

PM 2014:36

Rasmus Sundberg
Caroline Mattsson

2014-08-26

Parkeringsförslag för bostäder på Gibraltarvallen

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Göteborgs Stad håller på att upprätta en detaljplan för Gibraltarvallen där förslaget är att bygga bostäder, studentbostäder, samt lokaler för verksamheter (kontor och akademi), handel och service. Gibraltarvallen används i dagsläget som parkeringsplats för dels verksamma på Chalmers, dels boende i området och besökare.

Ambitionen är att målsättningen för exploateringen på Gibraltarvallen ligger i linje med överenskommelsen Grön resplan Chalmers där aktörerna inom området (Göteborgs Stad, Akademiska Hus, Chalmersfastigheter, Chalmers Tekniska Högskola och Johanneberg Science Park) genom flera olika åtgärder möjliggör en expansion av antalet anställda i området utan att biltrafiken till och från området ökar. Mer konkret innebär det att det inte får byggas fler parkeringsplatser inom området som omfattas av grön resplan än vad som fanns i området 2012.

Göteborgs Stads planer på nya bostäder intill Gibraltarvallen ingår inte av grön resplan varför kommunen nu vill utreda hur många parkeringsplatser som behöver ersättas då ytan för befintlig parkering bebyggs, samt hur stor efterfrågan på parkeringsplatser som genereras av invånarna i de nya bostäderna.

I uppdraget ges förslag på åtgärder för att minska parkeringsefterfrågan från den tillkommande bebyggelsen i linje med de mål som finns i Grön resplan Chalmers och stadens mål om att biltrafiken till och från området inte ska öka, samt åtgärder för att påverka parkeringsefterfrågan från befintliga boende i närområdet.

1.2 Göteborgs Stad arbetar för ökad andel hållbart resande

Målsättningen om att minska parkeringsefterfrågan stöds av målen i flera av Göteborgs strategiska dokument, bl.a. Göteborgs Stads Miljöprogram där det står att det hållbara resandet ska öka för att minimera miljöpåverkan på från trafiken genom minskat buller, minskade utsläpp och bättre tillvaratagande av stadens ytor.

I handlingsplanen har åtgärder tagits fram som bidrar till att målen uppnås. Bl.a. står det att en fortsatt implementering av Göteborgs Stads parkeringspolicy är nödvändig för att miljömålen ska kunna nås och att strategiska parkeringsåtgärder är ett av de effektivaste styrmedlen för att locka dagens bilister till att använda mer miljövänliga färdssätt. I linje med parkeringspolicyn är syftet att minska andelen arbetspendling med bil, minska antalet långtidsuppställda bilar i gatumark och stimulera cykling och bilpooler genom att prioritera deras parkeringsbehov.

En specifik åtgärd för att minska rese- och transportbehovet är att upprätta fler gröna transportplaner vid etablering eller ombyggnad av verksamheter för att se till att byggandet inte ökar biltrafiken. En annan åtgärd är att stötta bilpoolsutvecklingen enligt de åtgärder i bilpoolsstrategin som antogs av kommunfullmäktige 2012. Flera åtgärder rör förbättringar för gång och cykel, t.ex. att skapa fler cykelparkeringar, förbättra framkomligheten för cyklister i förhållande till bil och att stärka gångstråken i staden.

1.3 Upplägg och avgränsning

Parkeringsförslaget för bostäder vid Gibraltarvallen baseras på befintliga uppgifter från Grön resplan Chalmers samt en beläggningsstudie över parkeringen längs Gibraltarvägen¹. Utöver det har annan relevant information gällande parkering i området och utbyggnadsplaner samlats in samt att en utökning av beläggningsstudien har genomförts av Trivector i juni 2014.

Upplägget har diskuterats med Göteborgs Stad vid ett uppstartsmöte och ett avstämningsmöte i juni och juli 2014. Resultaten har presenterats vid ett möte i augusti 2014.

¹ Cowi 2014. Gibraltarvallen parkeringsundersökning v 10 och v 12 år 2014.

I förslaget ingår inte åtgärder för att minska efterfrågan på parkering för de planerade studentbostäderna på Gibraltarvallen eller åtgärder riktade mot verksamheter inom akademien. Akademiska Hus löser parkering för nya verksamheter och studentlägenheter inom området inom ramen för Grön resplan Chalmers.

