

Parkerings- och mobilitetsutredning Gibraltarvallen, HSB Göteborg



Innehållsförteckning

1.	Introduktion	1
1.1	Bakgrund och Syfte	1
2.	Mobilitets- och parkeringsutredning	1
2.1	Normalspann (analyssteg 1)	1
2.2	Lägesbedömning (analyssteg 2)	4
2.3	Projektanpassning (analyssteg 3)	10
2.4	Mobilitetslösningar (analyssteg 4)	12

Bilaga 1 - Avsteg från normalspann

1. Introduktion

1.1 Bakgrund och Syfte

Göteborg Stad har upprättat detaljplanen: *Detaljplan för Gibraltarvallen inom stadsdelen Johanneberg och Krokslätt*, vilken planerar inrymma ny bebyggelse i form av bostäder och verksamheter.

HSB Göteborg har vunnit en markanvisningstävling inom detaljplanen och planerar att bygga 109 lägenheter, 99 av dessa är vanliga lägenheter och 10 är BMSS-lägenheter (bostäder med särskild service).

Denna utredning syftar till att beräkna antalet bil- och cykelparkeringsplatser som HSB behöver bygga inom området utifrån gällande riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad. Vidare är syftet att föreslå åtgärder som kan implementeras för att underlätta och främja ett hållbart resande utifrån gällande riktlinjer och skapa en god tillgänglighet till kvarteret.

Utredningen har tagits fram i samråd med HSB, Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret i Göteborgs Stad.

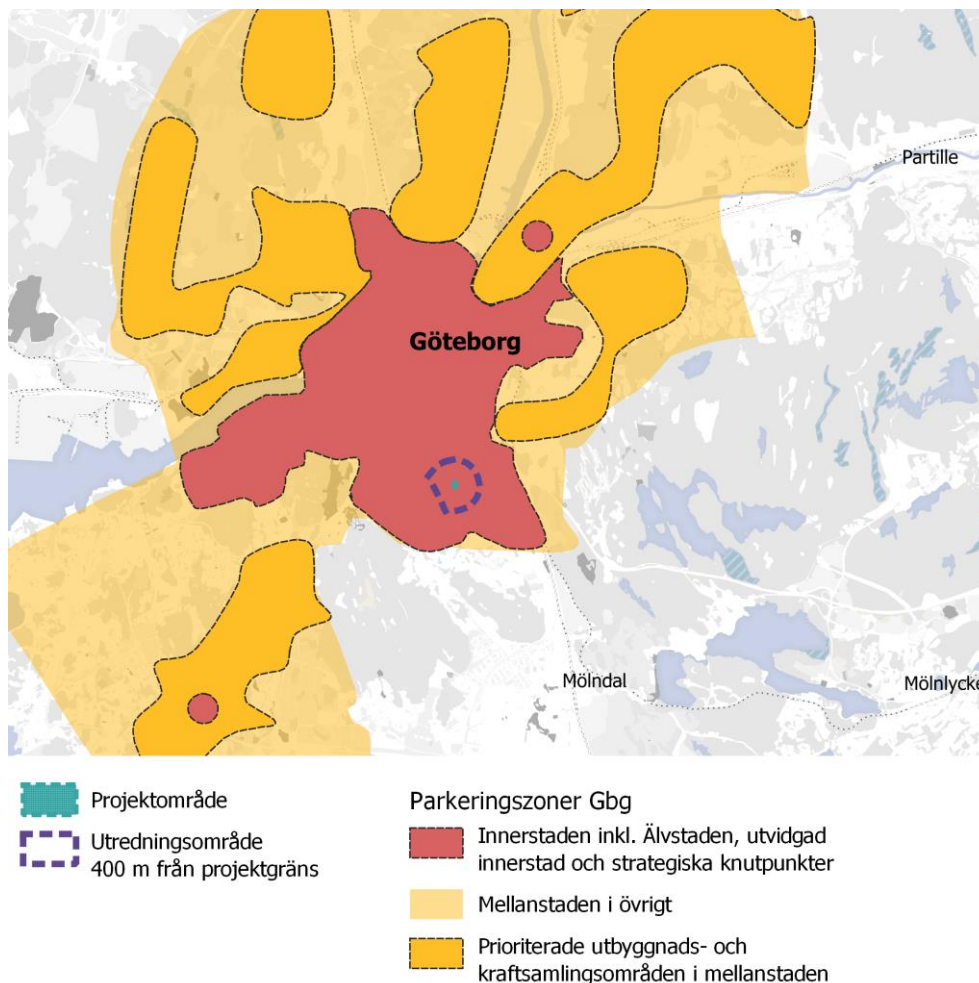
2. Mobilitets- och parkeringsutredning

Denna utredning utgår från Göteborgs stads anvisningar ”*Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*”. Arbetsprocessen består av fyra steg. Först avgörs vilket normalspann som är relevant för projektet, därefter analyseras läget mer i detalj, liksom projektspecifika förutsättningar och möjliga mobilitetsåtgärder.

2.1 Normalspann (analyssteg 1)

Val av normalspann

I det första steget avgörs vilket normalspann som ska ligga till grund för bedömningen om lämpligt parkeringstal för bil och cykel. Som framgår av Figur 2-1 ligger projektområdet i den röda zonen A: *Innerstaden inklusive Älvstaden* enligt ”*Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*”.



Figur 2-1 Områdets placering i förhållande till Göteborgs Stads parkeringszoner. © OpenStreetMap bidragsgivare.

Bilparkering

Lägenheter

Enligt riktlinjerna är områdets normalspann för bilparkering 0,2 – 0,5 bilparkeringsplatser per lägenhet. Normalspannet inkluderar besöksparkering. Startvärdet för bilparkering är 0,5 bilparkeringsplatser per lägenhet.

Avsteg från normalspann

Dagens bilinnehav i projektområdet är **0,33** bilar per hushåll (besöksparkering och förmånsbilar inkluderat). Då bilinnehavet i utredningsområdet ligger långt under övre delen av normalspannet föreslås därför ett avsteg från normalspannet.

