



PM

1 (10)

Lars Löwenadler
Tel +46 10 505 94 70
Mobil +46 70 680 54 64
Fax +46 10 505 30 09
lars.lowenadler@afconsult.com

Datum
2014-11-28

TK:s dnr
1536/13

Göteborgs Stad, Trafikkontoret
Begoña Martinez

Parkeringsutredning för trafikförslag i detaljplan Gibraltarvallen dnr 1609/13

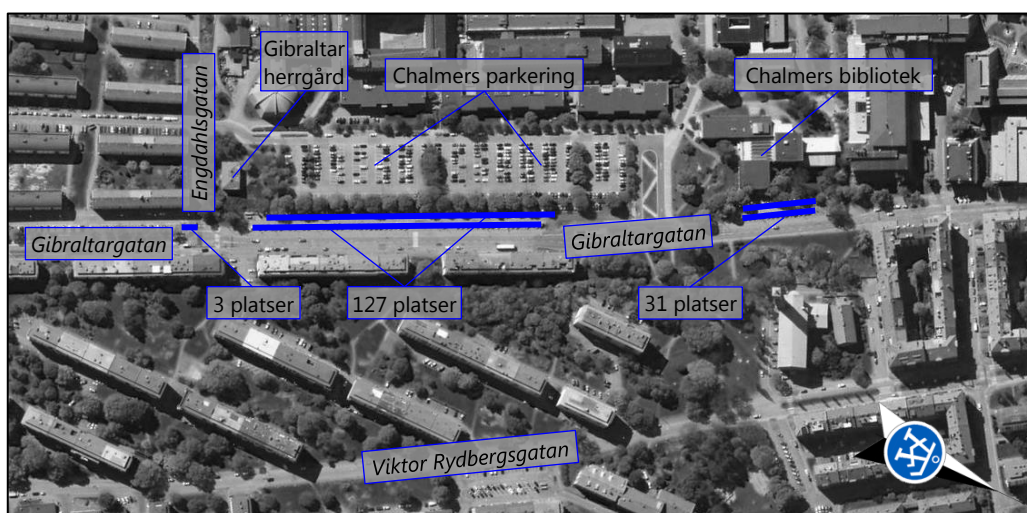
1 Bakgrund och syfte

ÅF:s trafikförslag i detaljplanen för Gibraltarvallen samt planerad exploatering av östra Chalmersområdet medför att boendeparkering på gatumark tas bort utmed västra sidan av Giblaltargatan. Föreliggande parkeringsutredning är knuten till trafikförslaget och syftar till att belysa förväntade konsekvenser och tänkbara lösningar.

2 Förutsättningar och avgränsning

De befintliga parkeringsplatser som berörs av trafikförslaget i detaljplanen uppgår till 161 st. fördelade enligt följande:

- 31 platser (boende S6) utmed Giblaltargatan nedanför Chalmers bibliotek.
 - 127 platser (boende S7) utmed Giblaltargatan intill Chalmers parkering.
 - 3 platser (boende S5) utmed Giblaltargatan i korsningen med Engdahlsgratan.
- De faktiska platser som berörs är två handikapplatser med en total bredd på ca 7,5 meter, vilket motsvarar tre vanliga platser.



Figur 1: Områdesöversikt med lokalisering av berörda parkeringsplatser.

Utgångspunkten är att de ovan markerade 161 parkeringsplatserna för boende tas bort för att lämna utrymme åt en förbättrad gång- och cykelbana samt exploatering av nya kvarter på Chalmers parkering. En bedömning av behovet att ersätta dessa platser behöver göras. Dessutom tillkommer ett behov av nya parkeringsplatser då nya bostäder planeras där Gibraltar herrgård ligger idag. Herrgården kommer enligt förslag i detaljplanen att flyttas. De nya bostäderna kan få en bruttototalarea (BTA) om 15 000 m², motsvarande 150 lägenheter.

Trafikförslaget innebär även att nya långsgående parkeringar möjliggörs utmed delar av Giblaltargatan, totalt cirka 45 platser. Dessa parkeringar kan i första hand upplåtas för korttidsparkering eftersom gatumark inte upplåts för boendeparkering enligt de strategiska åtgärdsområdena i stadens parkeringspolicy.