2. Parkeringssituationen i dagsläget

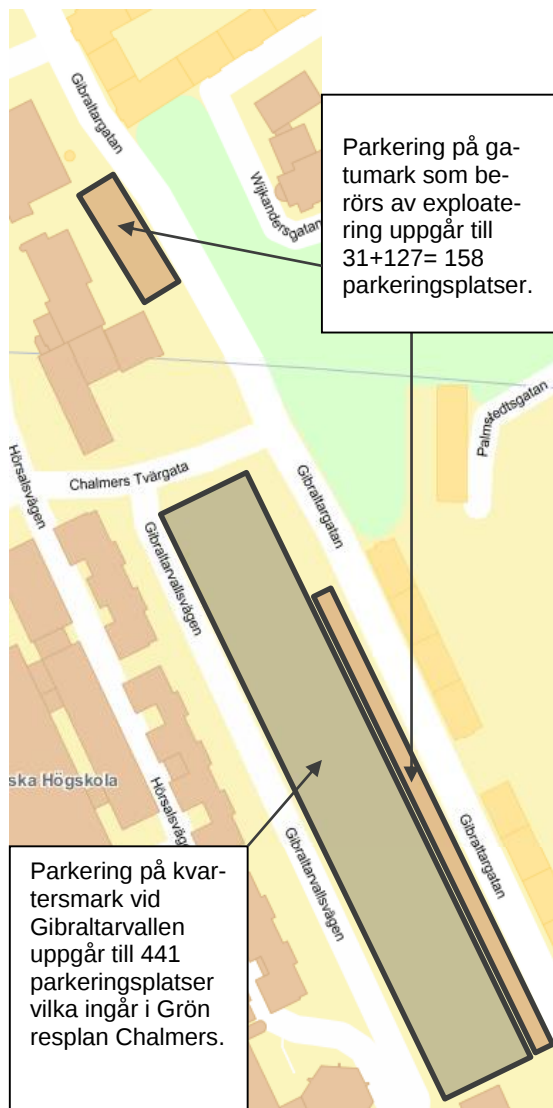
2.1 Antal parkeringsplatser

Idag finns det i det omkringliggande området i Johanneberg, se figur 2-2 område 1,2,3,8 och 9, cirka 1230 parkeringsplatser fördelat på gatumark och kvartersmark. De flesta av dessa parkeringsplatser, cirka 1000 ligger på gatumark och förvaltas av Trafikkontoret. Resterande parkeringsplatser återfinns på kvartersmark och förvaltas av flera olika fastighetsägare i området.

De platser som ligger på gatumark och som berörs av exploateringen uppgår till 158 st, undantaget kantstensparkering längs Gibraltargatan, se figur 2-1.

På Gibraltarvallen finns det därutöver 441 parkeringsplatser på kvartersmark som förvaltas av P-bolaget².

² Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag AB.