För att normalspannets övre värden bättre ska spegla genomsnittligt bilinnehav bland hushåll i flerbostadshus i aktuell del av staden föreslås en sänkning från 0,5 till 0,45. I Bilaga 1 – *Avsteg från normalspann* har bilinnehavet i området utretts

samt att en justering av normalspannet motiverats. Denna justering är godkänd av Göteborgs stad.¹

BMSS – bostäder med särskild service

Enligt riktlinjerna ska parkeringstalet för kategoriboenden sättas nära noll inom zon A, besöksparkering inkluderat. Vidare står att "[v]id kategoriboenden med personal bedöms parkering för personal utifrån platsens förutsättningar och verksamhetens behov." Enligt tidigare vägledning för parkeringstal för Göteborgs stad går det 4 sysselsatta per 1 000 kvm boende med service.² Enligt samma dokument baseras parkeringstalen på max 15 % bilandel vid arbetsresor i lägen med god kollektivtrafiktillgänglighet, vilket anses gälla för den planerade exploateringen.

Bilparkeringsefterfrågan för sysselsatta kan därför beräknas till 0,6 bpl/1 000 kvm. Eftersom riktlinjerna föreskriver parkeringstal nära noll, besöksparkering inkluderat, kan den samlade efterfrågan likställas med verksammas efterfrågan. Antalet sysselsatta kan antas vara 1 per 6 boende,³ vilket ger 24 boende per 1 000 kvm (eller drygt 40 kvm per boende) och en parkeringsefterfrågan på 0,03 bpl/lägenhet.

Cykelparkering

Lägenheter

Enligt Göteborg Stads riktlinjer för parkering och mobilitet ska det finnas 2 cykelplatser i källare/förråd/cykelrum per lägenhet samt 0,5 platser för korttidsparkering/besöksparkering. Startvärdet för cykelparkering är 2,5 cykelparkeringsplatser per lägenhet.

BMSS – bostäder med särskild service

Det antas att 50 % av de boende har besökare på plats samtidigt, utöver ovan gjorda antaganden för bilparkering, vilket innebär att cykelparkering ska ordnas för 4 sysselsatta och 12 samtidigt besökare per 1 000 kvm. Enligt gällande riktlinjer för mobilitet och parkering ska det finnas cykelparkering för 25 % av sysselsatta och 11 % av besökarna (för stadsdelen Centrum).⁴ Det innebär totalt 2,5 cpl/1 000 kvm eller 0,20 cpl per BmSS-lägenhet (avrundat uppåt).

¹ Mail från Viktor Sköldstedt den 15 maj 2019

² Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov. Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret. 2011

³ <http://www.aldreicentrum.se/till-tidskriften/2012/Omsorg-i-forandring--20-ar-med-Adel/Vikariefragan-stoppar-ofta-vidareutbildning/FAKTA--Antal-anstallda/> [2017-06-07].

⁴ Se sid. 53.

Resultat analyssteg 1

Startvärdet för bil- och cykelparkering redovisas i Tabell 2-1.

Tabell 2-1 Visar startvärdet för bil- och cykelparkering för lägenheter och verksamheter.

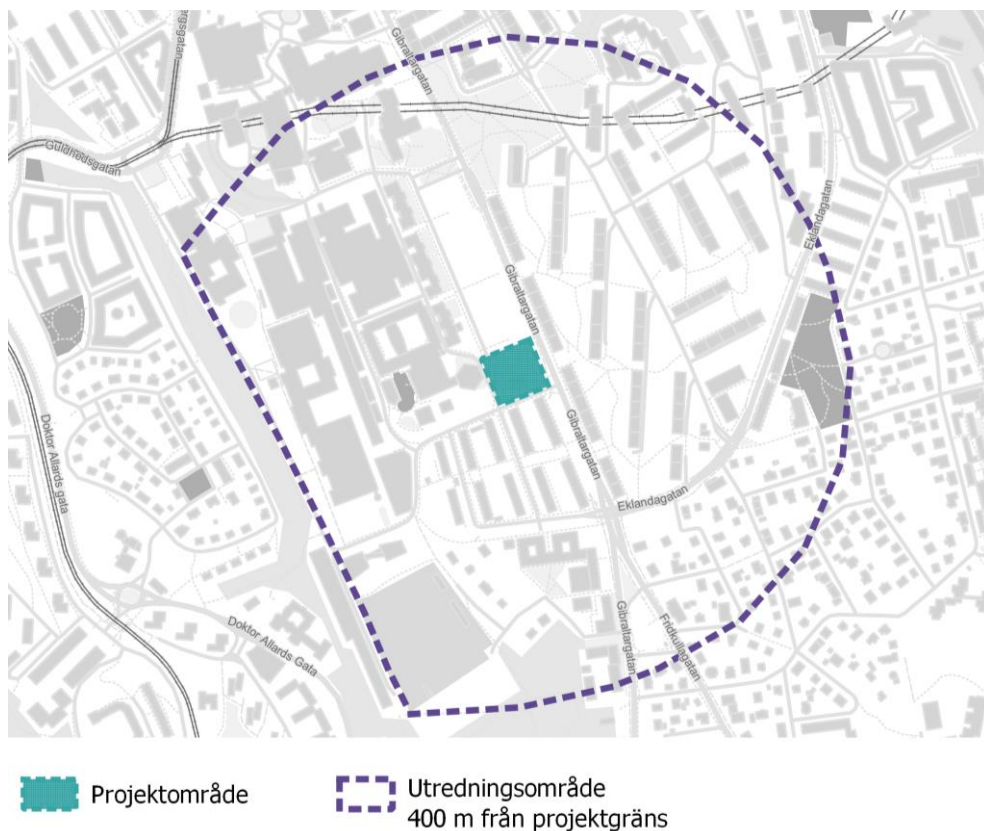
	Lägenheter	BMSS
Bilparkering	0,45 bilparkeringsplatser per lägenhet	0,03 bilparkeringsplatser per bostad
Cykelparkering	2,5 cykelparkeringsplatser per lägenhet.	0,20 cykelparkeringsplatser per lägenhet.

