



ÅF INFRASTRUCTURE AB

Parkeringsutredning Detaljplan Gibraltarvallen

2016-05-30



Parkeringsutredning
Detaljplan Gibraltarvallen

Medverkande:



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Beställare:

Trafikkontoret Göteborgs Stad
Box 2403
403 16 Göteborg

Kontaktperson:

Markus Jansson

Konsult:

ÅF Infrastructure AB
Grafiska vägen 2A
Box 1551
401 51 Göteborg

Uppdragsansvarig:

Birgitta Björklund

Handläggare:

Lars Löwenadler
Cecilia Norberg

Uppdragsnummer:

599666

Datum:

2016-05-30

Illustrationer:

ÅF

Kartunderlag:

Göteborgs Stads primärkarta, Google



Innehållsförteckning

1 Bakgrund.....	3
1.1 Om uppdraget.....	3
1.2 Syfte.....	3
1.3 Mål	3
2 Förutsättningar och avgränsning.....	4
2.1 Studerat område	4
2.2 Typer av parkering som inventeras	6
2.3 Typer av parkering som ej inventeras	6
2.4 Inventeringstillfällen	7
3 Inventering	8
3.1 Kartläggning och inventering av parkeringsplatser	8
3.2 Nummerskrivning i villaområdet	12
4 Borttagna och tillkommande parkeringsplatser	14
5 Analys av beläggningsscenarier	15
5.1 Scenario utan nya parkeringar	15
5.2 Scenario med nya gatu- och markparkeringar	15
5.3 Scenario med endast nya markparkeringar	15
5.4 Scenario i jämvikt.....	15
5.5 Scenario där alla försvinnande parkeringsplatser ersätts med nya.....	16
5.6 Möjliga risker	16
6 Slutsatser och rekommendationer.....	18
6.1 Beläggning till följd av exploatering vid Gibraltarvallen	18
6.2 Nummerskrivning i villaområdet	18
6.3 Lösningar och rekommendationer	19
7 Referenser	21
8 Bilagor	21



1 Bakgrund

1.1 Om uppdraget

Trafikförslaget i pågående detaljplan Gibraltarvallen (Trafikkontorets diarienummer 1536/13), samt planerad exploatering av östra Chalmersområdet, medför att ett stort antal parkeringar på gatumark tas bort. Det rör sig främst om västra sidan av Giblaltargatan, varav de flesta parkeringar är kombinerade boende- och avgiftsparkering. Detta innebär en betydligt mindre tillgång på parkering för boende i området som inte har tillgång till förhyrda platser.

Konsekvenser och möjliga lösningar har tidigare undersökts av ÅF i följande utredningar:

- *Parkeringsutredning Gibraltarvallen 2014-11-28.* Genomgripande studie av området sett till parkeringsbehov då platser tas bort, jämförelser med äldre beläggningsräkningar och diskussion kring lösningar.
- *Sammanställning av scenarier för parkering 2015-02-08.* Summering av tillgång och efterfrågan på parkering vid Gibraltarvallen, både boende och nya kvarter i detaljplan inräknat.
- *Parkeringsutredning Gibraltarvallen 2015-05-25.* Översiktlig utredning av ytor i närheten av Gibraltarvallen som skulle vara tekniskt möjliga att nyttja för gatu- eller markparkering.

Denna parkeringsutredning är ett tillägg till de tidigare utredningarna. Då tidigare utredningar fokuserar på nybyggnation och samnyttjande av parkeringar som förslag till möjliga lösningar, tas i denna utredning ett annat grepp med större fokus på vilken beläggning de befintliga boendeparkeringarna har. Det geografiska område som studeras är dessutom större än tidigare.

1.2 Syfte

Syftet med utredningen är att skapa en tydlig bild av tillgång och efterfrågan på parkering inom ett tydligt avgränsat utredningsområde i närheten av Gibraltarvallen.

1.3 Mål

Målet med utredningen är att hitta parkeringslösningar som kan ersätta de platser som tas bort, och som samtidigt är förenliga med både detaljplanens trafikförslag för berörda gator samt Göteborgs Stads parkeringspolicy.



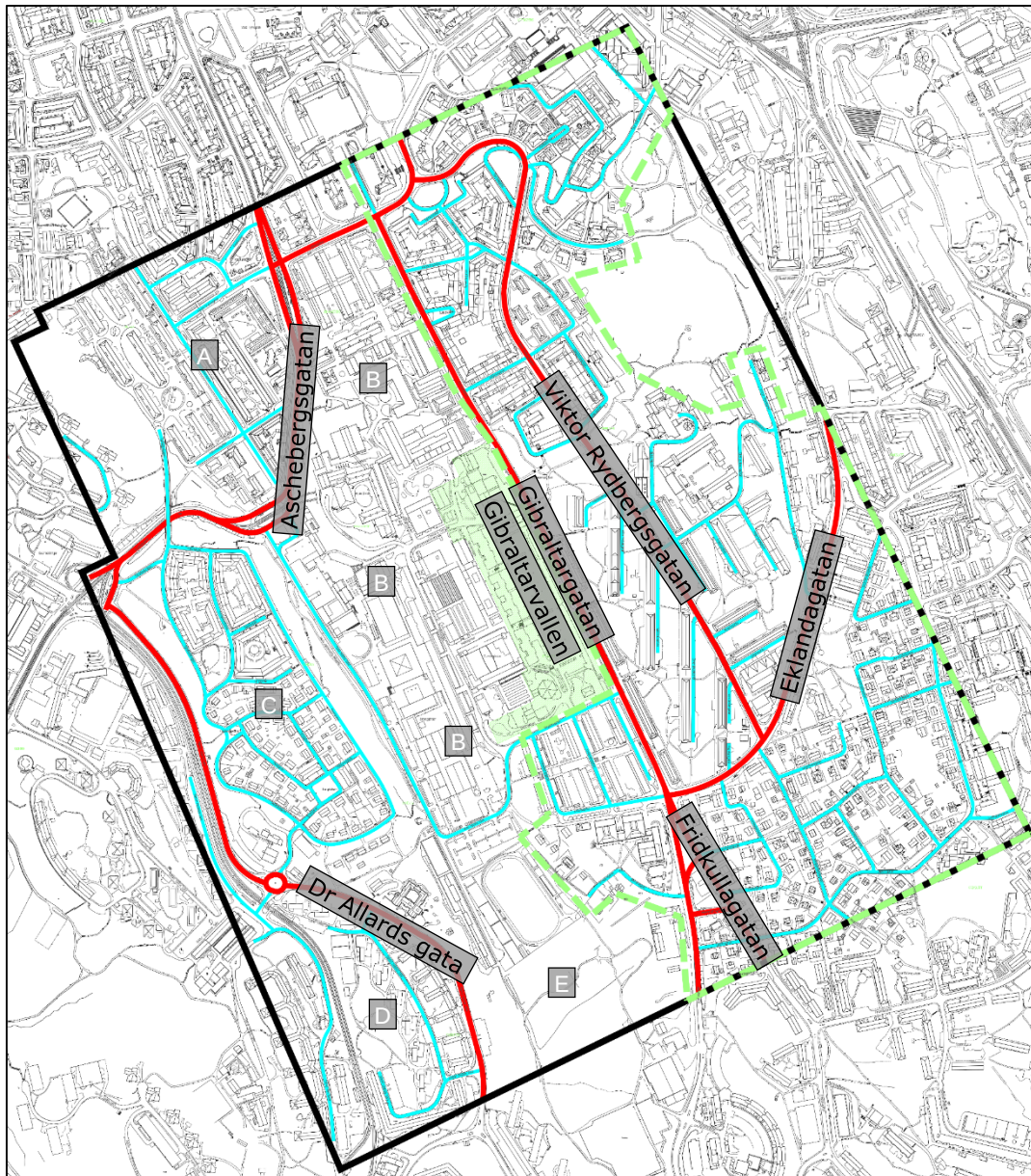
2 Förutsättningar och avgränsning

2.1 Studerat område

Enligt Göteborgs Stads *Vägledning till parkeringstal* är det rimligt med ett högsta avstånd från bostad till parkering på 300 meter fågelvägen, eller 400 meter gångväg. I denna parkeringsutredning har ett avstånd från bostad till parkering på upp till 500 meter använts, då det är möjligt att de borttagna parkeringarna påverkar ett relativt stort område.

Det bedöms inte vara sannolikt att någon som idag har exempelvis 100 meter att gå till sin parkering är villig att gå 500 meter. Om tillgången minskar i närområdet så skulle det dock kunna utlösa en sorts "flyttkedja" som naturligt ökar efterfrågan upp till 500 meter från Gibraltarvallen. Denna ökade efterfrågan kommer i så fall ifrån boende i närheten av Viktor Rydbergsgatan, snarare än Gibraltargatan.

På kartan nedan, figur 1, illustreras en svart linje ca 500 meter från Gibraltarvallen. Detta område definieras som utredningsområdet. Som referens för orientering anges röda genomfartsgator och blå lokalgator. En närmare undersökning av området innanför den svarta linjen visar att det främst är området innanför den streckade gröna linjen som är relevant att inventera. Den del av utredningsområdet som ligger utanför den gröna linjen har ej inventerats, se lista nedan.