Denna utredning studerar i första hand parkeringsbehovet utifrån trafikförslagets konsekvenser och i andra hand det behov av boendeparkering som uppstår vid exploatering av marken som Gibraltar herrgård står på. Övrigt parkeringsbehov inom detaljplanen för planerade kvarter på Chalmers parkering studeras inte i utredningen.



3 Parkeringsbehov

3.1 Allmänt om parkeringstal

I Göteborg gäller en parkeringspolicy [1] som godkändes 2009 av Byggnadsnämnden. Vid planering av parkering i detaljplaner och bygglov används som underlag ett dokument som bygger på policyn, Vägledning till parkeringstal [2]. Dokumentet har tagits fram i samarbete mellan Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret. Antalet parkeringar som beräknas utifrån [2] ses som vägledande och skall säkerställa att parkering tillgodoses enligt det behov som kan förväntas.

Parkeringstalen skall normalt följas, även om det vid särskilda tillfällen förekommer att man gör avsteg när man anser att parkeringsbehovet kan förväntas bli större eller mindre. Detta gäller till exempel ofta vid planering av studentlägenheter då bilinnehavet är lågt bland studenter. Parkeringstalen för boende generellt, ligger på en rekommenderad nivå som relativt väl stämmer överens med dagens bilinnehav. Detta gäller dock inte för bostäder med god tillgång till kollektivtrafik, där rekommenderad nivå ligger under dagens efterfrågan.

3.2 Tillämpning av parkeringstal

Följande avsnitt utgör en diskussion med syftet att ge ett perspektiv på vilken betydelse parkeringstalen har vid planering av parkering för nya bostäder.

Osäkerheter i efterfrågan på parkering

Ett flertal faktorer påverkar bilinnehavet och därmed efterfrågan på parkering. Avgörande för bilinnehav är bland annat var man bor i staden samt socioekonomiska förhållanden. Parkeringstalen tar överlag hänsyn till detta, men det finns ändå vissa osäkerheter i vilken efterfrågan som uppstår i slutskedet då inflyttning i bostäder sker.

Eventuella skillnader i bilinnehav beroende på boendets upplåtelseform, hyresrätt eller bostadsrätt, har översiktligt undersökts i denna utredning. I en rapport från Trafikkontoret [3] framgår att det inte skiljer i bilinnehav mellan boende i bostadsrätt respektive boende i hyresrätt.

Samtidigt kan man i andra källor se skillnader i bilinnehav beroende på upplåtelseform för de boende. Generellt är bilinnehavet i Göteborg större hos bostadsrättsinnehavare än hos hyresrättsinnehavare enligt siffror från SCB [4]. En grov beräkning utifrån denna statistik visar att andelen hushåll i Göteborg, som bor i bostadsrätt och har tillgång till bil, uppgår till ca 42 procent. Motsvarande siffra för hushåll i hyresrätt är ca 26 procent. Siffrorna gäller dock Göteborg i genomsnitt och säger inget om vad som gäller i centrala områden såsom Gibraltarvallen. Uppgifterna kan ändå ses som en allmän indikation. De bekräftas till viss del av siffror från HSB [5] där ett riksgenomsnitt visar på 60 procent bilinnehav för hushåll i bostadsrätter, samt 50 procent bilinnehav för hushåll i hyresrätter.

Slutsatsen som kan dras av detta är att det i detaljplaneskede finns en viss osäkerhet kring vilken efterfrågan på parkering som uppstår efter byggnation och inflyttning. Därför krävs en flexibilitet i möjligheten att anordna parkeringsplatser, vilket tillgodoses genom att parkeringstalen är olika stora i detaljplaneskede respektive bygglovsskede. I bygglovsskede är talens storlek ca 80 procent av detaljplanenivå.



Skulle det vara så att upplåtelseformen för boende har en liten men inte obetydlig korrelation med parkeringsbehovet, vilket främst visar sig efter bygglovsskede, så bör man därför vara försiktig med att göra avsteg från parkeringstalen redan i detaljplaneskede. Det kan annars finnas en risk att behovet av parkering inte är möjligt att tillgodose – till exempel om man har för avsikt att bygga hyresrätter och på grund av detta reducerar antalet parkeringar något. Det är inte säkert att avsikten i detaljplanen stämmer överens med vilken sorts boende och parkeringsefterfrågan som det blir i slutändan.