2.2 Lägesbedömning (analyssteg 2)

I det andra steget analyseras den specifika platsens läge i staden mer i detalj. Hur blir den sammanvägda tillgängligheten och hur kan människors vardagsliv fungera i området?

Utredningsområde

Området utreds enligt illustrerat i Figur 2-2 nedan. Väster om området finns en brant stigning vilket fungerar delvis som en barriär. Därför har utredningsområdet justerats enligt Figur 2-2



Figur 2-2 Utredningsområde. © OpenStreetMap bidragsgivare.

Lokalt torg

Projektområdet är lokaliserat i zon A, *Innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter*, och avdrag för närhet till lokalt torg kan därför inte ges.

Sammanvägd tillgänglighet

Kollektivtrafik

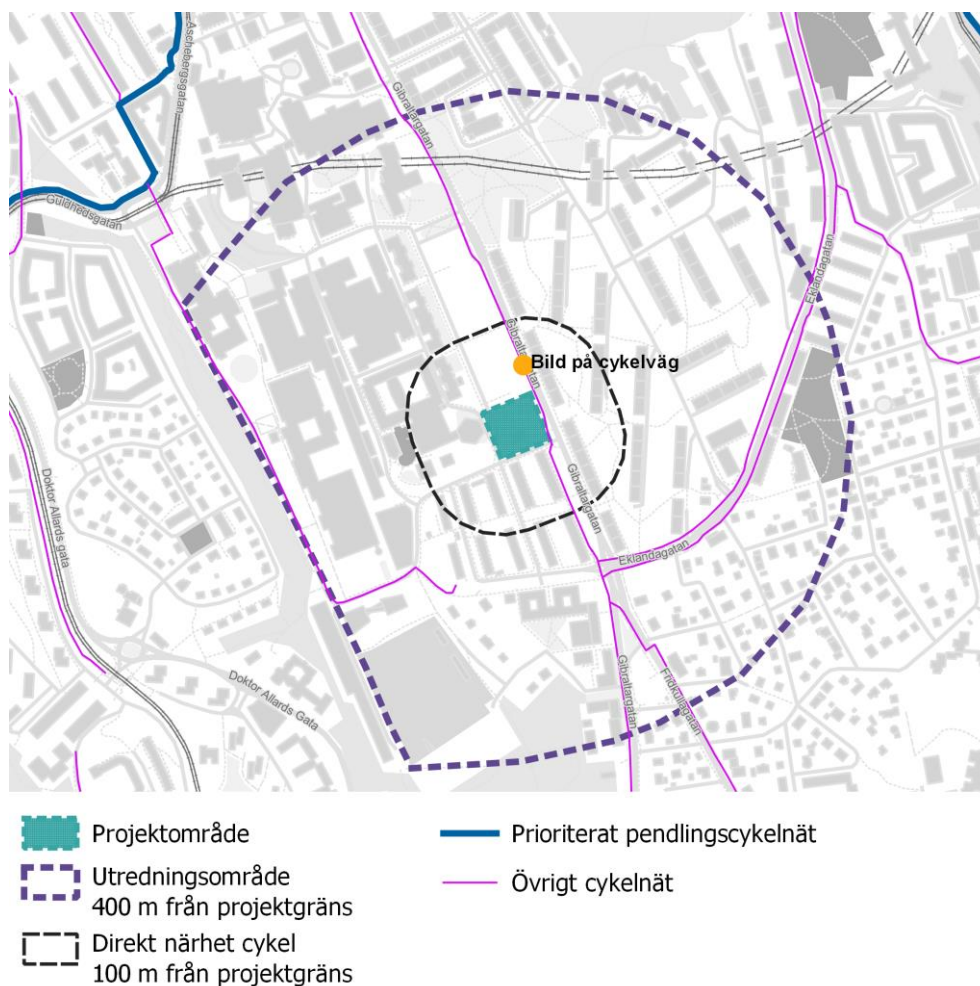
Projektområdet försörjs med stombusslinje 19 och 18 som under stora delar av dygnet trafikerar hållplatserna med 10-minuters trafik eller bättre under högtrafik. Busslinje 55 försörjer också området med hög turtäthet på vardagar. Från hållplatsen Bergsprängaregatan trafikerar linje 52 med en hög turtäthet under stora delar av dygnet. Ca 750 m gångväg från området ligger Chalmers som försörjs av spårvagnslinjerna 6, 7, 8, 10 och 13 samt busslinjerna 16, 158 och 753. Figur 2-3 nedan visar alla hållplatser inom 400m fågelavstånd från projektområdet. Området har alltså god tillgänglighet till kollektivtrafik.



Figur 2-3 Kollektivtrafik i utredningsområdet. © OpenStreetMap bidragsgivare.

Cykel

Tillgången till separat cykelinfrastruktur anses vara god i projektområdet. Projektområdet ligger i direkt närhet till separat cykelbana och andra trygga gaturum för cyklister. Figur 2-4 nedan visar de sträckningar Göteborg Stad har utpekat som cykelnät.



Figur 2-4 Cykelinfrastruktur. © OpenStreetMap bidragsgivare.

Separerade cykelbanor finns längs med Gibraltargatan och vidare längs med Ekländagatan och Fridkullagatan. Se Figur 2-5.



Figur 2-5 Dubbelriktad separerad cykelväg på Gibraltargatan. Se Figur 2-4 för placering. © Google.