Figur 1. Illustration över Gibraltarvallen med omgivning. Svart: Utredningsområde, 500 m från ny planerad bebyggelse. Röd: Genomfartsgator. Blå: Lokalgator. Grön: inventeringsområde.

Ej inventerat:

- A. Landalaområdet, innehåller få boendeparkeringar (främst förhyrda) och bedöms ligga för långt bort med en viss nivå skillnad.
- B. Chalmersområdet, saknar boendeparkeringar.
- C. Landala egnahemsområdet, parkering på gata tillåts men det ligger både i utkanten av utredningsområdet och har en betydande nivåskillnad.
- D. Guldheden, parkering i olika former finns men samma geografiska förutsättningar gäller som för C.
- E. Mossen, saknar boendeparkeringar.



2.2 Typer av parkering som inventeras

Parkeringsutredningen avgränsas till att studera den typ av parkering som tillhör Göteborgs Stad då det är dessa som staden har rådighet över:

- Boendeparkering inkl. nattparkering
- Avgiftsparkering
- Korttidsparkering (ofta 10 minuter)
- Fri gatuparkering (24 timmar)

Med boendeparkering avses den parkering som erbjuds av Trafikkontoret, definierat enligt följande:

Boendeparkeringstillstånd är ett undantag från parkeringsreglerna (i Trafikförordningen, SFS1998:1276, ges kommuner möjlighet att om det behövs bevilja undantag för boende i ett visst område).

Med boendeparkering kan du mot en fast avgift få parkera inom ett givet område.

Ett tillstånd för boendeparkering innebär ingen garanti till en parkeringsplats. Behöver du en garanterad parkeringsplats måste du söka ett annat alternativ.

Gränserna för boendeparkeringsområdena är inte exakta. Även om din gata ligger i området är det inte säkert att den fastighet du bor i är behörig till boendeparkering. Vid anläggningsarbete, till exempel gatuarbete, kan antalet tillgängliga platser tillfälligt minska.

Som underlag för sammanställning av tillgång och taxor har parkeringskartor använts från Göteborgs Stad Trafikkontoret, samt Parkeringsbolaget.

Vid inventering av parkeringsplatser som tillåter både boende och besökare (avgift), görs ingen skillnad på dessa. Detta är en vald avgränsning i uppdraget av hänsyn till effektivisering, då inventeringsområdet är omfattande.

I det så kallade villaområdet, öster om Fridkullagatan och söder om Eklandagatan, erfar Trafikkontoret att områdets fria gatuparkeringar används av många som inte bor i området. Vid inventering av detta område görs därför en så kallad nummerskrivning, där alla påträffade registreringsnummer kartläggs vad gäller fordonsägarens hemvist.

2.3 Typer av parkering som ej inventeras

Övriga parkeringsplatser i utredningsområdet som ej inventeras, innefattar förhyrda platser eller avgiftsbelagda platser som erbjuds av privata parkeringsbolag, hyresvärdar och bostadsrättsföreningar. Det finns två huvudsakliga skäl till att dessa inte tagits med.

- De platser som tas bort i detaljplanen är stadens boendeparkeringar, inte privata förhyrda. Om ersättningen av dessa skall vara likvärdig så är det främst denna kategori som bör undersökas. Förhyrda platser, oavsett aktör, är inte helt jämförbara med systemet som boendeparkering innebär. Vem som helst kan ansöka om boendeparkering så länge man bor i berört område och äger en bil. Förhyrda platser kan däremot innebära högre avgifter och/eller väntetid i kö.
- Utredningens omfattning skulle bli alltför stor då en inventering av uthyrda platser förutsätter kontakt med en stor mängd aktörer.



2.4 Inventeringstillfällen

Det tidigare angivna området, se figur 1, inventeras vid tre tillfällen på vardagar – två gånger dagtid och en gång kvällstid. Även om detta bara ger några ögonblicksbilder, bedöms det vara tillräckligt för att ge en rättvisande bild av tillgången på parkering i området. Särskilt kvällstid inventering ger en god bild av hur många boende som parkerar.

Under vissa tider på dygnet råder parkeringsförbud för exempelvis sopning. I samband med dessa tider (kvällen före eller eftermiddagen efteråt) har inventeringar inte genomförts, annars blir den totala bilden inte helt rättvisande.



3 Inventering

3.1 Kartläggning och inventering av parkeringsplatser

Inom inventeringsområdet, inringat med grön linje i figur 1, har parkeringsplatser kartlagts.

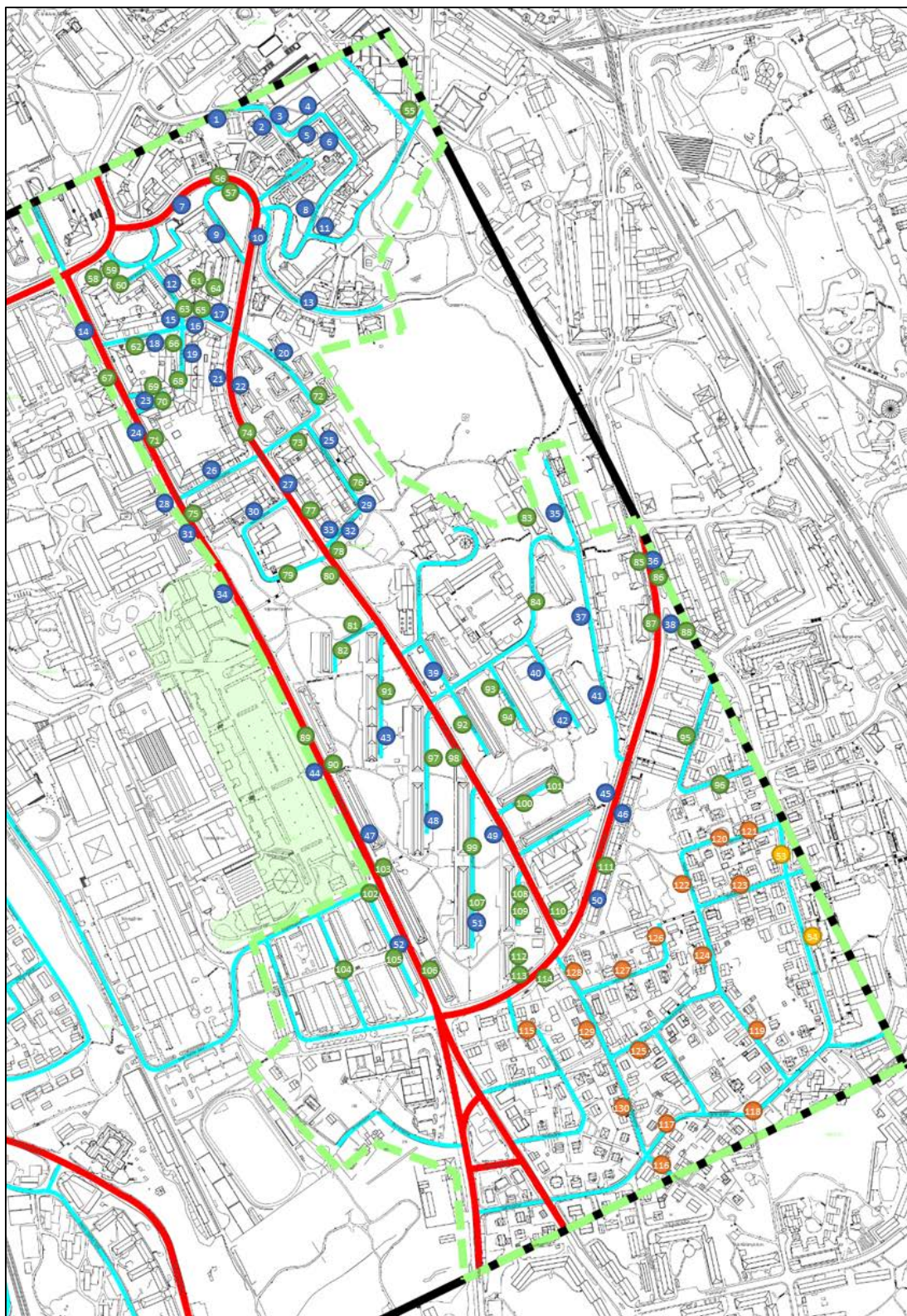
De inventerade parkeringsplatserna har numrerats till 130 olika platser, vilka har kartlagts med Göteborgs stads parkeringskarta som grund. De 130 platserna motsvarar totalt 1543 inventerade parkeringsplatser. Parkeringsplatsernas placeringar finns redovisade i figur 2 och de olika typerna av parkeringar har markerats med olika färger för att enkelt kunna särskilja dessa.