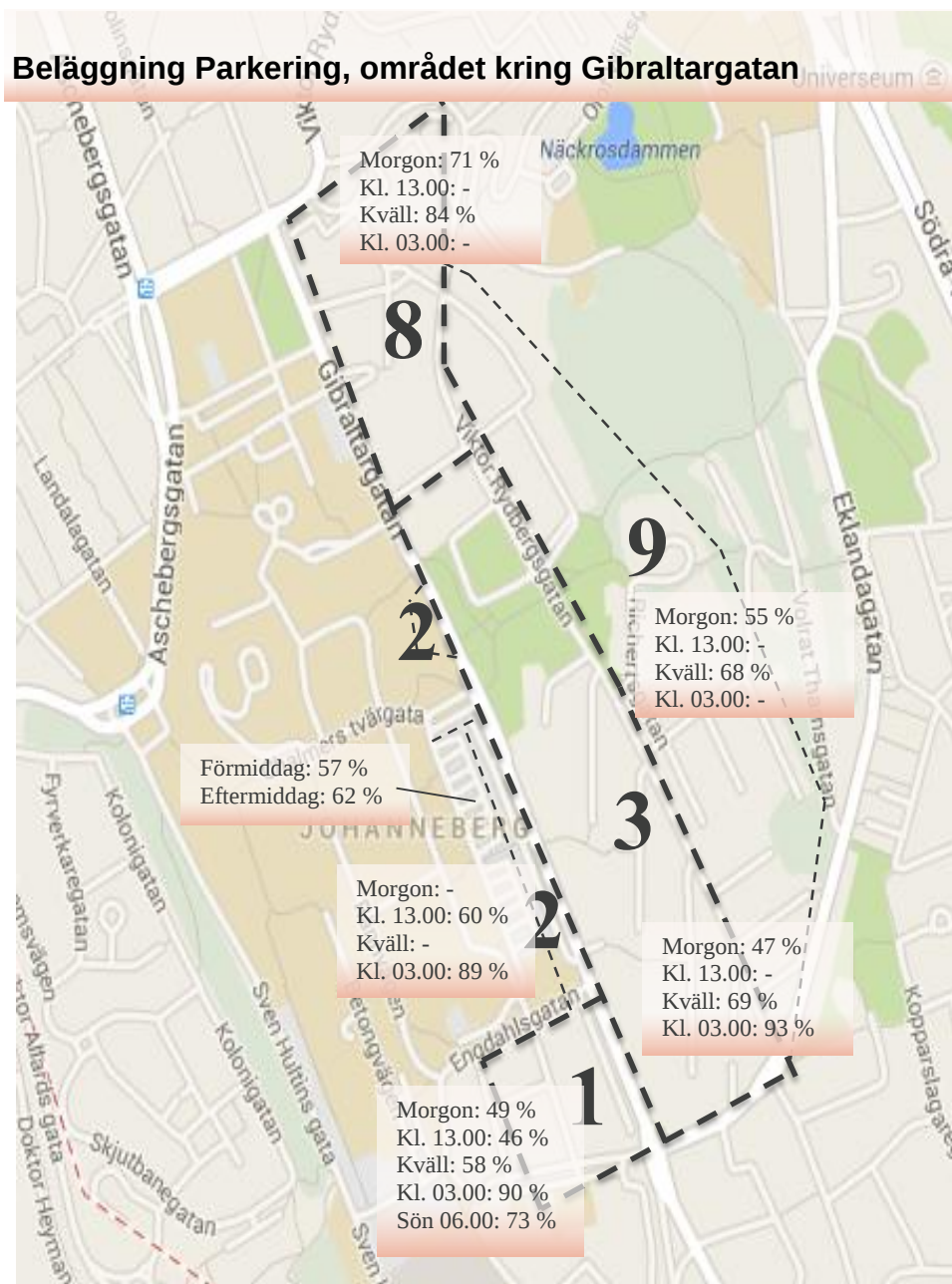


Figur 2-1. Antalet parkeringsplatser inom detaljplaneområdet.

2.2 Parkeringsbeläggning

Beläggningen på parkeringsplatserna i området varierar över dygnet beroende på vilka som nyttjar de olika parkeringsplatserna. Vid den stora markparkeringen vid Gibraltarvallen parkerar många verksamma vid Chalmers varför beläggningen är betydligt högre dagtid jämfört med nattetid.

Parkeringsplatserna på gatu- och kvartersmark i Johanneberg används däremot i större utsträckning under kvällar, nätter och helger för boendeparkering, här är beläggningen istället som lägst dagtid. Beläggningen som har uppmätts i området redovisas i figur 2-2.



Figur 2-2. Beläggning över dygnet i området kring Gibraltarvallen och Gibraltargatan.

I område 1, 3, 8 och 9 är beläggningen mycket hög kvällstid, kring 90 %³, vilket i praktiken⁴ innebär att området är fullbelagt nattetid.

³ I område 8 och 9 bedöms beläggningen nattetid vara lika hög som i de områden som har uppmätts nattetid (område 1, 2 och 3) trots att det inte mätts, eftersom beläggningen i dessa områden är liknande under dagen och kvällen.

⁴ Då parkeringsplatserna är utspridda över ett stort område är det svårt att uppnå en högre beläggning än 85-90 % då det för bilisten upplevs som redan fullt.

I figur 2-2 redovisas även den beläggning som uppmättes under den beläggningsstudie som gjordes under arbetet med Grön resplan Chalmers år 2012. Beläggningen är relativt låg dagtid, kring 60 %, något som har förändrats efter att utbyggnaden av Chalmers Science park påbörjades vilket innebar att flera parkeringsplatser i södra delen av Chalmersområdet togs bort. Dock så pågår det byggnation av ett nytt parkeringshus i den södra delen av Chalmersområdet varför beläggningen bedöms sjunka återigen på parkeringen vid Gibraltarvallen efter det att det nya parkeringshuset invigs.