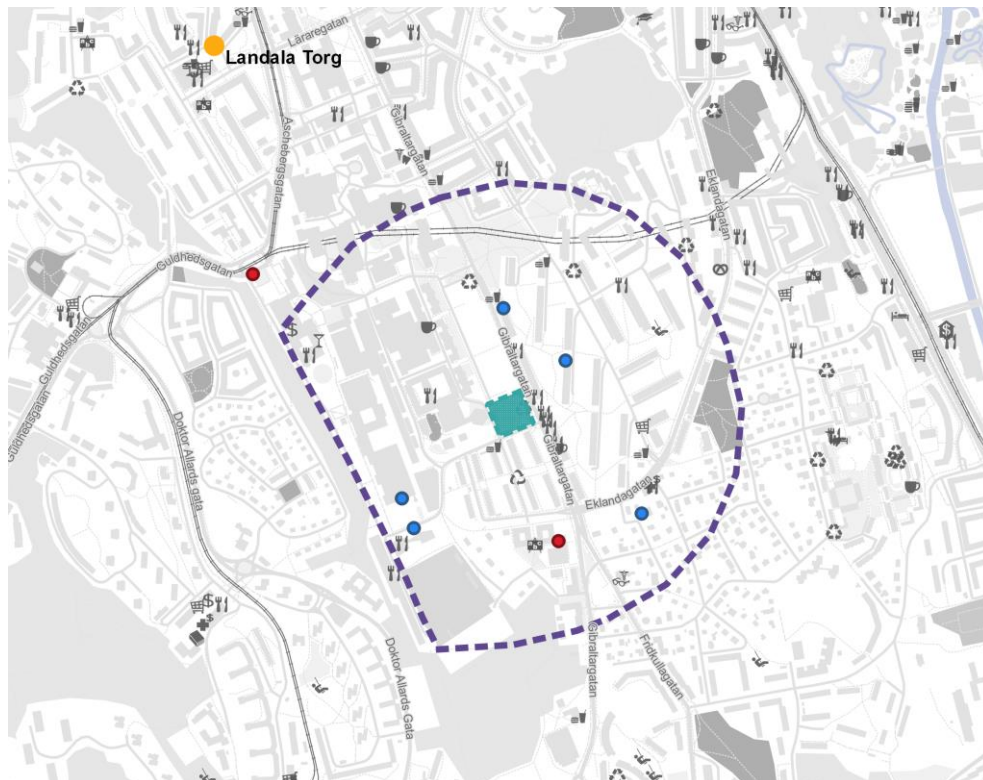
Området bedöms därför ha *direkt närhet till bra cykelinfrastruktur*.

Från projektområdet är det ca 10 minuters cykling till Korsvägen och mindre än 15 minuters cykling till Järntorget, Grönsakstorget samt Centralstationen.

Service och andra urbana verksamheter

Projektområdet ligger vid Chalmers Tekniska Högskolas. Inom utredningsområdet finns ett flertal restauranger, livsmedelsbutik, gym, apotek och idrottsplats. Det finns också förskola och grundskola klass 1–6. Precis utanför utredningsområdet ligger även gymnasium samt vårdcentral och Folktandvården. Se Figur 2-6.

Ca 5 minuter med cykel från projektområdet ligger Landala Torg. På Landala Torg finns Systembolaget, livsmedelsbutik, restauranger, idrottshall, apotek, veterinär och flertalet andra service och urbana verksamheter.



- Projektområde
- Utredningsområde
400 m från projektgräns
- Sunfleet bilpool
- Styr&Ställ

Figur 2-6 Service inom utredningsområdet. © OpenStreetMap bidragsgivare.

Övrigt

I projektområdet finns det goda möjligheter att låna både bil och cykel. Sunfleet har flertalet bilar vid olika platser i området och det finns även stationer för Styr & Ställ-cyklar som går att hyra. Placering av bil- och cykelpool visas i Figur 2-6 ovan.

Påverkas befintlig bebyggelse

Inom projektområdet finns idag Gibraltar Herrgård som kommer att flyttas till en ny plats vid Mossens idrottsplats.

Ledig kapacitet i befintliga anläggningar

Allmänna parkeringar i området (boendeparkeringar) har en hög nyttjandegrad på ca 90–95%.⁵

⁵ Dialog med Göteborg stad

I anslutning till projektområdet finns markparkering i närhet till Chalmers Tekniska Högskola. Parkeringen ägs av Akademiska hus och belägningsgraden för dessa parkeringar är okänd.

Parkeringsbolaget äger även flera parkeringsanläggningar i närområdet. Även för dessa anläggningar är belägningsgraden okänd.

Målet för HSB är dock att efterfrågan på bilparkering ska lösas på kvartersmark, dvs i det garage som anläggs inom fastigheten och som delas mellan Riksbyggen och HSB. De boende kommer ej att bli behöriga till boendeparkering.

Reglering och prissättning på parkering på gatumark

Det finns många gatumarksparkeringar inom utredningsområdet, som förvaltas av Göteborgs Stads Parkering. Avgiften för parkeringen är 15 kr/tim helgfri mån-lör 08-18, övrig tid 2 kr/tim, undantaget Wallenbergsgatan med avgift 5 kr/tim alla dagar 08-21, övrig tid 2 kr/tim. Nedan listas gatuparkeringarna och antal platser i utredningsområdet:

- ▶ Gibraltarvallen, 354 platser
- ▶ Chalmers, 55 platser
- ▶ Wallenbergsgatan, 6 platser
- ▶ Sven Hultins Plats 1-2, 14 platser
- ▶ Eklandagatan, 8 platser

Därtill finns ett antal gator inom utredningsområdet med parkering tillåten 24 timmar, avgiftsfritt. Det finns således en risk för att boende inom den bebyggelse som här utreds väljer att parkera på dessa gator istället för i det garage som byggs inom den egna fastigheten. Detta skulle i så fall innebära minskad kostnadstäckning för garaget och ökat antal parkerade bilar på närliggande gator utan parkeringsavgift. Dessa risker kan emellertid hanteras genom att staden inför P-reglering på gator där det saknas.

Byggskede

Inga befintliga boendes eller verksamheters mobilitet och parkering påverkas under byggskedet.

Resultat analyssteg 2

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att tillgängligheten med cykel och kollektivtrafik är god till projektområdet. Från projektområdet nås även många målpunkter till fots. Tillgängligheten för de olika trafikslagen, tillgången till service och andra urbana verksamheter kombinerat med läget i staden ger goda möjligheter för boende i projektområdet att leva utan bil.

Bilparkering

Lägenheter

Projektområdet anses ha god sammanvägd tillgänglighet och därför görs ett avdrag på 0,05 bilplatser per lägenhet. Bilparkeringstalet för projektet är efter analyssteg två 0,40 bilparkeringsplatser per lägenhet.