Inventeringar av beläggning på samtliga 1543 parkeringsplatser har genomförts vid följande tillfällen:

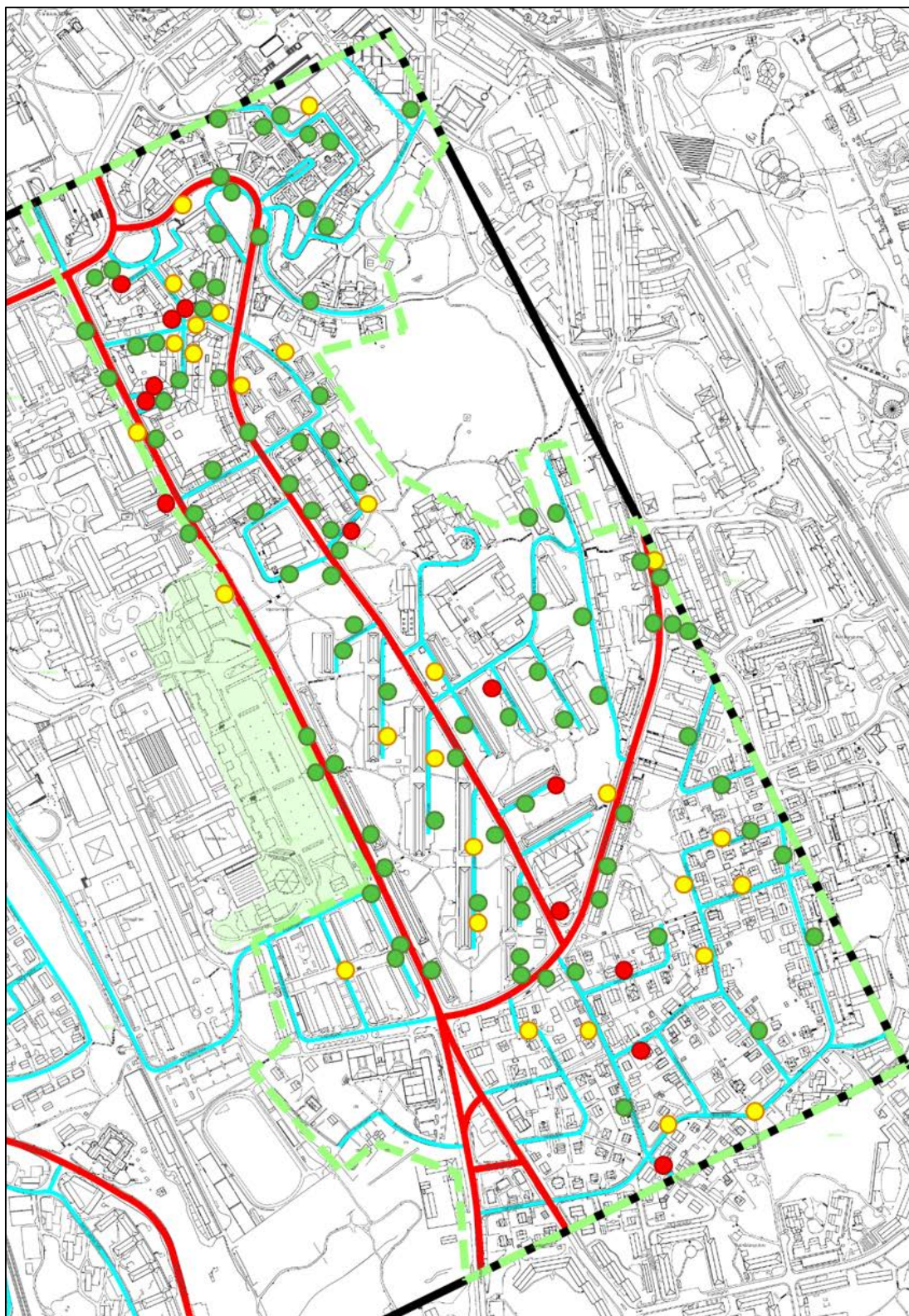
- Onsdagen den 30 mars kl. 09-15
- Onsdagen den 13 april kl. 19-23
- Torsdagen den 14 april kl. 12-15

Antalet bilar på varje parkering har räknats, varpå en procentuell beläggning sedan beräknats. Beläggningen på parkeringsplatserna finns redovisade i figur 3 och 4 där den procentuella beläggningen är indelad med färgkodning i intervallerna 0-69 %, 70-89 % och 90-100 %.

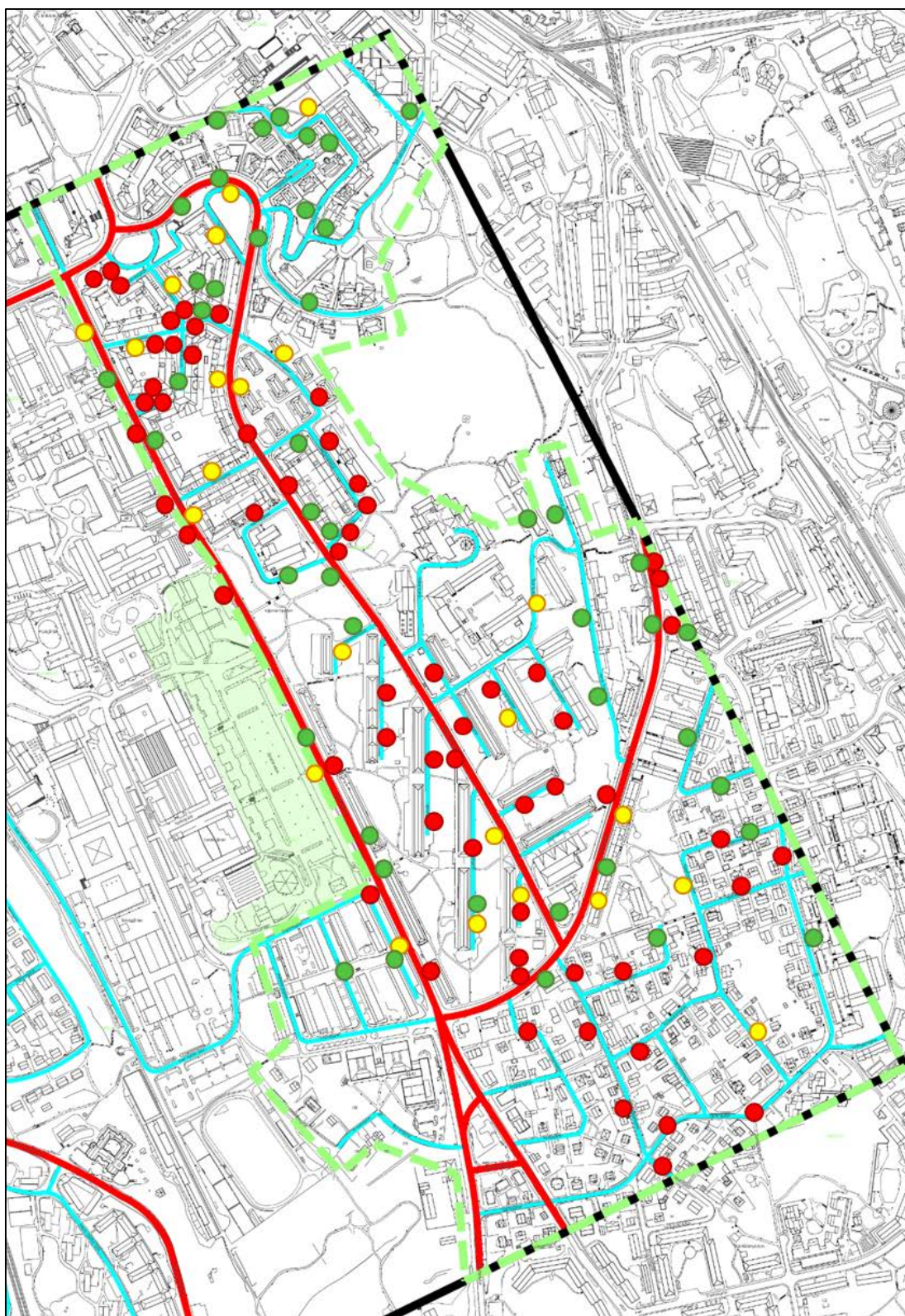
All insamlad information om parkeringsplatserna finns sammanställt i bilaga 1.



Figur 2. Parkeringsplatser inom inventeringsområdet. Blå punkter: kombinerad boende- och avgiftsparkering. Gröna punkter: boendeparkering/korttidsparkering. Gula punkter: avgiftsparkering. Röda punkter: fri gatuparkering/korttidsparkering. Siffrorna anger det nummer som refererar till respektive parkering i bilaga.



Figur 3. Medelbeläggning dagtid. Grönt: 0-69%, Gult: 70-89%, Rött: 90-100 %.



Figur 4. Beläggning natt. Grönt: 0-69% Gult: 70-89%, Rött 90-100 %.