Bilpool som möjligt sätt att reducera antal parkeringar

Undersökningar och erfarenheter visar att tillgång till bilpool är ett incitament för minskat bilinnehav. Med hjälp av bilpool kan antalet parkeringar därför, i vissa fall, reduceras till en lägre nivå än vad parkeringstalen rekommenderar. Detta bör göras i bygglovsskede eftersom man har i det läget ett mer detaljerat underlag för att bedöma vilket parkeringsbehov som uppstår.

Några faktorer är helt avgörande för att bilpool skall fungera. Det är av största vikt att man genom avtal säkerställer att platser upplåts för bilpool i tillräcklig omfattning. Möjligheten till detta beror dels av att aktuell byggherre eller uthyrare tillhandahåller platser, dels att det finns intresse hos en bilpoolsaktör. Vidare krävs ansvariga och uppföljning, och inte minst så krävs efterfrågan och vilja hos de boende att avstå från egen bil till förmån för medlemskap i bilpool.

Fallstudier – parkeringstal i teori och praktik

Ett examensarbete [6] undersökte nyligen Göteborgs parkeringstal genom att jämföra teori med praktik. Ett antal fallstudier gjordes genom undersökning av detaljplaner, bygglov, yttranden, och analys av parkeringssituationen efter byggnation. Följande två studier kan vara intressanta att ta i beaktning då antalet parkeringar för nya bostäder vid Gibraltarvallen planeras:

Kvarteret Venus i Gårda. Två kvarter med bostäder byggdes, ett i norr och ett i söder. Det norra kvarteret, bestående av bostadsrätter, har 214 parkeringsplatser (0,64 per lägenhet) och 43 personer i kö – en beläggning på 120 procent. Det södra kvarteret, bestående av hyresrätter, har 194 parkeringsplatser (0,61 per lägenhet) varav 20 platser är lediga – en beläggning på 90 procent. Uppgifterna gällde i april 2014.

Trekantsgatan i Lundby. Här byggdes 105 hyresrätter som i bygglovsskede beviljades 0,28 parkeringsplatser per lägenhet under förutsättning att 17 procent upplåts för bilpool. I praktiken byggdes 36 parkeringsplatser varav 1 plats för bilpool, motsvarande endast 3 procent. Resultatet är att 16 personer står i kö.

Samlad slutsats

Olika boendeformer har olika behov och efterfrågan på parkering. Det går inte att säkert veta i detaljplaneskede om ett bygglov resulterar i exempelvis boende med hyresrätter och god tillgång till bilpool, eller bostadsrätter utan bilpool. Detaljplanen bör därför ha en tillräckligt stor flexibilitet för att möjliggöra tillräckligt många parkeringar, om man i bygglovsskede (eller ännu senare) ändrar inriktning till en boendeform där fler parkeringar efterfrågas än vad som först förväntades.



3.3 Befintligt parkeringsbehov

Det befintliga parkeringsbehovet är i området mycket högt.

Efterfrågan i teorin

I det område som avgränsas av gatorna Gibraltargatan, Eklandagatan och Viktor Rydbergsgatan, finns enligt uppgift 729 st. tillstånd för boendeparkering. Antalet parkeringar i området uppgår till endast 633 platser, vilket betyder att beläggningen i teorin är 115 procent.

Efterfrågan i praktiken

En räkning [7] genomförd i mars 2014, kl. 03.00, visade att parkeringarna på Gibraltargatan med 127 respektive 31 platser hade en beläggning på 89 procent. Denna nivå indikerar att parkeringarna upplevs som fulla under nattetid. Området med de 3 platser som berörs närmast Engdahlgatan hade en beläggning på 90 procent.

3.4 Förväntat framtida parkeringsbehov

Det förväntade framtida parkeringsbehovet genereras dels av personer i befintliga bostäder, dels av personer i nytillkommande bostäder.