2.3 Kostnad för parkering

Kostnaden för att parkera i området varierar och beror på om det rör betalning per timma eller per månad i form av ett parkeringstillstånd. I denna studien är månads-taxan den mest intressanta.

Kostnad för boendeparkering

Taxan för boendeparkering på gatumark varierar i området. I Johanneberg gäller taxa 5 (525 kr/tim) förutom längs Viktor Rydbergsgatan och för vissa andra gator i norra Johanneberg där taxa 6 (430 kr/tim) gäller. För att parkera med boendekort längs Gibraltargatan, mellan tvärgatorna Kemivägen och Eklandagatan, gäller taxa 7 (335 kr/tim), norr om Kemigatan gäller taxa 6⁵.

Tabell 2-1. Taxor för boendeparkering på gatumark i Göteborg.

Taxa	Kostnad kr/mån 2014-01-01
4	635
5	525
6	430
7	335
8	260
9	190
0 (miljöfordon)	0

Av de som innehar boendekort för parkering i området innehar 32 % (231 st) miljöbilstillstånd, vilket innebär att denna grupp slipper att betala avgift för parkering, benämnt taxa 0. Göteborgs Stad har beslutat att giltighetstiden för samtliga miljöbilstillstånd ska upphöra den första juli 2015.

⁵ Göteborgs Stad 2014. Parkeringskarta, parkeringsplatser i Göteborg.
Tillgänglig: <http://goteborg.se/wps/portal/invanare/trafik-o-gator/parkera/parkeringskarta/>

På kvartersmark varierar kostnaden för boendeparkering beroende på vilket fastighetsbolag som äger marken. Månadskostnaden varierar mellan 800 och 950 kr/månad förutom för Poseidon fastigheter söder om Engdahlsgatan där månadskostnaden är betydligt lägre, cirka 300 kr/månad.

Kostnad verksamhetsparkering

Inom ramen för grön resplan Chalmers pågår en kontinuerlig prishöjning för parkeringstillstånd giltiga för Campus Johanneberg, med målet att på sikt uppnå marknadsmässiga priser. Ett månadskort kostar år 2014 550 kr/månad.

2.4 Boendeparkering

Antalet boendekort i området som avgränsas av gatorna Gibraltargatan, Eklandagatan och Viktor Rydbergsgatan uppgår till 729 st. Inom samma område finns det 633 parkeringsplatser avsedda för boendeparkering. Eftersom beläggningen på dessa platser är cirka 91 % under natten betyder det att 80 % av boendekortinnehavarna parkerar i området, nära sin bostad, nattetid.

3. Hur kan efterfrågan på parkering minskas för befintliga boende

3.1 Miljöbilstillstånd upphör att gälla

När miljöbilstillståndet upphör att gälla ökar kostnaden för parkering med flera hundra kronor i månaden för 231 bilägare. Prisökningen för parkering för de med utgående miljöbilstillstånd innebär enligt teorin⁶ att cirka 5 % kommer att göra sig av med bilen⁷. Det innebär en minskad efterfrågan i området på 10-15 parkeringsplatser beroende på vilken taxa som gäller för platsen där innehavarna av miljöbilstillstånd brukar parkera, se nedre raden i tabell 3-1.

Förutsatt att denna minskning av efterfrågan styrs till Gibraltargatan innebär det att minst 10 parkeringsplatser som idag finns vid Gibraltargatan inte behöver ersättas på grund av minskad efterfrågan.

Att miljöbilstillstånden upphör att gälla är ingen åtgärd i sig men påverkar efterfrågan på parkering i området varför det är viktigt att inte bortse från effekten.

⁶ Litman, T. 2006. Parking management. Best practices. American planning association, 2006.

⁷ När miljöbilstillståndet upphör ökar månadskostnaden för en bilägare från i genomsnitt 4000 kr/månad till 4375-4565 (2-7 %). Priselasticiteten för bilinnehav för privatpersoner bedöms vara 0,4, dvs. för varje procent priset ökar minskar bilinnehavet med 0,4 %. En priselasticitet på 0,4 är lågt räknad.