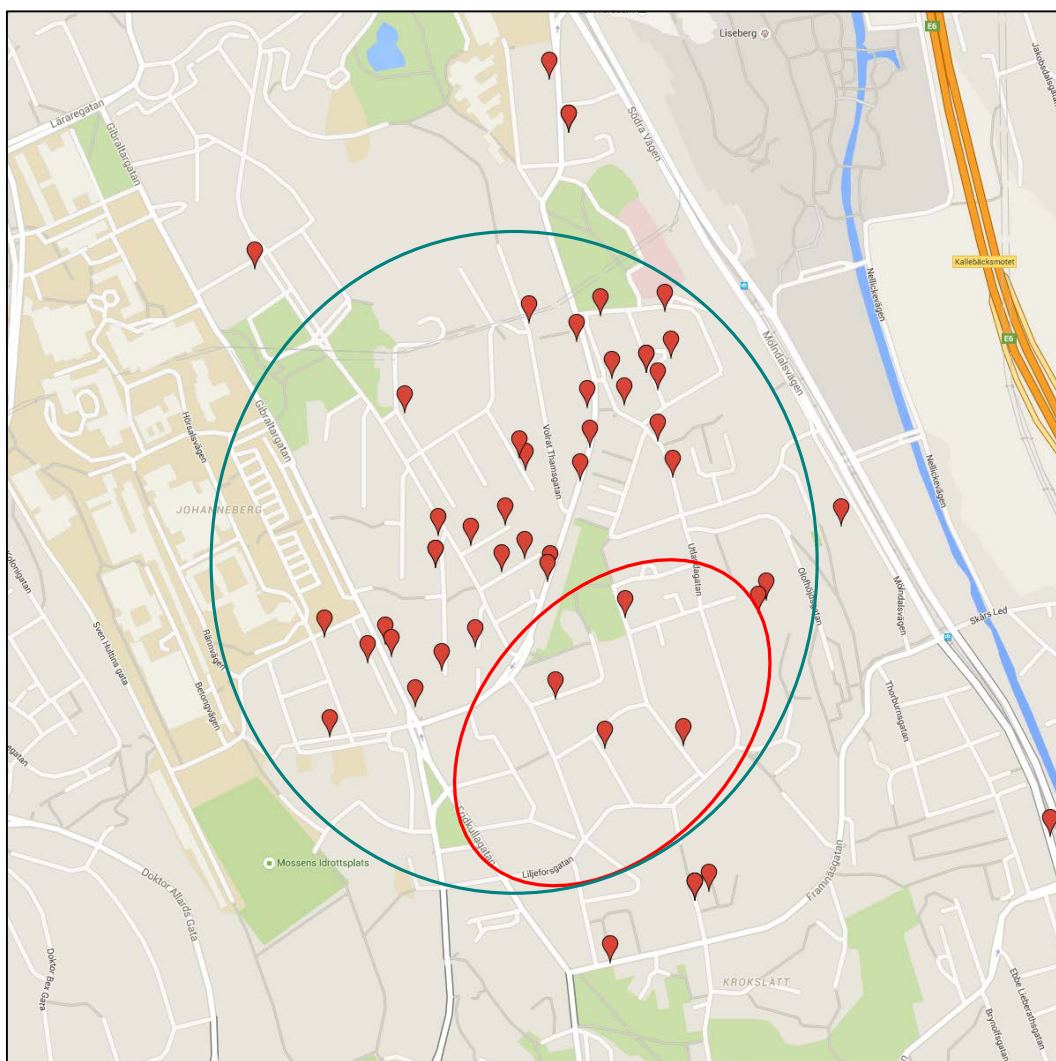


3.2 Nummerskrivning i villaområdet

I villaområdet, beläget i södra delen av inventeringsområdet, finns ett antal fria gatuparkeringar. En nummerskrivning har gjorts av de fordon som stod parkerade längsmed dessa gator. Den skrivna adressen till de registrerade fordonsägarna har kartlagts och resultatet visas i figur 5 och 6.

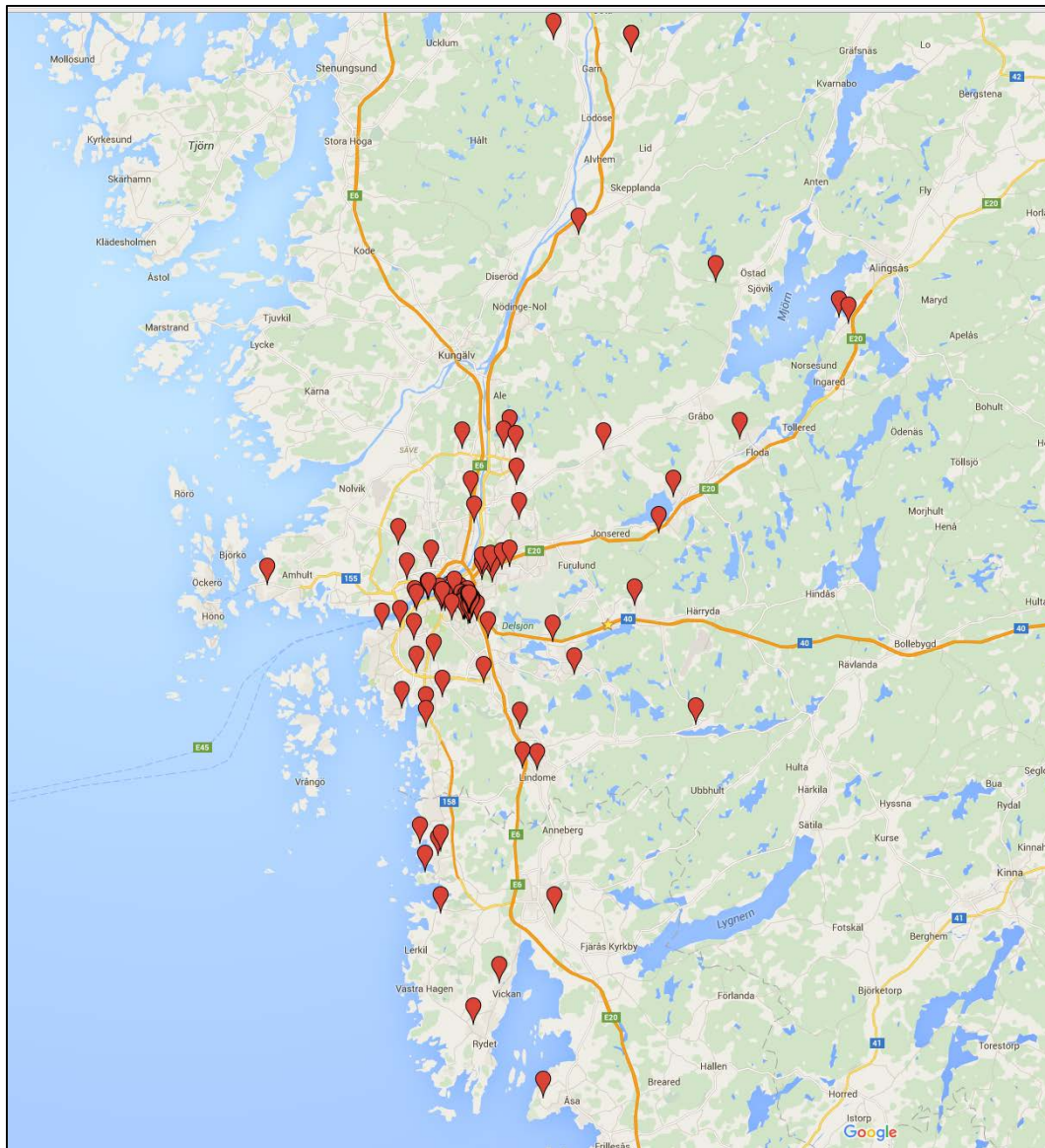
Utav de bilar som stod parkerade i bostadsområdet var endast ca 2 % registrerade på personer som var skrivna i området. Eventuellt är siffran i praktiken marginellt högre, om det är så att det finns tjänstebilar som är skrivna på företag.

Ca 20 % hade sin bostadsadress i området strax norr om Eklandagatan.



Figur 5. Skrivna adress till de fordon som stod parkerade i villaområdet vid inventeringstillfällena dagtid. Rött inringat område markerar villaområdet, grönt inringat område markerar det område som ligger närmast, norr om villaområdet.

I övrigt var adresserna spridda med störst tyngdpunkt i Göteborgsregionen, se figur 6 nedan.



Figur 6. Spridning över Göteborgsregionen av adresserna till de fordon som parkerade i villaområdet vid inventeringen.



4 Borttagna och tillkommande parkeringsplatser

Detaljplanen (exploatering och aktuellt trafikförslag från ÅF) vid Gibraltarvallen kommer att innebära att 280 stycken av de befintliga parkeringsplatserna på gatumark tas bort, varav 210 stycken är tvär- eller snedställda och 70 stycken är längsgående.

Ytor som kan utnyttjas för tillkommande parkeringsplatser enligt ÅF:s trafikförslag och tidigare parkeringsutredningar finns markerade i figur 7. Enligt förslaget skulle totalt 320 nya parkeringsplatser kunna tillskapas, varav 217 utgör längsgående gatuparkeringar enligt trafikförslag och resterande 103 utgör samlade markparkeringar vid Olof Rudbecksgatan och Fridkullagatan (dessa härrör från två av förslagen i *Parkeringsutredning Gibraltarvallen 2015-05-25* som Trafikkontoret har valt att gå vidare med). Vilka av dessa möjliga platser som behöver tillskapas analyseras närmare i olika scenarier (kapitel 5), som leder till slutsatser och rekommendationer i kapitel 6.



Figur 7. Borttagna och möjliga tillkommande parkeringsplatser. Siffrorna anger antalet parkeringsrutor som ryms inom respektive parkering. Röda punkter: försvinnande P-platser, Gröna punkter: förslag på tillkommande P-platser.