BMSS

Lägesbedömningen i analyssteg 2 påverkar inte bilparkeringstalet för bostäder med särskild service. Bilparkeringstalet kvarstår därför på 0,03 bilparkeringsplatser per bostad.

Cykelparkering

Lägenheter

Projektområdets goda sammanvägda tillgänglighet ger goda förutsättningar till resor utan bil. Cykelparkeringstalet höjs därför med 0,05 cykelplatser per lägenhet. Cykelparkeringstalet för projektet är efter analyssteg två 2,55 cykelparkeringsplatser per lägenhet.

BMSS

Lägesbedömningen i analyssteg 2 påverkar inte cykelparkeringstalet för bostäder med särskild service. Cykelparkeringstalet kvarstår därför på 0,20 cykelparkeringsplatser per bostad.

Sammanställning

Tabell 2-2 Parkeringstal för bil- och cykelparkering efter sänkningar och höjningar i analyssteg 2.

	Lägenheter	BMSS
Bilparkering	0,40 bilparkeringsplatser per lägenhet	0,03 bilparkeringsplatser per bostad
Cykelparkering	2,55 cykelparkeringsplatser per lägenhet.	0,20 cykelparkeringsplatser per lägenhet.

2.3 Projektanpassning (analyssteg 3)

Lägenhetssammansättning

HSB:s lägenhetsbestånd består av ca 26 % små lägenheter och ca 5 % stora lägenheter, vilket innebär att en genomsnittlig lägenhetsfördelning antas då det varken finns en övervägande del små eller stora lägenheter. Lägenhetsfördelningen visas i Tabell 2-3.

Tabell 2-3 Lägenhetsfördelning.

Lägenhetsstorlek	BOA	Antal
1 rok	32-36 kvm	3
1,5 rok	34-45 kvm	22
2 rok	47-64 kvm	38
3 rok	69-76 kvm	31
4 rok	70-88 kvm	5
BMSS		10
Totalt		109

Möjligheter till samnyttjande av parkering

Eftersom parkeringen planeras i eget garage kommer samnyttjande med andra aktörers fastigheter ej att bli aktuellt.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Garaget kommer ägas och administreras av fastighetsägaren, vilket innebär att fastighetsägaren själv kommer ha rådighet över prissättning. I nuläget har en månadsavgift om 1 300 kr/garageplats exkl. moms antagits vara en rimlig nivå med hänsyn rådande prisbild i närområdet och betalningsvilja för parkering. För att få full kostnadstäckning beräknas en månadsavgift på åtminstone 2 000 kr behöva tas ut av användarna. Den antagna månadsavgiften är preliminär och kan komma att revideras längre fram i processen.

Fördelning av parkeringsplatser

Hur fördelningen av parkeringsplatser mellan boende och besökare ska ske är ännu inte fastställt utan det kommer definieras längre fram i processen.

Totalt kommer det att förberedas för två platser för rörelsehindrade i garaget, gemensamt för Riksbyggens och HSB:s räkning.

Resultat analyssteg 3

Bilparkering

Lägenheter

Inga påslag eller avslag för bilparkering görs i analyssteg 3 då projektets lägenhetsbestånd varken består av övervägande del stora eller små lägenheter och då särskilt goda samnyttjandemöjligheter saknas. Bilparkeringstalet kvarstår därför på 0,40 bilparkeringsplatser per lägenhet.

BMSS

Bilparkeringstalet för BMSS-lägenheter påverkas inte av analyssteg 4. Parkeringsstalet kvarstår därför på 0,03 parkeringsplatser per BMSS-lägenhet.

Cykelparkering

Lägenheter

Inga påslag eller avslag för cykelparkering görs i analyssteg 3 då projektets lägenhetsbestånd varken består av övervägande del stora eller små lägenheter. Cykelparkeringstalet kvarstår därför på 2,55 cykelparkeringsplatser per lägenhet.

BMSS

Cykelparkeringstalet för BMSS-lägenheter påverkas inte av projektanpassningen i analyssteg 3. Parkeringstalet för cykel kvarstår därför på 0,20 cykelparkeringsplatser per lägenhet.

Sammanställning

Resultatet av analyssteg 3 redovisas i Tabell 2-4.

Tabell 2-4 Parkeringstal för bil- och cykelparkering efter sänkningar och höjningar i analyssteg 2.

	Lägenheter	BMSS
Bilparkering	0,40 bilparkeringsplatser per lägenhet	0,03 bilparkeringsplatser per bostad
Cykelparkering	2,55 cykelparkeringsplatser per lägenhet.	0,20 cykelparkeringsplatser per lägenhet.

2.4 Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

I det fjärde steget föreslås lösningar för att erhålla god mobilitet. Syftet med mobilitetsåtgärder är att ge nya möjligheter till mobilitet och minska behovet att äga och använda bil.

Baspaketet

Nedan beskrivs de åtgärder som ingår i baspaketet uppdelat efter åtgärdsområde information, kollektivtrafik, cykel och bil. Vid införandet av samtliga åtgärder i Baspaketet kan bilparkeringstalet reduceras med 0,05 bilparkeringsplatser per lägenhet.

Information

- ▶ Startpaket till nyinflyttade

Ett mobilitetspaket ordnas till alla boende vid inflyttning under hela avtalstiden. Paketet kan exempelvis innehålla information om lokala målpunkter och hållplatser, om hållbart resande, uppgifter/länkar till mer information, eventuella samåkningsmöjligheter i området med mera.

Startpaketet kommer även innehålla någon fysisk present som underlättar resor utan bil såsom reflex, paraply, väska, regnponcho, cykelbelysning, sadelskydd eller liknande. Syftet är att uppmuntra de boende att göra sina resor till fots, på cykel, kollektivt eller med poolbil, istället för att behöva ha egen bil.

Det exakta upplägget på startpaketet är ännu inte beslutat, utan kommer att arbetas fram och finnas klart till inflyttning.

- ▶ Löpande information om mobilitet

De boende hålla löpande informerade om fastighetens särskilt goda förutsättningar för att resa hållbart. Informationen kan handla om nya spårvagnstider, nya fordon i cykel- och bilpoolerna, påminnelse om att det är ”dags att rulla ut cykeln inför våren” och liknande.