Efterfrågan från befintliga boende

I en ny utredning [8] undersöktes bland annat det förväntade framtida behovet av att nyttja de 127 platserna vid Chalmers parkering samt de 31 platserna nedanför Chalmers bibliotek. Två punkter lyfts fram gällande minskad efterfrågan i framtiden:

- Miljöbilstillstånd upphör att gälla. Detta medför att 231 st. bilägare i området (avgränsat av Gibraltargatan, Eklandagatan och Viktor Rydbergsgatan) får en kostnad för parkering som de inte tidigare har haft. Därmed bedöms 5 procent av dessa göra sig av med bilen. Minskning av efterfrågan på parkering, till följd av att miljöbilstillstånd upphör att gälla, förutsätter i det aktuella projektet att den minskade efterfrågan kan styras till Gibraltargatan istället för Viktor Rydbergsgatan. Detta innebär att cirka 10 platser ej behövs.
- Höjning av taxan längs Gibraltargatan. En lägre taxa råder vid Gibraltargatan än vid omgivande gator. Ett enhetligt upplägg där taxan höjs något bedöms ge en minskad efterfrågan på cirka 3 parkeringsplatser, teoretiskt beräknat utifrån priselasticitet.

En summering av de två punkterna ovan innebär att 13 av de 161 platserna inte längre behövs. I praktiken kan man dock enligt [8] inte uppnå mer än 95 procent beläggning på en parkering, vilket sammantaget betyder att det finns ett behov av att ersätta ca $(161-13)/0,95 = 156$ platser. Man kan därmed dra slutsatsen att miljöbilstillstånd och taxor har en marginell inverkan, och att det förväntade framtida behovet av parkering vid Gibraltargatan blir i stort sett oförändrat jämfört med nuläget.

Efterfrågan från nytillkommande boende

Om planerade bostäder på ytan där Gibraltar herrgård ligger får en BTA om cirka 15 000 m², så kan ett uppskattat parkeringsbehov uppgå till 89 platser. Detta baseras på aktuella parkeringstal ur [2] med följande förutsättningar:



PM

2014-11-28

6 (10)

- Den aktuella ytan ligger i "centrala Göteborg". Detta gäller större delen av detaljplaneområdet, då gränsen för "innerstaden" går ungefär i linje med Chalmers tvärgata som ansluter till Gibraltargatan.
- Med "god kollektivtrafik" inräknat gäller 5,4 platser per 1000 m² för boende och 0,54 platser per 1000 m² för besökare.

Summering och slutsats av förväntat framtida behov

Sammantaget bedöms det framtida parkeringsbehovet motsvara totalt 245 platser för både befintliga bostäder och de nya bostäder som planeras där Gibraltar herrgård ligger idag, varav:

- 156 platser ersätter de 161 platser som tas bort till följd av trafikförslaget. Resonemang om miljöbilstillstånd och taxehöjning förutsätts kunna tillämpas.
- 89 platser tillskapas för nya bostäder där Gibraltar herrgård ligger.

Enligt resonemang i avsnitt 3.2 så kan införande av bilpool bidra till att minska det förväntade framtida behovet för de nya bostäderna. Det bör återigen poängteras att en sådan minskning i så fall kan övervägas i bygglovsskede, så att man i detaljplanen inte omöjliggör en flexibel hållning där man tar höjd för olika nivåer av parkeringsbehov i framtiden.

4 Lösningar och konsekvenser

4.1 Nollalternativ

Borttagna parkeringsplatser ersätts inte

Nollalternativet innebär att trafikförslaget och övrig exploatering genomförs utan att de 161 borttagna boendeparkeringarna ersätts. Enligt summeringen av förväntat framtida behov ovan skulle detta innebära att behovet av 156 platser inte längre kan uppfyllas, samtidigt som behovet av 89 nya parkeringsplatser tillgodoses inom berört kvarter vid Gibraltar herrgård. Konsekvensen av nollalternativet blir att efterfrågan på 156 parkeringsplatser uppstår i närområdet, såvida inte det nya kvarteret med bostäder medger ytterligare parkeringsplatser än de 89 platser som behövs för kvarteret.