5 Analys av beläggningsscenarier

Inventeringen visar att områdets parkeringar inte är fullbelastade i nuläget. Parkeringarna hade högst belastning på kvällen då beläggningen i genomsnitt var 72 % inom inventeringsområdet (exklusive villaområdet) vilket innebär att 397 stycken parkeringsplatser stod tomma. När parkeringsplatser vid Gibraltarvallen försvinner i samband med exploateringen kan det antas att högst tryck på parkeringsplatserna kommer att uppstå i området mellan Gibraltarvallen och Viktor Rydbergsgatan. Därför har några olika scenarier analyserats utifrån en prövning av beläggning och tillgång på nya parkeringsplatser.

- I scenario 1 antas att alla parkeringar, efter exploateringen inom inventeringsområdet (exkl. villaområdet som redan bedöms vara fullbelagt), maximalt fylls till 75 %. Denna procentsats prövas eftersom inventeringen visade att den nuvarande beläggningen är 72 %, och tas platser i detaljplanen bort så blir trycket på parkering något högre i snitt i hela inventeringsområdet.
- I scenario 2 antas att parkeringar som finns i området mellan Gibraltarvallen och Viktor Rydbergsgatan fylls till 85 %, och resterande parkeringar (exkl. villaområdet som redan bedöms vara fullbelagt) fylls till 75 %. Dessa procentsatser antas vara mer rimliga än i scenario 1 då området mellan Gibraltarvallen och Viktor Rydbergsgatan kommer att fyllas mer än snittet för hela inventeringsområdet.
- I scenario 3 beräknas vilken beläggning som krävs för att det varken ska uppstå över- eller underskott av boendeparkeringar, givet att enbart nya markparkeringar tillskapas. Detta utgör ett teoretiskt jämviktsscenario.
- I scenario 4 ersätts precis så många platser som tas bort, 280 stycken.

5.1 Scenario utan nya parkeringar

Förutsättning: Inga av de 320 nya möjliga parkeringarna räknas in.

Scenario 1a: Underskott på 163 platser.

Scenario 2a: Underskott på 111 platser.

5.2 Scenario med nya gatu- och markparkeringar

Förutsättning: Alla de 320 nya möjliga parkeringarna räknas in. De två nya markparkeringarna fylls till 90 %.

Scenario 1b: Överskott på 93 platser.

Scenario 2b: Överskott på 166 platser.

5.3 Scenario med endast nya markparkeringar

Förutsättning: Endast de nya möjliga markparkeringarna med 103 platser räknas in. Dessa antas bli fyllda till 90 %.

Scenario 1c: Underskott på 70 platser.

Scenario 2c: Underskott på 18 platser.

5.4 Scenario i jämvikt

Som ett alternativ till scenarierna 1 och 2 har det i ett teoretiskt jämviktsscenario analyserats hur hög beläggning som krävs för att det inte ska uppstå varken underskott eller överskott av boendeparkeringar inom inventeringsområdet. I detta



scenario är markparkeringarna de enda tillkommande parkeringarna och antaget att de fylls till 90 %.

Analysen visar att det krävs en beläggning på ca 89 % på parkeringarna mellan Gibraltargatan och Viktor Rydbergsgatan och 75 % på resterande parkeringar i inventeringsområdet (exkl. villaområdet som fortsatt ligger på ca 90 %) för att det inte ska uppstå över- eller underskott av boendeparkeringar.

Det teoretiska jämviktsscenariot, med enbart markparkeringar som ersättning för befintliga boendeparkeringar, förutsätter alltså en mycket hög beläggning på befintliga och nya parkeringsplatser i det studerade området.

5.5 Scenario där alla försvinnande parkeringsplatser ersätts med nya

Det studerade jämviktsscenariot i kapitel 5.4 innebär en mycket hög beläggningsgrad i närområdet till Gibraltargatan, eftersom nettosumman av tillgång på parkering är lägre än i nuläget. Därför har även ett scenario studerats där alla försvinnande parkeringsplatser ersätts med nya och beläggningsgraden inom inventeringsområdet antas därmed kvarstå som vid inventeringstillfället, det vill säga 72 % i genomsnitt men i många fall över 90 % omkring Gibraltargatan och Viktor Rydbergsgatan (se illustration av beläggning i figur 4).

Enligt ÅF:s trafikförslag och tidigare parkeringsutredning (avseende nya möjliga markparkeringar) skulle totalt 320 stycken nya parkeringsplatser kunna skapas. Utav dessa finns 39 stycken längs med Engdalsgatan. Göteborgs Stad ser helst att platserna längs Engdahlsgratan upplåts för korttidsparkering snarare än för boendeparkeringar. Därmed återstår 281 parkeringsplatser som kan skapas för boende i området. Antalet platser räcker då (med 1 parkeringsplats tillgodo) för att kompensera för de som försvinner vid exploateringen.

5.6 Möjliga risker

Möjliga risker med studerade parkeringsscenarier diskuteras nedan.

Den förutsatta flyttkedjan

I några av scenarierna görs beräkningarna utifrån att beläggningen ökar från 72 % till 75 % ända bort till den studerade gränsen. Detta förutsätter att den så kallade flyttkedjan som tas upp i avsnitt 2.1 kan fungera i praktiken:

Det bedöms inte vara sannolikt att någon som idag har exempelvis 100 meter att gå till sin parkering är villig att gå 500 meter. Om tillgången minskar i närområdet så skulle det dock kunna utlösa en sorts "flyttkedja" som naturligt ökar efterfrågan upp till 500 meter från Gibraltarvallen. Denna ökade efterfrågan kommer i så fall ifrån boende i närheten av Viktor Rydbergsgatan, snarare än Gibraltargatan.

Inverkan av efterfrågan från nytillkommande boende

De nytillkommande boende enligt detaljplanen vid Gibraltarvallen kommer i enlighet med policyn att få parkera i de egna kvarteren. I detaljplaner där det finns risk att nytillkommande boende hellre söker boendeparkeringstillstånd än väljer att parkera inom det egna kvarteret, såsom det aktuella fallet med Gibraltarvallen, så kan Trafikkontoret förhindra att tillstånd ges ut till boende skrivna på de nya adresserna. Inget av de studerade parkeringsscenarierna ovan löper därför någon risk att sättas ur spel på grund av en eventuell tillkommande efterfrågan från nya boende.



Söktrafik och upplevelse av parkering

Med en hög beläggning finns det en stor risk för söktrafik, då det vid gatuparkering saknas möjligheter att genom digitala skyltar anvisa var lediga platser finns. Detta kan även ge en negativ upplevelse för de som parkerar.

Det är svårt att ange en optimal beläggningsgrad sett till söktrafik och utnyttjande av mark. Ett exempel på samband mellan söktrafik och beläggning ges dock i rapporten *Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik*, som anger att det bör vara ca 85 % beläggning jämnt fördelat över gatunätet för att hålla söktrafiken till ett minimum.

Exempel på upplevelse för de som parkerar finns från bland annat Stockholms stad, där en beläggningsundersökning i centrala staden visade på ett genomsnitt om ca 90 % dagtid och ännu högre nattetid. I en attitydundersökning om parkeringssituationen svarade upp till 50 % av de tillfrågade att de inte instämde i påståendet att "parkeringsmöjligheterna på stadens gator är tillfredsställande". För 30 % var frågan inte aktuell, då de saknade bil eller inte hade behov av att parkera på gatan. Slutsatsen är att en mycket stor andel inte tycker att det är en tillfredsställande parkeringssituation med de beläggningssiffror som rådde vid undersökningen. Rimligtvis skulle upplevelsen vid Gibraltargatan och Viktor Rydbergsgatan vara ungefär densamma om beläggningen behöver ligga på ca 90 % för att försörja de boendes parkeringsbehov.



6 Slutsatser och rekommendationer

6.1 Beläggning till följd av exploatering vid Gibraltarvallen

Denna parkeringsutredning visar att det i dagsläget är en relativt hög men inte full belastning på boendeparkeringarna inom inventeringsområdet. Då parkeringsplatser för boende försvinner i samband med exploateringen kommer dock ett underskott att uppstå i närområdet vid Gibraltarvallen. Underskottet kan kompenseras för genom att skapa nya parkeringar.

Analysen visar att underskottet kan vändas till ett överskott genom att skapa långsgående gatuparkeringar i området. Detta strider dock mot stadens parkeringspolicy som säger att boendeparkeringar ska lösas på kvarterismark, istället för att gator tas i anspråk för långtidsuppställning. Alternativt kan underskottet mildras genom att endast anlägga de två föreslagna markparkeringarna i närheten av Gibraltarvallen. Ett underskott kvarstår även om situationen förbättras.

Enligt det teoretiska jämviktsscenarioet skulle snittbeläggningen på parkeringarna mellan Gibraltarvallen och Viktor Rydbergsgatan behöva uppgå till ca 89 % för att kompensera för de bortfallande parkeringsplatserna, då man bortser från nyskapad gatuparkering i trafikförslaget och endast tillgodoräknar de nya markparkeringarna vid Fridkullagatan och Olof Rudbecksgatan.