Syftet ska vara att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på parkeringar inte ökar över tid.

Kollektivtrafik

- ▶ Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 30 dagar för nyinflyttade

Kostnadsfritt månadskort på kollektivtrafiken i Göteborg erbjuds till de nya boende. Ett kort per lägenhet erbjuds under hela avtalsperioden. Syftet är att uppmuntra till nya resvanor och prova på att resa kollektivt.

Cykel

- ▶ Erbjud god cykelparkering

Cykelparkeringarna kommer att vara lättillgängliga, trygga och stöldsäkra. Minst hälften av platserna är väderskyddade. Cykelpump ska finnas nära parkeringarna. Cykelparkeringarna ska hållas rena och snygga och en årlig sanering av gamla cyklar ska ske genom fastighetsägarens försorg. Syftet är att så många som möjligt ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.

- ▶ Lastcykelparkeringar

Plats för minst fyra lastcyklar per 100 lägenheter. Ytorna för dessa ska redovisas i bygglovsprocessen. Platserna kan ersätta ordinarie cykelparkeringsplatser. Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses. Syftet är att boende ska kunna förvara även sina mer skrymmande cyklar.

För HSB innebär åtgärden att fyra platser för lastcyklar kommer att finnas i byggnaden i anslutning till övrig cykelparkering.

Bil

- ▶ Begränsning av fasta parkeringsplatser

Max 50 % av platserna får vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivare och att färre platser därmed behövs.

- ▶ Parkeringshyran särredovisas

Parkering får inte ingå i lägenhetskontraktet. Kostnad för bilparkering ska särredovisas på avtal och avier. Syftet är att tydliggöra verklig kostnad för bilinnehav, samt att ta ett steg mot bättre kostnadstäckning.

▶ Bilpoolsplatser

En utpekad plats för poolbil ska redovisas per 100 lägenheter. För HSB innebär detta 1 bilpoolsplats. Bilpoolsplatserna ska lokaliseras i ett attraktivt läge inom eller i direkt anslutning till området. Platserna ska vara utöver de ordinarie parkeringar som krävs. Årlig uppföljning ska ske och ökad efterfrågan ska tillgodoses. Syftet är att ge utrymme för att kunna etablera en bilpool i området.

I området kring Gibraltarvallen finns idag gott om bilpoolsplatser. Inom 300 meter från byggnaden finns 15 bilpoolsplatser, vilka är öppna för allmänheten⁶. Dessa platser antas uppfylla de boendes behov av bilpoolsplatser.

Stjärnpaket

För att kunna göra ytterligare en reduktion av bilparkeringstal kompletteras baspaketet med mobilitetsåtgärder ur stjärnpaketet. Stjärnpaketet införs i tre steg, varav totalt sex mobilitetsåtgärder behöver införas för maximalt avdrag. Tre av dessa åtgärder ska vara stjärnmarkerade. HSB har valt att införa följande mobilitetsåtgärder för Gibraltarvallen:

Information

▶ Årlig mobilitetsaktivitet

Fastighetsägaren genomför en årlig mobilitetsaktivitet. Mobilitetsaktiviteten genomförs företrädesvis på våren i anslutning till att cykelsäsongen startar, och besökarna ska minst erbjudas fri cykelservice. Aktiviteten kan ha olika upplägg, och fokus ska ligga på gående, cyklist, kollektivtrafikresenärer och användare av bilpoolsbilar. Syftet är att på ett återkommande och positivt sätt hålla mobilitetsfrågan levande bland de boende.

Kollektivtrafik

▶ Kostnadsfritt kollektivtrafikkort 90 dagar för nyinflyttade (Stjärnåtgärd) ☆

Kostnadsfritt 90 kollektivtrafikkort på kollektivtrafiken i Göteborg erbjuds till de nya boende. Ett kort per lägenhet under hela avtalsperioden. Denna åtgärd ersätter 30 dagars kort i baspaketet. Syftet med 90 dagars kort är att gå från att prova på att resa med kollektivtrafiken till att faktiskt etablera en vana bland de boende att resa kollektivt.

Cykel

▶ Cykelservicerum

⁶ Sunfleet, <https://www.sunfleet.com/bilpooler/>

Cykelservicerum med automatiska dörrar och lämplig utrustning ordnas för de boende. Rummen ska hållas i god kontinuerlig drift och tillgodose möjligheter att tvätta, reparera och underhålla sin egen cykel. Det ska finnas minst ett servicerum per 100 lägenheter på rimligt gångavstånd från cykelparkeringarna. Syftet är att underlätta för boende att hålla sin cykel i trim och uppmuntra fler att förlänga cykelsäsongen.

► Cykelpool med specialcyklar (Stjärnåtgärd) ☆

Cykelpool ska ordnas inom området, med flera sorters attraktiva specialfordon såsom elcyklar, lastcyklar, cykelkärror, ihopfällbara cyklar och liknande. Tillgång till poolen ska vara kostnadsfri för de boende. Poolen ska omfatta minst 3 olika fordon per 100 lägenheter och ska ordnas på platser utöver kravet på lastcykelplatser. Bokningssystemet för cykelpoolen ska vara enkelt och kan samordnas med bokning av t.ex. bilpool och tvättstuga.

Efterfrågan ska följas upp årligen och tillgodoses. Syftet är att möjliggöra fler typer av ärenden med cykel.

För HSB innebär åtgärden att 3 fordon ska ordnas på platser utöver kravet på lastcykelplatser.

Bil

► Begränsning av fasta parkeringsplatser, utökad nivå

Max 10 % av platserna får vara fasta/personliga. Syftet är att platserna ska utnyttjas effektivt och inte stå tomma i onödan.