3.2 Höjning av taxan längs Gibraltargatan

Eftersom det för Gibraltargatan råder en lägre taxa (taxa 7) än i omkringliggande område för parkering på gatumark är det intressant att se vilka effekter som fås om en taxehöjning genomförs. Områdets karaktär, avstånd från centrum och tillgång till god kollektivtrafik, cykelvägnät och närliggande målpunkter kan motivera en höjning. En taxehöjning motiveras även av att aktörerna inom Grön resplan Chalmers har kommit överens om att höja kostnaden på den stora markparkeringen på Gibraltarvallen. Staden bör därmed föra en linje i samma anda.

Om taxan längs Gibraltargatan höjs från taxa 7 till taxa 5, en höjning motsvarande 190 kr/mån, innebär det enligt tidigare beskriven priselasticitet⁷ att bilinnehavet minskar, motsvarande en efterfrågan på 3 parkeringsplatser längs Gibraltargatan, se tabell 3-1.

En taxehöjning får således ingen betydande påverkan på efterfrågan på parkering men den har ett pedagogiskt värde för att öka tydligheten och uppnå en jämn prisnivå på parkering i området.

Tabell 3-1. Efterfrågan på parkering relaterat till taxehöjning för boendeparkering. Exempel: Om de 172 platser där taxa 7 gäller idag istället får taxa 5 ökar månadskostnaden med 190 kr. Det innebär med en priselasticitet på 0,4 att efterfrågan minskar med 3 parkeringsplatser.

Nuläge		Förändring i pris vid taxehöjning					Minskad efterfrågan vid höjning av taxan			
Taxa	Antal	6	5	4	Anläggning	Priselasticitet	6	5	4	Anläggning
5	464	0	0	110	375	- 0,4	0	0	- 5	- 15
6	373	0	95	205	470	- 0,4	0	- 3	- 7	- 16
7	172	95	190	300	565	- 0,4	- 2	- 3	- 5	- 9
0	231	430	525	635	900	- 0,4	- 10	- 12	- 15	- 21

4. Hur kan efterfrågan på parkering minskas för tillkommande boende?

4.1 Tillkommande boende

Utbyggnaden av bostäder längs Gibraltargatan innebär att 15 000 m² BTA bostäder eller cirka 150 lägenheter ska byggas. Enligt parkeringstalen för Göteborgs Stad innebär det en tillkommande efterfrågan på 83 parkeringsplatser.

- ▶ 15 000 BTA, 150 lgh
P-tal enligt detaljplan (-10 %, avdraget för god kollektivtrafik)
- ▶ Lägenheter City/Innerstaden, boende 5,0 bilplats/1000 m²
- ▶ Lägenheter City/Innerstaden, besökande 0,5 bilplats/1000 m²
 - ▶ 5,5 * 15 = 83 parkeringsplatser

4.2 Åtgärdspaket bilpool+cykelsatsningar

Vid nybyggnation av bostäder i ett område med centralt läge, goda kollektivtrafikförbindelser, anslutning till cykel- och gångvägar samt serviceutbud finns möjligheten att uppmuntra och styra efterfrågan på parkeringsplatser.

Genom att säkerställa god tillgång till bilpool, väderskyddade och låsbara cykel-parkeringar samt lånecyklar med lastmöjligheter, samordnade med bilpoolsåtgärder inom grön resplan Chalmers, bedöms parkeringstalen för de nya bostäderna kunna sänkas med upp till 30 %. Liknande reduceringar av parkeringstalen används i Lund⁸ och i Linköping⁹. Det är viktigt att betona att marknadsföring av bilpoolen och cykelsatsningarna är mycket viktig för att sänkningen av parkeringstalen ska säkerställas, liksom regelbunden uppföljning av bilinnehavet och användningen av olika färdmedel.

Att införa åtgärdspaketet bilpool skulle för de nytillkommande bostäderna längs Gibraltargatan innebära en minskad efterfrågan på 25 parkeringsplatser.

Det innebär att 58 parkeringsplatser behöver anläggas för nytillkomna bostäder.

4.3 Åtgärder för att säkerställa och förstärka effekten av bilpoolssatsning

För att säkerställa att den förväntade effekten uppnås samt att i en högre grad utnyttja och förbättra möjligheterna för de verksamma och boende i området att resa mer hållbart, rekommenderas ett flertal åtgärder och förhållningssätt som bör beaktas i planeringsprocessen, under byggskedet samt vid inflyttning av de nya boende.

