totalt 148 platser för detaljplanen, fördelat på exploatörerna enligt nedan.

| | Yta BTA | Boende Enligt p-tal 7,2/1000 m ² | Besök Enligt p-tal 1/1000 m ² | Summa | -10% god koll | Summa | -20% områdes anp. | Summa |
|------------------------------------------|---------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------|------------------|------------|-------------------------|------------|
| Nordfeldt | 12 700 | 91 | 13 | 104 | 10 | 94 | 19 | 75 |
| Alaska Fastigheter AB/ AB Lejonstaden | 12 400 | 89 | 12 | 102 | 10 | 92 | 18 | 73 |
| | 25 100 | 181 | 25 | 206 | | 185 | | 148 |

4.6 P-TALSKALKYL FÖR CYKEL ENLIGT BERÄKNINGAR FÖR DETALJPLAN

P-talskalkylen nedan presenterar antal cykelparkeringar som den planerade exploatering genererar enligt ordinarie p-tal. Totalt behov för exploateringen är 879 platser enligt p-tal, fördelat på exploatörerna, enligt nedan.

| | Yta BTA | Boende, förråd Enligt p-tal 25/1000 m ² | Besök och boende, vid entrén Enligt p-tal 10/1000 m ² | Behov |
|------------------------------------------|---------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Nordsfeldt | 12 700 | 318 | 127 | 445 |
| Alaska Fastigheter AB/ AB Lejonstaden | 12 400 | 310 | 124 | 434 |
| | 25 100 | 628 | 251 | 879 |

5 Referenser

Envall, m.fl. (2014) Parkeringstal för nya bostäder i Stockholms län – sammanfattning och jämförelse. Trafikutredningsbyrån för Stockholms läns landsting

Göteborgs Stad (2016a) Budget 2016. För ett jämlikt och hållbart Göteborg. Mål och inriktningsdokument för Göteborgs Stad.

Göteborgs Stad (2016b) Information via mejl. Stadsledningskontoret. 2016-01-22

Göteborgs Stad (2016c) Plan och byggprojekt: Järnbrott – bostäder vid Tunnländsgatan

Göteborgs Stad (2016d) Plan och byggprojekt: Järnbrott – program för Distansgatan Marconigatan

Göteborgs Stad (2015a) Markanvisning för bostäder vid Nymilsgatan – inom ramen för Jubileumssatsningen. Fastighetskontoret.

Göteborgs Stad (2015b) Göteborgsbladet. Via: <http://www4.goteborg.se/prod/G-info/statistik.nsf>

Göteborgs Stad (2015c) Detaljplan för Bostäder vid Gitarrgatan, inom stadsdelen Rud i Göteborg, en del av Jubileumssatsningen. Utökad förfarande. Samrådshandling december 2015)

Göteborgs Stad (2011) Vägledning till parkeringstal och detaljplaner och bygglov 2011. Stadsbyggnadskontoret

Göteborgs Stad (2009a) Översiktsplan. Stadsbyggnadskontoret

Göteborgs Stad (2009b) Parkeringspolicy för Göteborgs Stad 2009

Hauschild + Siegel (2015) Maximal mobilitet, minimal miljöbelastning – Ett hus – en stad utan privata parkeringsplatser

IVL och Koucky & Partners (2015) Parkering- och mobilitetsplan för Frihamnen, Göteborg

Koucky & Partners (2015) Parkeringsutredning Guldmyntsgatan

Trafiken.nu (2016) Cykelreseplanerare

Västtrafik (2016) Reseplanerare

ÅF (2012) Särskild Parkeringsutredning – Doktor Allards Gata



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