Det kan alltså vara möjligt att få tillräckligt många boendeparkeringar i området kring Gibraltarvallen utan att man måste upplåta långsgående platser för boendeparkering. Befintliga boendeplatser på gatumark som kvarstår (framförallt omkring Viktor Rydbergsgatan) utnyttjas därmed maximalt. Det finns dock en risk, och ett problem, med att endast låta markparkeringarna ersätta de borttagna boendeparkeringarna:

- Risken, är att den beläggning på 89 % som krävs innebär så pass fullt utnyttjade parkeringar omkring främst Viktor Rydbergsgatan, att söktrafiken blir för stor. Att uppnå ett genomsnitt på 89 % beläggning i ett så pass stort område kommer sannolikt att ge en trafiksituation som inte är önskvärd.
- Problemet, är att avståndet är långt mellan den nya parkeringen vid Fridkullagatan och de befintliga platserna som tas bort. Från en mittpunkt vid de tvärställda platserna vid Giblaltargatan söder om Engdahlsgratan, är det 250 meter. Från en mittpunkt vid de snedställda platserna vid Giblaltargatan norr om Engdahlsgratan, är det ca 500 meter.

Även om det skapas en parkeringstillgång på 51 platser vid Fridkullagatan, är det alltså inte säkert att den verkligen kommer att efterfrågas till så mycket som 90 % av de som idag parkerar vid Gibraltarvallen (vilket förutsätts i beräkningarna). Istället kanske man söker sig till Viktor Rydbergsgatan, som då kan få ett ännu högre tryck än de teoretiska 89 % som har beräknats.

6.2 Nummerskrivning i villaområdet

Inventeringen i villaområdet visar på en mycket hög beläggning längs dessa gator, i snitt 94 % på kvällen. Merparten av fordonen som noterades dagtid var inte boende i området och det finns en tydlig efterfrågan från boende norr om Eklandagatan.

Skulle man ersätta en del av den borttagna boendeparkeringen på Gibraltarvallen med de 51 nya platserna på markparkeringen vid Fridkullagatan, så ligger denna geografiskt väldigt nära villaområdet. Det finns då en risk att boende på Giblaltargatan frågar sig varför de ska betala för boendeparkering där, betydligt längre från bostaden



än Gibraltarvallen, om de har en chans att stå gratis i villaområdet. Det kan därför vara värt att överväga någon form av reglering om denna markparkering byggs, då det annars skulle uppstå en sned konkurrenssituation kring den nya parkeringen.

Att ca 70-75 % av de räknade bilarna i villaområdet var skrivna på helt andra adresser än i området och vid Eklandagatan, samtidigt som beläggningen är mycket hög på kvällen, tyder på en hög grad av samnyttjande mellan arbetande dagtid och boende nattetid. Detta förefaller vara praktiskt, men innebär samtidigt att arbetspendling med bil i dagsläget kan upplevas attraktivt för en del personer som arbetar i närheten av villaområdet. Om Göteborgs Stad vill minska arbetspendling med bil och få en överflyttning till kollektivtrafik, så kan det vara en idé att överväga någon form av reglering i detta område.

För att undvika långtidsuppställning kan avgifter och tidsbegränsning (till exempel 4 timmar eller kortare) vara ett alternativ. Risken med en reglering är att vissa boende i villaområdet som parkerar på gatan inte har någonstans att stå om möjligheterna inom den egna fastigheten är begränsade. Ytterligare ett alternativ som tillmötesgår boende men minimerar arbetsplatsparkering, skulle kunna vara att införa ett liknande boendeparkeringsystem som i de övriga delarna av utredningsområdet. Detta är dock inte i linje med parkeringspolicyn.

6.3 Lösningar och rekommendationer

Några alternativa lösningar på den framtida förväntade parkeringssituationen, där 280 platser tas bort, har tagits fram utifrån analyserna av olika scenarier. Alla alternativen är dock mer eller mindre i strid med parkeringspolicyn då denna bland annat anger att framtida boendeparkering skall ske på kvartermark istället för gatumark och att stadsmiljö skall prioriteras före bilparkering.

Alt.	Antal parkeringar	Beskrivning
A	Borttagna: 280 st. Tillkommande på gata: 0 st. Tillkommande på mark: 103 st. Nettosumma: -177 st.	Nya långsgående platser enligt trafikförslaget upplåts inte för boende. Istället skapas två markparkeringar, totalt 103 platser, som tillsammans med befintliga boendeparkeringar omkring Viktor Rydbergsgatan fylls till 89-90 %. På så vis kan parkeringsbehovet för befintliga boende klaras, ej inräknat parkeringsbehov för nya bostäder i detaljplanen (detta behov skall lösas inom de egna kvarteren). Risken med alternativ A bedöms främst vara att det blir en ökad söktrafik i området på grund av en mycket hög erforderlig beläggning.
B	Borttagna: 280 st. Tillkommande på gata: 108 st. Tillkommande på mark: 52 st. Nettosumma: -120 st.	Nya långsgående platser enligt trafikförslaget upplåts till viss del för boende, exempelvis alla platser på Gibraltargatan söder om Engdahlsgratan samt Eklandagatan. Dessa utgör tillsammans 108 st. De 52 möjliga platserna vid Olof Rudbecksgatan anläggs, men inte de 51 möjliga vid Fridkullagatan. Totalt fås en nettosumma som innebär att platser försvinner, med en beläggning som blir högre än i nuläget. Beläggningen kommer dock att vara lägre än i alternativ A vilket är mer gynnsamt med tanke på söktrafik.
C	Borttagna: 280 st. Tillkommande på gata: 178 st. Tillkommande på mark: 103 st. Nettosumma: +1 st.	Alla borttagna parkeringsplatser ersätts, dels med de två möjliga markparkeringarna, dels med gatuparkeringar i erforderlig omfattning. Skulle man upplåta alla gatuparkeringar i trafikförslaget för boende förutom parkeringarna på Engdahlsgratan, så ersätter man alla 280 platser som tas bort.



Alternativ A bygger på det så kallade jämviktsscenariot och bedöms ge den minsta avvikelser från parkeringspolicyn då inga långsgående parkeringar upplåts för boende. Samtidigt innebär detta att 177 platser försvinner, med ökad beläggning och söktrafik som följd. Det är därför tveksamt om alternativ A ger en önskvärd parkerings- och trafiksituation i närområdet vid Gibraltarvallen. Alternativet innebär dessutom att en stor mängd långsgående gatuparkeringar (217 st.) möjliggörs för korttids- och besöksparkering, samtidigt som det troligen inte finns ett behov av så många platser för detta ändamål. För alternativ A bör man överväga reglering i villaområdet, annars blir det en sned konkurrens mellan markparkeringen vid Fridkullagatan och nuvarande gratisparkering i villaområdet.

Alternativ B bedöms ge en parkeringssituation med en acceptabel beläggning och grad av söktrafik. Det är inte förenligt med parkeringspolicyn, men användningen av långsgående platser blir åtminstone färre än jämfört med dagsläget. Med alternativ B är det inte heller nödvändigt att bygga båda de två större markparkeringarna, det räcker sannolikt att endast bygga parkeringen vid Olof Rudbecksgatan. Med detta alternativ bedöms inte reglering i villaområdet vara lika viktig som i A och C. Det är dock fortfarande en god idé att överväga avgifter och tidsbegränsning, med tanke på möjligheter att minska incitamenten för arbetande att parkera här.

Alternativ C är det som mest av allt motsvarar nuläget, då precis det antal boendeparkeringar som tas bort även ersätts – dock med en annan disponering än i nuläget, då 103 av platserna är på markparkering istället för på gata. Med detta alternativ bedöms parkeringssituationen bli liknande som i nuläget. För alternativ C bör man överväga reglering i villaområdet, annars blir det en sned konkurrens mellan markparkeringen vid Fridkullagatan och nuvarande gratisparkering i villaområdet.

Av alternativen A, B och C bedöms sammantaget att A ger en alltför hög beläggning, B är en god kompromiss som minskar den totala parkeringstillgången, medan C är ett fullgott alternativ till dagsläget.

Sammanfattningsvis finns det enligt parkeringsutredningen uppenbara svårigheter att uppnå målet med en parkeringslösning som både fungerar för befintliga boende och samtidigt är helt förenlig med stadens parkeringspolicy. Detta är en följd av detaljplanen för Gibraltarvallen som har en stor påverkan på just boendeparkering. Alla de föreslagna lösningar som ges ovan innebär dock ändå att färre antal långsgående parkeringar kommer att upplåtas för boende än i dagsläget, vilket får anses vara en mindre avvikelse från parkeringspolicyn än rådande dagsläge.