Fastighetsägarens egna förslag

► Elfordonspool med nya typer av elfordon (Stjärnåtgärd)⁷ ☆

En elfordonspool ordnas inom området, där fordonen kan bokas via exempelvis en app. Elfordonspoolen innefattar 2 elfordon per 100 lägenheter. Syftet med elfordonspoolen är att ersätta korta till medellånga (0-2 mil) bilresor. De större fordonen i poolen är tänkta för att hämta/lämna personer och varor samt för egna service- och nöjesresor. De mindre fordonen i poolen är tänkta främst för service- och nöjesresor i närområdet. Poolen ska innehålla minst ett större fordon av typen Zbee⁸ eller motsvarande samt ett mindre fordon av typen elsparkcykel. Bokningssystemet ska vara enkelt och kan samordnas med bokning av t.ex. bilpool, cykelpool och tvättstuga.

⁷ Godkänd av Göteborgs stad i samtal med David Backelin 20 juni 2019

⁸ <https://cleanmotion.se/zbee/>

Resultat analyssteg 4

Bilparkering

Lägenheter

För de mobilitetsåtgärderna listade ovan ges ett avdrag på 0,2 bilparkeringsplatser per lägenhet. Detta innebär att samtliga steg av analyssteg 4 - Mobilitetsåtgärder kommer att genomföras. Bilparkeringsstalet för projektet är efter analyssteg fyra 0,20 bilparkeringsplatser per lägenhet.

BMSS

Bilparkeringsstalet för BMSS-lägenheter påverkas inte av analyssteg 4. Parkeringsstalet kvarstår därför på 0,03 parkeringsplatser per BMSS-lägenhet.

Cykelparkering

Lägenheter

Inga påslag eller avslag för cykelparkering görs i analyssteg 4. Cykelparkeringsstalet kvarstår därför på 2,55 cykelparkeringsplatser per lägenhet.

BMSS

Cykelparkeringsstalet för BMSS-lägenheter påverkas inte av mobilitetsåtgärder i analyssteg 4. Parkeringsstalet för cykel kvarstår därför på 0,20 cykelparkeringsplatser per lägenhet.

Sammanställning

Resultatet av analyssteg 4 redovisas i Tabell 2-5.

Tabell 2-5 Parkeringsstal för bil- och cykelparkering efter sänkningar och höjningar i analyssteg 2.

	Lägenheter	BMSS
Bilparkering	0,20 bilparkeringsplatser per lägenhet	0,03 bilparkeringsplatser per bostad
Cykelparkering	2,55 cykelparkeringsplatser per lägenhet.	0,20 cykelparkeringsplatser per lägenhet.

Nedan visas det antal bil- och cykelparkeringsplatser som enligt Göteborgs Stads riktlinjer behöver tillgodoses på tomtmark.

Tabell 2-6 Antal parkeringsplatser enligt Göteborgs Stads riktlinjer för mobilitet och parkering.

Färdmedel	Antal parkeringsplatser
Bil	21 (20 för vanliga lgh, 1 för BMSS-lgh)
Cykel	255 (253 för vanliga lgh, 2 för BMSS-lgh)

Bilaga 1 - Avsteg från normalspann

Enligt *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* ska det övre delen av normalspannet ligga i ungefärlig nivå för genomsnittligt bilinnehav bland hushåll i flerbostadshus i aktuell del av staden. Se citat nedan: *Normalspannen inkluderar besöksparkering. De övre värdena i intervallen ligger ungefär i nivå med genomsnittligt bilinnehav bland hushåll i flerbostadshus i aktuell del av staden.*⁹

Då bilinnehavet i utredningsområdet ligger långt under övre delen av normalspannet föreslås därför ett avsteg från normalspannen. Detta ska göras enligt *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*:

*Ibland är det lämpligt att antingen under- eller överstiga normalspannet för antal parkeringsplatser. I dessa fall ska kommunen och/eller byggherren dokumentera motiv och konsekvenser av valt parkeringstal. Om normalspannet överstigs ska kommunen eller byggherren särskilt klarlägga varför andra mobilitetslösningar än bilparkering inte förväntas tillgodose verksamhetens eller de boendes mobilitet.*¹⁰



Figur 2-7 Bilinnehav per hushåll 2017. © OpenStreetMap bidragsgivare. Källa: Statistik Göteborg.