Påverkan på närområdet

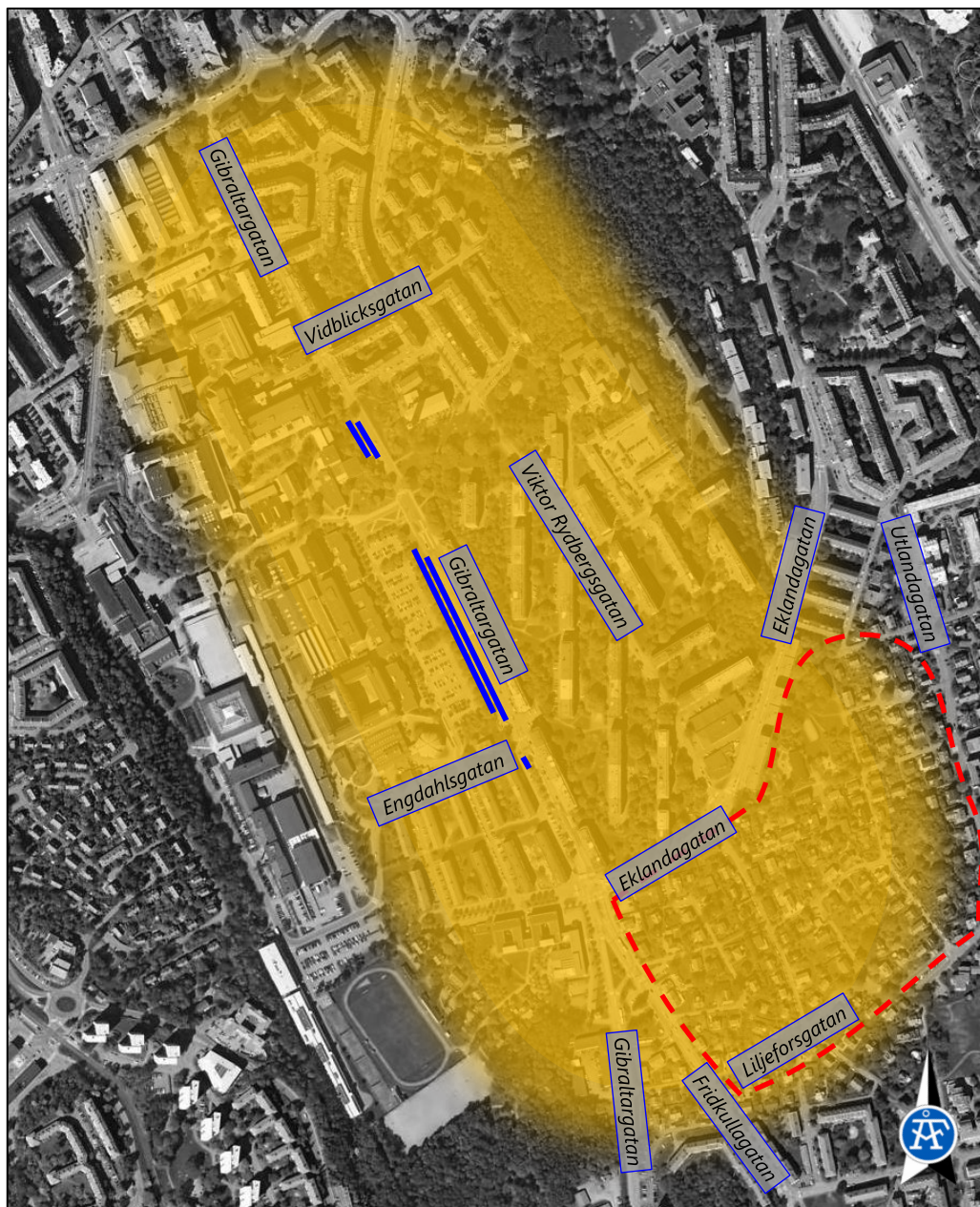
De befintliga gator som ligger närmast berörda parkeringar vid Gibraltarvallen är i princip fullbelagda nattetid. [8] hänvisar till en räkning vid Viktor Rydbergsgatan, kl. 03.00, där belägningsgraden var 93 procent.

Om de 156 efterfrågade platserna i första hand kommer att användas av boende i det område som avgränsas av Gibraltargatan, Viktor Rydbergsgatan, Vidblicksgatan samt Eklandagatan, och dessa kan tänka sig att gå högst cirka 300 meter från parkering till bostad, så kan berört område uppskattas enligt figur 2 nedan.

I en stor del av markerat område finns boendeparkering där beläggningen redan är i princip full. I det område som ungefär begränsas av Eklandagatan, Fridkullagatan, Liljeforsgatan och Utlandagatan – se streckad röd markering i figur 2 – erbjuds inte

boendeparkering, men parkering är möjlig på vissa ställen utmed smala gator som främst kantas av villor och mindre flerfamiljshus.