7 Referenser

- *Parkeringspolicy*, Göteborgs Stad 2009
- *Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov*, Göteborgs Stad 2011
- *Parkeringsutredning Gibraltarvallen*, ÅF 2014-11-28
- *Sammanställning av scenarier för parkering*, ÅF 2015-02-08
- *Parkeringsutredning Gibraltarvallen*, ÅF 2015-05-25
- *Trafikförslag Gibraltarvallen*, ÅF 2015-02-23 och 2016-05-09
- *Parkeringsplan*, 2013, Stockholms stad
- *Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik*, 2013, Centrum för Transportstudier, VTI och KTH

8 Bilagor

- Bilaga 1: Beläggning på inventerade parkeringsplatser

BILAGA 1

INVENTERINGSOMRÅDE (EXKL VILLAOMRÅDE) - BELÄGGNING					Inventering dag 30 mars			Inventering dag 14 april			Inventering kväll 13 april		
Nr på karta	Gata	Typ av parkering	Antal platser	Taxa	P-förbud	Antal bilar	Beläggning		Antal bilar	Beläggning	Medel dag	Antal bilar	Beläggning
1	Ekmansgatan	Korttid och boende	24	Taxa 5, S7	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	4	17%		9	38%	27%	14	58%
2	Bengt Lidnersgatan	Korttid och boende	8	Taxa 5, S7	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	5	63%		1	13%	38%	4	50%
3	Bengt Lidnersgatan	Korttid och boende	9	Taxa 5, S7	-	0	0%		0	0%	0%	0	0%
4	Skyttegatan	Korttid och boende	8	Taxa 5, S7	-	8	100%		4	50%	75%	7	88%
5	Skyttegatan	Korttid och boende	9	Taxa 5, S7	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	1	11%		3	33%	22%	2	22%
6	Dicksonsgatan	Korttid och boende	9	Taxa 5, S7	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	0	0%		6	67%	33%	6	67%
7	Viktor Rydbergsgatan	Korttid och boende	14	Taxa 5, S6	onsdagar kl 2-7	8	57%		14	100%	79%	8	57%
8	Läckans väg	Korttid och boende	24	Taxa 5, S7	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	3	13%		6	25%	19%	5	21%
9	Terassgatan	Korttid och boende	11	Taxa 5, S5	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	4	36%		5	45%	41%	8	73%
10	Viktor Rydbergsgatan	Korttid och boende	38	Taxa 5, S6	tisdagar kl 2-7	19	50%		14	37%	43%	23	61%
11	Olof Wijksgatan	Korttid och boende	3	Taxa 5, S7	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	1	33%		2	67%	50%	0	0%
12	Teknologgatan	Korttid och boende	7	Taxa 6, S5	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	4	57%		6	86%	71%	6	86%
13	Lennart Torstenssonsgatan	Korttid och boende	76	Taxa 5, S7	tisdagar kl 9-12 udda veckor	16	21%		16	21%	21%	41	54%
14	Gibraltargatan	Korttid och boende	18	Taxa 5, S6	fredagar kl 2-7	16	89%		8	44%	67%	14	78%
15	Pontus Wiknersgatan	Korttid och boende	1	Taxa 6, S5	-	1	100%		1	100%	100%	1	100%
16	Pontus Wiknersgatan	Korttid och boende	8	Taxa 6, S5	-	8	100%		5	63%	81%	8	100%
17	Pontus Wiknersgatan	Korttid och boende	5	Taxa 6, S5	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	5	100%		3	60%	80%	5	100%
18	Kjellbergsgatan	Korttid och boende	4	Taxa 6, S5	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	4	100%		1	25%	63%	4	100%
19	Sylvestergatan	Korttid och boende	2	Taxa 6, S5	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	2	100%		1	50%	75%	2	100%
20	Pontus Wiknersgatan	Korttid och boende	15	Taxa 6, S6	tisdagar kl 9-12 udda veckor	10	67%		14	93%	80%	13	87%
21	Viktor Rydbergsgatan	Korttid och boende	18	Taxa 5, S6	onsdagar kl 2-7	8	44%		7	39%	42%	15	83%
22	Viktor Rydbergsgatan	Korttid och boende	18	Taxa 5, S6	tisdagar kl 2-7	13	72%		13	72%	72%	16	89%
23	Ålandsgatan	Korttid och boende	15	Taxa 6, S5	-	15	100%		14	93%	97%	15	100%
24	Gibraltargatan	Korttid och boende	4	Taxa 5, S6	fredagar kl 2-7	3	75%		4	100%	88%	4	100%
25	Lagerbringsgatan	Korttid och boende	12	Taxa 6, S6	tisdagar kl 9-12 udda veckor	6	50%		8	67%	58%	12	100%
26	Vidblicksgatan	Korttid och boende	9	Taxa 6, S6	tisdagar kl 9-12 udda veckor	5	56%		7	78%	67%	7	78%
27	Viktor Rydbergsgatan	Korttid och boende	12	Taxa 5, S6	tisdagar kl 2-7	8	67%		8	67%	67%	11	92%
28	Gibraltargatan	Korttid och boende	5	Taxa 5, S6	-	5	100%		5	100%	100%	5	100%
29	Lagerbringsgatan	Korttid och boende	14	Taxa 7, S6	-	13	93%		12	86%	89%	14	100%
30	Walleriusgatan	Korttid och boende	28	Taxa 7, S6	tisdagar kl 9-12 udda veckor	15	54%		14	50%	52%	28	100%
31	Gibraltargatan	Korttid och boende	7	Taxa 5, S6	fredagar kl 2-7	6	86%		3	43%	64%	7	100%
32	Wijkandersgatan	Korttid och boende	9	Taxa 7, S6	-	9	100%		9	100%	100%	9	100%
33	Wijkandersgatan	Korttid och boende	27	Taxa 7, S6	tisdagar kl 9-12 udda veckor	7	26%		6	22%	24%	14	52%
34	Gibraltargatan	Korttid och boende	33	Taxa 5, S6	-	28	85%		30	91%	88%	33	100%
35	Volrat Thamsngatan	Korttid och boende	11	Taxa 7, S5	tisdagar kl 9-12 udda veckor	4	36%		8	73%	55%	7	64%
36	Ekländagatan	Korttid och boende	11	Taxa 5, S7	-	10	91%		9	82%	86%	11	100%

BILAGA 1

Nr på karta	Gata	Typ av parkering	Antal platser	Taxa	P-förbud	Inventering dag 30 mars		Inventering dag 14 april		Medel dag	Inventering kväll 13 april	
						Antal bilar	Beläggning	Antal bilar	Beläggning		Antal bilar	Beläggning
	37 Volrat Thamsgatan	Korttid och boende	15	Taxa 7, S5	tisdagar kl 9-12 udda veckor	4	27%	8	53%	40%	3	20%
	38 Utlandagatan	Korttid och boende	13	Taxa 5, S6	tisdagar kl 9-12 udda veckor	9	69%	6	46%	58%	13	100%
	39 Richertsgatan	Korttid och boende	54	Taxa 7, S5	-	43	80%	44	81%	81%	53	98%
	40 Meijerbergsgatan	Korttid och boende	10	Taxa 7, S5	tisdagar kl 9-12 udda veckor	4	40%	7	70%	55%	9	90%
	41 Volrat Thamsgatan	Korttid och boende	4	Taxa 7, S5	tisdagar kl 9-12 udda veckor	2	50%	1	25%	38%	2	50%
	42 Meijersbergsgatan	Korttid och boende	8	Taxa 7, S5	-	3	38%	8	100%	69%	8	100%
	43 Rosensköldsgatan	Korttid och boende	8	Taxa 7, S5n	-	8	100%	4	50%	75%	8	100%
	44 Gibraltargatan	Korttid och boende	127	Taxa 5, S7	-	70	55%	73	57%	56%	112	88%
	45 Eklandagatan	Korttid och boende	10	Taxa 5, S7	tisdagar kl 2-7	8	80%	8	80%	80%	10	100%
	46 Eklandagatan	Korttid och boende	21	Taxa 5, S7	fredagar kl 2-7	2	10%	6	29%	19%	17	81%
	47 Gibraltargatan	Korttid och boende	22	Taxa 5, S7n	fredagar kl 2-7	3	14%	7	32%	23%	10	45%
	48 Spaldingsgatan	Korttid och boende	8	Taxa 7, S5n	-	4	50%	0	0%	25%	8	100%
	49 Viktor Rydbergsgatan	Korttid och boende	13	Taxa 5, S6	onsdagar kl 2-7	9	69%	8	62%	65%	10	77%
	50 Eklandagatan	Korttid och boende	9	Taxa 5, S7	fredagar kl 2-7	7	78%	4	44%	61%	8	89%
	51 Örnehufvudsgatan	Korttid och boende	8	Taxa 7, S5n	-	7	88%	7	88%	88%	7	88%
	52 Gibraltargatan	Korttid och boende	48	Taxa 5, S5	-	28	58%	26	54%	56%	37	77%
	53 Utlandagatan	Korttid	9	Taxa 6	tisdagar kl 9-12 udda veckor	3	33%	0	0%	17%	9	100%
	54 Utlandagatan	Korttid	25	Taxa 6	tisdagar kl 9-12 udda veckor	9	36%	6	24%	30%	9	36%
	55 Olof Wijksgatan	Boende	2	M4n	-	1	50%	1	50%	50%	0	0%
	56 Viktor Rydbergsgatan	Boende	12	S6	onsdagar kl 2-7	2	17%	1	8%	13%	2	17%
	57 Terrassgatan	Boende	9	S5	-	2	22%	6	67%	44%	7	78%
	58 Terrassgatan	Boende	4	S5	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	1	25%	4	100%	63%	4	100%
	59 Terrassgatan	Boende	3	S5n	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	2	67%	1	33%	50%	3	100%
	60 Terrassgatan	Boende	1	S5	-	1	100%	1	100%	100%	1	100%
	61 Genomgången	Boende	1	S6	-	0	0%	0	0%	0%	0	0%
	62 Kjellbergsgatan	Boende	9	S5n	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	1	11%	0	0%	6%	7	78%
	63 Pontus Wiknersgatan	Boende	1	S5	-	1	100%	1	100%	100%	1	100%
	64 Genomgången	Boende	1	S6	-	0	0%	0	0%	0%	0	0%
	65 Pontus Wiknersgatan	Boende	5	S5n	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	0	0%	0	0%	0%	2	40%
	66 Sylvestergatan	Boende	11	S5	-	10	91%	8	73%	82%	11	100%
	67 Gibraltargatan	Boende	8	S6n	fredagar kl 2-7	0	0%	1	13%	6%	2	25%
	68 Sylvestergatan	Boende	6	S5	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	4	67%	4	67%	67%	4	67%
	69 Ålandsgatan	Boende	1	S5	-	1	100%	1	100%	100%	1	100%
	70 Ålandsgatan	Boende	1	S5	-	1	100%	0	0%	50%	1	100%
	71 Gibraltargatan	Boende	4	S6n	fredagar kl 2-7	0	0%	4	100%	50%	1	25%
	72 Pontus Wiknersgatan	Boende	3	S6	tisdagar kl 9-12 udda veckor	3	100%	1	33%	67%	3	100%
	73 Vidblicksgatan	Boende	9	S6n	tisdagar kl 9-12 udda veckor	0	0%	0	0%	0%	6	67%
	74 Viktor Rydbergsgatan	Boende	10	S6n	onsdagar kl 2-7	2	20%	0	0%	10%	10	100%
	75 Gibraltargatan	Boende	6	S6n	fredagar kl 2-7	0	0%	0	0%	0%	5	83%