⁹ Anvisningar till - Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, s.18

¹⁰ Anvisningar till - Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, s.15

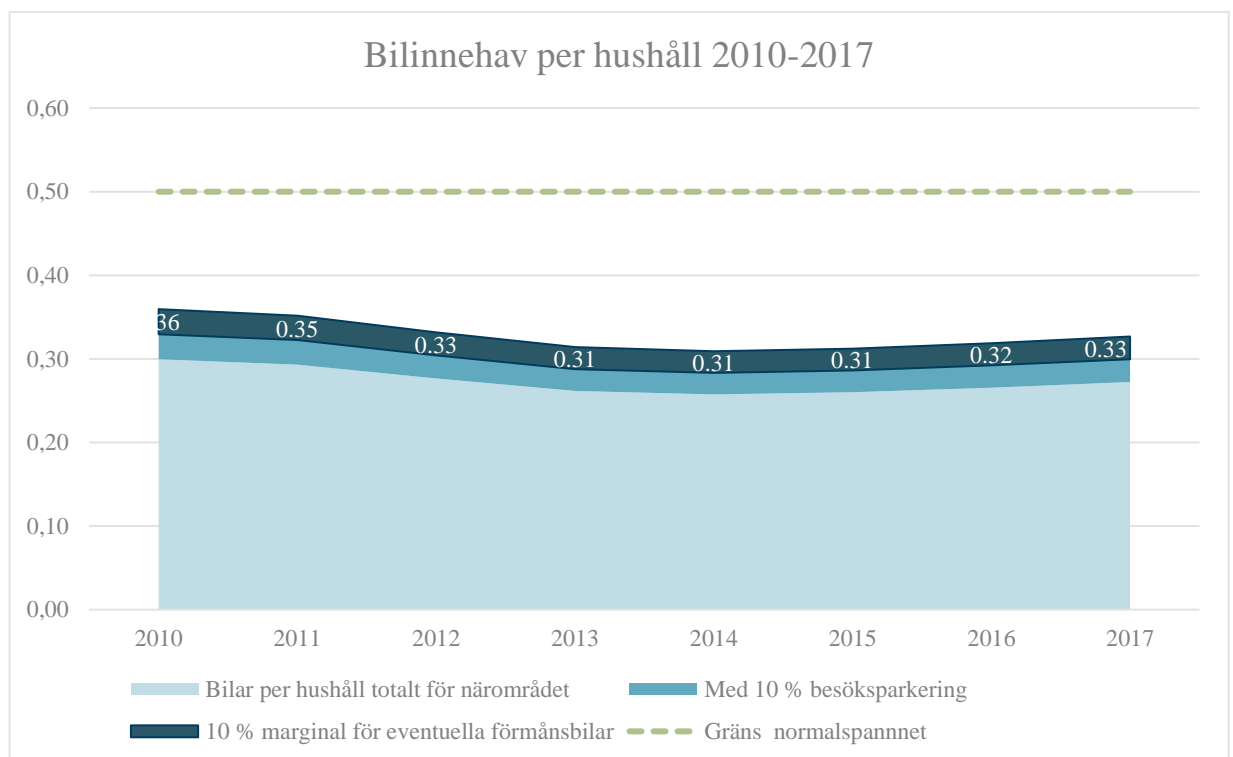
2.1 Bakgrund

Från 2010 har bilnehavet i jämförbara områden¹¹ i anslutning till utredningsområdet legat på en nivå strax under 0,3 bilar per hushåll, se Figur 2-8. År 2017 låg bilnehavet på 0,27 bilar per hushåll.

För att från detta bilnehav få fram ett beräknat behov av parkeringsplatser har vissa justeringar gjorts:

- Data kommer från statistik.goteborg.se där eventuella förmånsbilar inte är medräknade. För att kompensera för detta har en marginal på ytterligare 10 % adderats.
- Besöksparkering antas utgöra 10 % av den totala parkeringsmängden.

Med adderad marginal för besöksparkering och förmånsbilar ger detta ett behov av parkeringsplatser på ca **0,33** platser per lägenhet (2017 års utfall). Grafen i Figur 2-8 visar bilnehavet i utredningsområdet de senaste åtta åren (medelvärde av jämförbara områden inom utredningsområdet) med pålagd marginal.



Figur 2-8 Bilnehav i utredningsområdet över tid, från 2010-2017.

¹¹ Områden med en hög andel småhus har tagits bort då normalspannet ska representera bilnehavet i flerbostadshus

Området har idag ett antal studentlägenheter vilka kan tänkas ha ett lägre bilinnehav än övriga lägenheter. För att undersöka vad utfallet blir för bilinnehavet i övriga hushåll om studenthushållen har ett markant lägre bilinnehav gjordes en beräkning där studenthushållen räknades bort från de totala hushållen, och där det antogs att bilinnehavet i de borträknade hushållen var 5 % (1 av 20 hushåll äger bil). När de ca 700 studentlägenheterna räknats bort hade närområdet 2017 ett bilinnehav på cirka 0,32 bilar per hushåll. Med adderad marginal ger detta ett behov av parkeringsplatser på ca **0,38** per lägenhet (2017 års utfall).

Normalspannets övre gräns för området är 0,5 vilket är ca **30%** över dagens beräknade behov, marginaler inkluderade samt justerat för en hög andel studentbostäder.

På grund av områdets betydligt lägre bilinnehav idag och med bakgrund i att bilinnehavet varit betydligt lägre än 0,5 de senaste åtta åren bedöms normalspannet i detta projekt kunna justeras till 0,45. Detta innebär att efter områdets goda tillgänglighet har tillgodoräknats ligger parkeringstalet på 0,4. Detta är med marginal över genomsnittet i området idag, även med extra marginal för eventuella förmånsbilar, besöksparkering samt med en justering gjort för den höga andelen studentbostäder i området.

Uppdatering med nya data från Göteborg stad

Efter att ett första utkast av detta material skickat till Trafikkontoret, Göteborgs Stad återkom staden med ett annat datasett vilket såg något annorlunda ut. Detta avsnitt beskriver skillnaderna mellan de två datasetten.

Med detta datasett fås att bilinnehavet i närliggande jämförbara basområden, inklusive förmånsbilar, är 0,31 bilar per hushåll (jämför med tidigare beräknat 0,3). Med marginal för 10 % besöksparkering fås då **0,35 bilar** per hushåll. Skälet till att siffrorna mellan de två datasetten skiljer sig antas vara:¹²

- För det första är det två helt olika register vilket alltid ger ”problem”
- Bostäder som står tomma under renovering
- Bostäder där ingen har skrivit sig av olika anledningar, studenter, övernattningslägenheter, företagsbostäder osv
- Det kan handla om eftersläpningar i båda registren

Området ligger nära ett universitet så av ovan anledningar finns skäl att tro att många av de lägenheter som inte är registrerade som hushåll bebos av studenter. Detta riskerar att höja bilinnehavet per hushåll i området (mot det verkliga) då studenthushåll tenderar att äga färre bilar jämfört med hushåll där de boende förvärvsarbetar. Då det därför i den data som redovisas kan finnas en skevhet där bristen av studenthushåll redan påverkar bilinnehavet görs ingen ytterligare korrigering för studenthushåll.

¹² Enligt maildialog med Statistisk analys på Stadsledningskontoret

Sammanfattning

För att normalspannets övre värden bättre ska spegla *genomsnittligt bilinnehav bland hushåll i flerbostadshus i aktuell del av staden* föreslås en sänkning från 0,5 till 0,45. Denna sänkning görs med marginaler tagna för de osäkerheter som finns i bilinnehavsstatistiken. Denna slutsats gäller oavsett datasett (statistikdatabas.goteborg.se eller Trafikkontorets data vilken kommer från SCB). Viktigt är också att absoluta majoriteten¹³ av lägenheterna i området är byggda före 2010 och har därmed inte byggts med moderna krav på cykelparkering, bilpool och andra mobilitetsåtgärder. Det är därför rimligt att anta att nivån på mobilitetstjänster ligger under den lägsta nivån, utan mobilitetsåtgärder, som byggs i dagens projekt.

¹³ Ca 96%