Beläggningsstatistik för området inom streckad röd markering finns inte. Studerar man ett ortofoto över området framgår det dock att bilar redan står parkerade längs med ett flertal av gatorna (bland andra Bergsprängaregatan, Kopparslagaregatan, Liljeforsgatan, Ljustöparegatan och Stenhuggaregatan). Området ifråga klarar inte en ökning av efterfrågan på parkering motsvarande 156 platser, och trafikökningar är inte heller önskvärda med hänsyn till karaktären på de smala villagatorna.



Figur 2: Grov uppskattning av område som i nollalternativet kan få en ökad parkeringsefterfrågan.



4.2 Samnyttjande av parkering i olika kvarter

Samnyttjande av parkering kan generellt fungera i en omfattning av maximalt upp till 20 procent enligt Vägledning till parkeringstal. Nedan beskrivs översiktligt vad samnyttjande av parkering mellan planerade nya kvarter vid Gibraltarvallen och befintliga bostäder skulle kräva.

Samnyttjande förutsätter att toppar på efterfrågan infaller vid olika tidpunkter på dygnet beroende på om det rör sig om boende eller arbetande. En grad av samnyttjande om 20 procent kan därför enbart vara möjlig om samnyttjandet sker mellan olika kategorier. Det är därför inte troligt att man kommer att kunna samnyttja parkering i någon större omfattning mellan de som redan bor vid Gibraltargatan, och de ny tillkommande boende.

Stadens parkeringspolicy [1] säger följande:

Samnyttjande förutsätter upplåtelseformer där inga platser är reserverade. Erfarenheten visar dock att efterfrågan på fasta platser är mycket stor och att priskänsligheten är låg. De som hyr platserna sätter stort värde på att ha en reserverad plats och att inte riskera att just den är upptagen av någon annan. Det är därför svårt att åstadkomma samnyttjande genom prissättning, samtidigt som det är svårt att kontrollera upplåtelseformerna på kvartersmark. Där krav på parkering i samband med bygglov reducerats med hänsyn till samnyttjande, bör man också ställa krav på en lämplig upplåtelseform.

De berörda platserna utmed Gibraltargatan är visserligen inte förhyrda, men utmaningen att hantera upplåtelseformen på kvartersmark kvarstår. Detta bör man ta hänsyn till om man i detaljplanen väljer en inriktning där boende hänvisas till samnyttjande med nya kvarter som är avsedda för kontor och Chalmers verksamheter.

4.3 Parkeringshus

Parkeringshus som lösning

Då varken nollalternativet eller samnyttjande bedöms ge önskvärda konsekvenser av att inte ersätta behovet av 156 parkeringsplatser, bör möjligheten till parkeringshus övervägas som lösning i detaljplanen. Parkeringshus kan med fördel uppföras i kombination med bostäder i lämpligt kvarter, eftersom aktuellt läge i staden ställer särskilt höga krav på estetik, utformning och innovation. Dessa krav bör alltid ställas i centrala stadsmiljöer, men här kan det även vara motiverat av ytterligare faktorer:

- Chalmers roll som framstående tekniskt universitet. Chalmers har definierat åtta stycken så kallade styrkeområden, där universitetet skall vara särskilt framstående ur ett internationellt perspektiv. Bland dessa styrkeområden finns bland annat energi, material, samhällsbyggnad och transport, områden som på olika sätt berör ett parkeringshus vad gäller funktion och utformning.
- Grön resplan för Chalmers campus Johanneberg. Denna plan är en avsiktsförklaring som innebär hänsyn till miljöaspekter vid exploatering på Chalmersområdet, främst avseende resande. I detta sammanhang är hållbar utformning viktigt att tillämpa på ett parkeringshus.