- ▶ Öka genheten för gång och cykel – tydliggöra stråken i området
- ▶ Samla bilparkering – främjar samnyttjande
- ▶ Lika långt till hållplats som till bilparkering
- ▶ Placera cykelparkering nära entréer som nås enkelt, är väderskyddade och medger låsmöjligheter
- ▶ Cykelgarage för boende som nås enkelt, tillgång till serviceutrymme
- ▶ Bilpool på de bästa parkeringsplatserna

⁸ För mer information, se: parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun. Tillgänglig: www.lund.se/Global/F%20och%20resor/Stadsbyggnadskontoret/PDF-filer/P-norm/Parkeringsnorm%20Lund%202013.pdf

⁹ För mer information, se: parkering i planering och bygglov; Linköpings kommun. Tillgänglig: www.linkoping.se/Global/Trafik%20och%20resor/Gemensamt/Policyer%20och%20riktlinjer/50_Parkering_planering_bygglav_sbn_120215_bmn_120216.pdf

- Information om tjänster vid försäljning, kontraktsskrivning, till nyinflyttade

Utöver dessa åtgärder och förhållningsätt finns det olika åtgärder som ytterligare kan förbättra service, tillgänglighet och förutsättningar för ett hållbart resande i området. Dessutom finns det en stor potential att utnyttja och testa nya åtgärder i eventuella samarbeten med Chalmers tekniska högskola.

- Lastcykelpool – gemensamt med Chalmers?
- Laddningsmöjligheter för el-cyklar – gemensamt med Chalmers?
- Kylrum för matvaror för hemkörning
- Anslutning till mobilitetstjänster, t.ex. UBIGO

5. Summering effekter av åtgärder

Summerar vi åtgärdernas effekter på den teoretiska efterfrågan synliggörs antalet parkeringsplatser som behöver byggas inom projektet, se tabell 5-1.

Tabell 5-1. Summering av den framtida teoretiska efterfrågan på parkering längs Gibraltargatan. Antal parkeringsplatser beräknas genom den teoretiska efterfrågan/0,95. Att uppnå en maximal beläggning på 95 % förutsätter att alla parkeringsplatser samlas i en gemensam parkeringsanläggning.

	Efterfrågan parkering	Antal parkeringsplatser
Antal parkeringsplatser som påverkas vid byggnation	158	153
<i>Miljöbilstillstånd upphör att gälla</i>	- 10	
<i>Höjd taxa längs Gibraltargatan, taxa 7 till taxa 5</i>	- 3	
Summa efterfrågan befintliga boende	145	
Genererad efterfrågan på grund av nya bostäder	83	61
Kraftig bilpoolsåtgärd med cykel-p och lastcyklar	- 25	
Summa efterfrågan tillkommande boende	58	
Summa befintliga och tillkommande boende	145 + 58 = 203	61 + 153 = 214

Tabellen visar att med åtgärder avsedda för att minska efterfrågan på parkering behöver 214 parkeringsplatser byggas för att kompensera för de parkeringsplatser som tas bort i samband med byggnation samt den efterfrågan som uppstår i och med tillkommande boende.

5.1 Samnyttjandepotential

Då en större parkeringsanläggning för verksamma ska byggas på Gibraltarvallen ges här en stor möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser mellan verksamma och boende.

Anläggningen på Gibraltarvallen antas rymma lika många parkeringsplatser som finns idag på den stora markparkeringen, d.v.s. 440 st.

Kunskap om när de boende och verksamma parkerar över dygnet och hur beläggningen varierar över veckans dagar baseras på de två beläggningsstudier som har genomförts. För att skapa utrymme för att fler boende än idag inte ska behöva flytta bilen dagtid har en extra marginal på 10 % antagits. Den bedömda beläggningen över tid redovisas i tabell 5-2.

Tabell 5-2. Bedömd beläggning över tid för verksamma och boende.

Tidpunkt	Verksamma: kontor/akademi	Boende
FM	100 %	70 %
Kväll	20 %	80 %
Helg	10 %	85 %
Natt	10 %	100 %

Eftersom den sammanlagda beläggningen för de båda grupperna är som högst under förmiddagen är det denna tid som blir dimensionerande för hur många parkeringsplatser som behöver anläggas. I tabell 5-3 visas att antalet parkeringsplatser genom samnyttjande kan minskas från 654 st till 590 st, en minskning med 64 parkeringsplatser vilket motsvarar ca 10 % av det totala antalet bedömda parkeringsplatser utan samnyttjande.