BILAGA 1

Nr på karta	Gata	Typ av parkering	Antal platser	Taxa	P-förbud	Inventering dag 30 mars		Inventering dag 14 april		Medel dag	Inventering kväll 13 april	
						Antal bilar	Beläggning	Antal bilar	Beläggning		Antal bilar	Beläggning
76	Lagerbringsgatan	Boende		4 S6n	tisdagar kl 9-12 udda veckor	0	0%	0	0%	0%	4	100%
77	Viktor Rydbergsgatan	Boende		6 S6n	tisdagar kl 2-7	0	0%	4	67%	33%	2	33%
78	Wijkandersgatan	Boende		1 S6	-	0	0%	0	0%	0%	1	100%
79	Wijkandersgatan	Boende		8 S6	tisdagar kl 9-12 udda veckor	2	25%	7	88%	56%	5	63%
80	Viktor Rydbergsgatan	Boende		19 S6	onsdagar kl 2-7	0	0%	2	11%	5%	8	42%
81	Palmstedtsgatan	Boende		7 S5	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	2	29%	1	14%	21%	1	14%
82	Palmstedtsgatan	Boende		4 S5	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	1	25%	3	75%	50%	3	75%
83	Olof Rudbecksgatan	Boende		9 S5n	tisdagar kl 9-12 udda veckor	0	0%	0	0%	0%	1	11%
84	Olof Rudbecksgatan	Boende		17 S5	tisdagar kl 9-12 udda veckor	3	18%	5	29%	24%	14	82%
85	Eklandagatan	Boende		8 S7n	tisdagar kl 2-7	1	13%	1	13%	13%	1	13%
86	Eklandagatan	Boende		9 S6	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	7	78%	4	44%	61%	9	100%
87	Eklandagatan	Boende		3 S7n	tisdagar kl 2-7	1	33%	1	33%	33%	0	0%
88	Utlandagatan	Boende		3 S6n	tisdagar kl 9-12 udda veckor	1	33%	1	33%	33%	2	67%
89	Gibraltargatan	Boende		18 S7n	fredagar kl 2-7	7	39%	0	0%	19%	2	11%
90	Gibraltargatan	Boende		1 S7	-	0	0%	0	0%	0%	1	100%
91	Rosesköldsgatan	Boende		16 S5	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	7	44%	4	25%	34%	15	94%
92	Richertsgatan	Boende		11 S5	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	8	73%	7	64%	68%	10	91%
93	Fribergsgatan	Boende		5 S5	-	5	100%	5	100%	100%	5	100%
94	Fribergsgatan	Boende		9 S5	tisdagar kl 9-12 udda veckor	4	44%	7	78%	61%	7	78%
95	Gyllenkrooksgatan	Boende		29 S6	tisdagar kl 9-12 udda veckor	5	17%	8	28%	22%	19	66%
96	Övre Buråsliden	Boende		15 S6	tisdagar kl 9-12 udda veckor	2	13%	7	47%	30%	4	27%
97	Spaldingsgatan	Boende		19 S5	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	15	79%	12	63%	71%	19	100%
98	Viktor Rydbergsgatan	Boende		14 S6	onsdagar kl 2-7	5	36%	4	29%	32%	14	100%
99	Örnehufvudsgatan	Boende		23 S5	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	18	78%	15	65%	72%	23	100%
100	Stuartsgatan	Boende		8 S5	tisdagar kl 9-12 udda veckor	3	38%	3	38%	38%	8	100%
101	Stuartsgatan	Boende		6 S5	-	6	100%	5	83%	92%	6	100%
102	Gibraltargatan	Boende		2 S5	-	0	0%	0	0%	0%	2	100%
103	Gibraltargatan	Boende		2 S7n	fredagar kl 2-7	0	0%	0	0%	0%	1	50%
104	Lindströmsgatan	Boende		23 S5	onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars-30 april	18	78%	21	91%	85%	5	22%
105	Gibraltargatan	Boende		24 S5n	fredagar kl 2-7	0	0%	0	0%	0%	3	13%
106	Gibraltargatan	Boende		3 S7n	fredagar kl 2-7	0	0%	1	33%	17%	3	100%
107	Örnehufvudsgatan	Boende		1 S5	-	0	0%	0	0%	0%	0	0%
108	Von Gerdesgatan	Boende		9 S5	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	6	67%	6	67%	67%	8	89%
109	Von Gerdesgatan	Boende		6 S5n	-	5	83%	3	50%	67%	6	100%
110	Viktor Rydbergsgatan	Boende		3 S6n	tisdagar kl 2-7	3	100%	3	100%	100%	1	33%
111	Eklandagatan	Boende		2 S7n	fredagar kl 2-7	0	0%	0	0%	0%	0	0%
112	Mackliersgatan	Boende		2 S5n	-	1	50%	0	0%	25%	2	100%
113	Mackliersgatan	Boende		2 S5	tisdagar kl 9-12 jämna veckor	1	50%	1	50%	50%	2	100%
114	Eklandagatan	Boende		2 S7n	fredagar kl 2-7	2	100%	0	0%	50%	1	50%
SNITT 1-114							48%	SNITT 1-114	48%		SNITT 1-114	72%

BILAGA 1

VILLAOMRÅDE - BELÄGGNING						Inventering dag 30 mars		Inventering dag 14 april			Inventering kväll 13 april	
Nr på karta	Gata	Typ av parkering	Antal platser	Begränsning	P-förbud	Antal bilar	Beläggning	Antal bilar	Beläggning	Medel dag	Antal bilar	Beläggning
115	Stenhuggaregatan	Fri parkering på gata	3		onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars - 30 april	3	100%	2	67%	83%	3	100%
116	Pilbågsgatan	Fri parkering på gata	6		onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars - 30 april	6	100%	5	83%	92%	6	100%
117	Liljeforsgatan	Fri parkering på gata	6		onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars - 30 april	6	100%	4	67%	83%	6	100%
118	Liljeforsgatan	Fri parkering på gata	8		-	8	100%	6	75%	88%	8	100%
119	Kopparslagaregatan	Fri parkering på gata	19		onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars - 30 april	10	53%	14	74%	63%	17	89%
120	Borrsvängsgatan	Fri parkering på gata	14		onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars - 30 april	9	64%	12	86%	75%	14	100%
121	Borrsvängsgatan	Fri parkering på gata	4	30 min kl 7-17	onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars - 30 april	-		-			2	50%
122	Kopparslagaregatan	Fri parkering på gata	9		onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars - 30 april	7	78%	7	78%	78%	8	89%
123	Hjulmakaregatan	Fri parkering på gata	14		onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars - 30 april	11	79%	13	93%	86%	13	93%
124	Kopparslagaregatan	Fri parkering på gata	13		onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars - 30 april	9	69%	10	77%	73%	12	92%
125	Formskårearegatan	Fri parkering på gata	7		onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars - 30 april	7	100%	6	86%	93%	7	100%
126	Ljusstöparegatan	Fri parkering på gata	1	30 min kl 7-17	onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars - 30 april	-		-			0	0%
127	Ljusstöparegatan	Fri parkering på gata	13		onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars - 30 april	11	85%	13	100%	92%	13	100%
128	Bergsprängaregatan	Fri parkering på gata	5	30 min kl 9-18 (9-15)	onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars - 30 april	-		-			5	100%
129	Bergsprängaregatan	Fri parkering på gata	8		onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars - 30 april	4	50%	8	100%	75%	8	100%
130	Bergsprängaregatan	Fri parkering på gata	15		onsdagar kl 9-12 jämna veckor 15 mars - 30 april	8	53%	10	67%	60%	14	93%
						SNITT 115-130	73%	SNITT 115-130	81%		8% SNITT 115-130	94%