Sammantaget gör alltså det geografiska läget att ett parkeringshus kan tjäna som skyltfönster för exempelvis spetskompetens inom teknik, samt samverka mellan

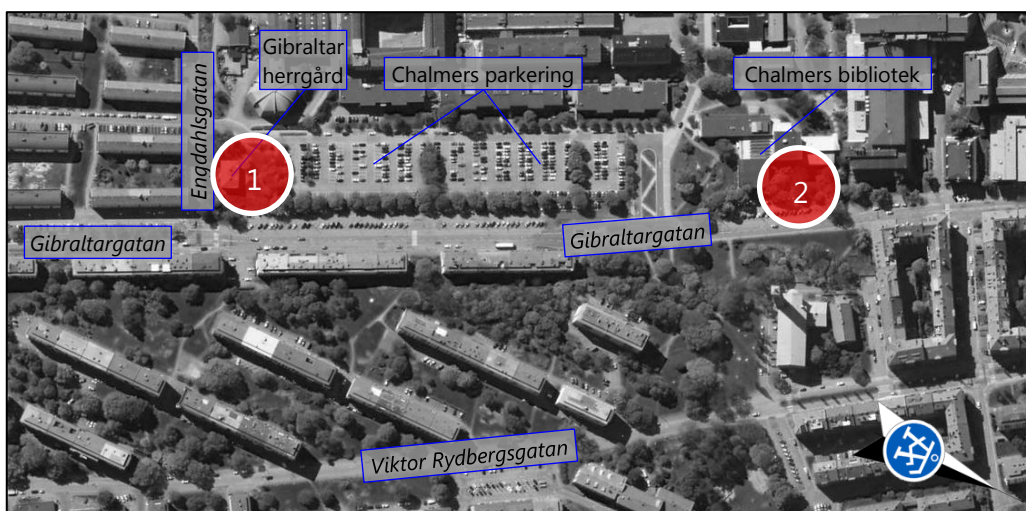
Göteborgs Stad och Chalmers. En för ändamålet lämplig aktör bör därför involveras i processen att planera ett parkeringshus. Parkeringsbolaget i Göteborg för att nämna ett exempel, är först i Sverige med att införa hållbarhetsprogram för parkeringshus vilket kan vara intressant i detta sammanhang.

Parkeringshus ger även en flexibilitet för framtiden då förväntad parkeringsefterfrågan på lång sikt är svår att bedöma. Med parkeringshus bevaras markvärdet och platsen kan användas till något annat i ett senare skede om parkeringsbehovet minskar, till skillnad mot ett alternativ som innebär att parkeringsbehovet uppfylls genom ett underjordiskt garage i berört kvarter. Ett parkeringsgarage kan alltid rivas, men ett garage i källare kan inte utan vidare användas till andra ändamål.

Tänkbara lägen för parkeringshus inom detaljplanen

En översiktlig bedömning av tänkbara lägen för ett parkeringshus, från ett perspektiv av trafikförslaget och dess konsekvenser för befintliga boendeparkeringar, skulle kunna vara följande:

1. I kombination med de planerade nya bostäderna där Gibraltar herrgård ligger idag.
2. Vid Chalmers bibliotek ihop med planerad ny byggnad.



Figur 3: Områdesöversikt med tänkbara placeringar av parkeringshus.

Parkeringshus i något av dessa två lägen förutsätter dock en helt annan disposition av de byggnader som för närvarande är utritade i plan från Liljewall arkitekter ("fas 4", 141007) respektive plan från Stadsbyggnadskontoret ("Vem gör vad", 141007). Konsekvensbeskrivning utifrån andra aspekter har ej gjorts.



5 Referenser

- [1] *Parkeringspolicy*, Göteborgs Stad, 2009
- [2] *Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov*, Göteborgs Stad, 2011
- [3] *Riktlinjer för parkering – underlag för bedömning av parkeringsbehov, delrapport: Beräkning av bilnehav i planerade områden*, Trafikkontoret / FB Engineering, 2008-08-27
- [4] *Antal hushåll efter tillgång till bil samt ägarkategori 2012*, SCB – Västdatabasen med bearbetningar av Samhällsanlys och statistik genom e-postkontakt med Jessica Engström, Stadsledningskontoret, 2014-10-03
- [5] *Vem bor i HSB 2009?*, Unionkonsult i Rådhusgruppen, 2009
- [6] *The parking standard in Gothenburg – A comparison between theory and reality*, Kristian Gillmén och Hugo Gräsberg, examensarbete, Chalmers, 2014
- [7] *Parkeringsräkning*, COWI, 2014
- [8] *Parkeringsförslag för bostäder på Gibraltarvallen*, PM 2014:36, Trivector, 2014-08-26