Tabell 5-3. Beräkning av samnyttjandepotential för en parkeringsanläggning vid Gibraltarvallen.

Antal platser, dagtid			
Tid	Ppl	Beläggning	Belagda Ppl
		Kontor	
FM		440	100 % 440
		Boende	
FM		214	70 % 150
Summa	Utan samnyttjande		Med samnyttjande
	654		590

För att uppnå den här graden av samnyttjande är det väsentligt att ingen av parkeringsplatserna i anläggningen är förhyrda.

Om parkeringsplatser för boende placeras i en nybyggd anläggning på kvartersmark är det sannolikt att månadskostnaden blir högre än dagens taxor för boendeparkering på gatumark. Enligt tidigare beskrivet resonemang kring priselasticitet för höjda månadsavgifter innebär en höjning från taxa 5 (525 kr/månad) till 900 kr/månad¹⁰ att efterfrågan minskas med ytterligare 7 parkeringsplatser. Den nya totala efterfrågan blir då 583 parkeringsplatser.

6. Slutsats

När Gibraltarvallen och området längs med Gibraltarvallen exploateras kommer 158 parkeringsplatser längs Gibraltargatan samt 440 parkeringsplatser på Gibraltarvallen att bebyggas.

Efterfrågan på parkering från befintliga boende i området påverkas av att miljötillstånden upphör att gälla samt effekten från en eventuell taxehöjning. Tillsammans med möjligheten att sänka parkeringstalen för tillkommande boende genom kraftiga bilpools- och cykelåtgärder kan efterfrågan från befintliga och tillkommande boende sänkas. Åtgärderna samt möjligheten till samnyttjande mellan boende och verksamma medger att inga nya parkeringsplatser behöver tillkomma, utan att det räcker med att de dryga 600 parkeringsplatserna som berörs av exploateringen ersätts. Den teoretiska efterfrågan på 583 parkeringsplatser tillåts då öka något vilket ger utrymme för flexibilitet och små justeringar av utbyggnadsplanerna.

Om antalet parkeringsplatser framöver inte överstiger dagens antal innebär det en effektiv begränsning för att fordonsrörelserna till och från området inte kommer att öka. Detta samtidigt som området förtätas och får både fler boende och verksamma. Inriktningen som beskrivs i detta PM stämmer väl överens med inriktningen för bilparkering som beskrivs i parkeringspolicyn för Göteborgs Stad¹¹.

”Policyns inriktning är att innerstaden bör bibehålla ungefär samma antal bilplatser som idag. Dessa platser kan dock behöva omfördelas för att t.ex. ge plats för nya kollektivtrafik- och cykelstråk, förskönade stadsmiljöer eller prioriteringar av andra slag av parkering. I takt med att kollektivtrafiken byggs ut ges emellertid förutsättningar för att minska antalet bilplatser, speciellt i områden i anslutning till god kollektivtrafik.”¹¹

Även om planområdet ligger strax utanför den i parkeringspolicyn definierade gränsen för Innerstaden anses kollektivtrafiken vara god och möjligheterna att

¹⁰ Antagen månadskostnad i en nybyggd parkeringsanläggning på Gibraltarvallen.

¹¹ Göteborgs Stad 2009. Parkeringspolicy för Göteborgs Stad. Antagen av kommunfullmäktige 2009-10-08

skapa en hållbar stadsutveckling motiverar att policyns inriktning tillämpas även för Gibraltargatan.

6.1 Rekommendation fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet med att planera för parkeringsförsörjningen till de tillkommande bostäderna vid Gibraltarvallen finns flera punkter som är viktiga för Göteborgs Stad att beakta:

- ▶ Förankra internt innan kontakt tas med övriga aktörer
- ▶ Se över parkeringstaxorna i området och arbeta för att de blir mer enhetliga
- ▶ Undersöka hur parkeringstaxorna på kvartersmark för kommunala bostadsbolag kan höjas till omkringliggande nivåer
- ▶ Möjligheter till samarbete med Chalmersfastigheter och Akademiska Hus vid byggande av p-hus
- ▶ Planering/byggande i etapper, vad innebär det och hur påverkar det parkeringsefterfrågan?
- ▶ Säkerställa marknadsföring och uppföljning av utfallet med bil- och cykel-pool.