



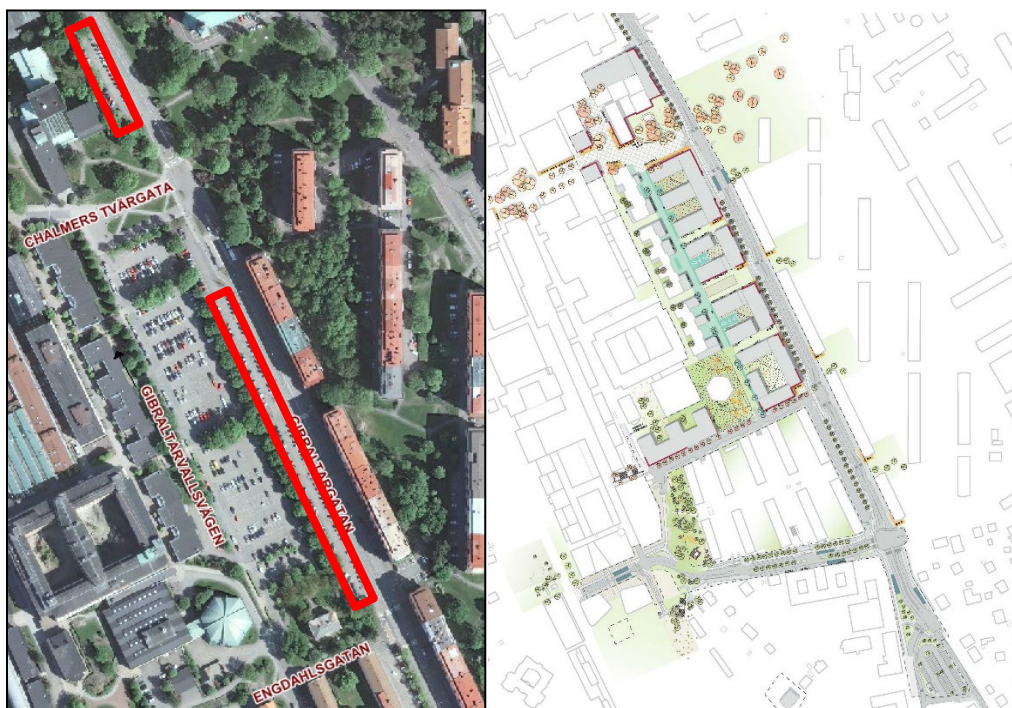
PM om allmän parkering inom Detaljplan för Gibraltarvallen

Genomförandet av detaljplanen innebär att bilplatser för såväl boendeparkering som avgifts- och korttidsparkering på gatumark tas i anspråk för bebyggelse och annan markanvändning. Detta PM syftar till att beskriva hur och var parkeringsplatserna kommer att ersättas samt konsekvenserna det medför. Analysen sker utifrån Göteborgs Stads parkeringspolicy.

Parkering på kvartersmark hanteras inte i detta PM. Det är dock värt att nämna att det under detaljplanearbetet har tagits fram en grön resplan för Chalmers campus Johanneberg. Medverkande har varit staden tillsammans med Chalmersfastigheter och Akademiska Hus, Chalmers Tekniska Högskola samt Johanneberg Science Park. Den gröna resplanen togs fram i syfte att säkerställa att planerad expansion inte medför ökad biltrafik till området. Detta går även i linje med Trafikstrategin (beslutades efter Grön Resplan) vars mål för färdmedelsfördelning motsvarar att antalet bilresor ska minska med 25 % till år 2035 jämfört med år 2011.

1. Bakgrund

På gatumark inom en del av detaljplaneområdet har trafikkontoret idag två parkeringsytor som vid genomförandet av detaljplanen kommer att ersättas av bebyggelse, se Figur 1.



Figur 1. Till vänster: Trafikkontorets två parkeringsytor. Till höger: illustration av planförslaget.



Parallellt med Gibraltargatans södra del finns ytterligare en parkeringsyta på gatumark, se Figur 2. Merparten av dessa parkeringsplatser kommer också att tas bort vid genomförandet av detaljplanen då gatusektionen förändras.



Figur 2. Trafikkontorets parkering.

Antal parkeringsplatser som tas bort och möjliga lösningar på hur och var parkeringsplatserna kan ersättas har undersökts i fyra parkeringsutredningar.

2. Tidigare genomförda utredningar kopplat till detaljplaneprocessen

Följande tre parkeringsutredningar togs fram under åren 2014–2015 inför att detaljplanen skulle gå ut på samråd:

- Parkeringsutredning Gibraltarvallen 2014-11-28. Studie av området sett till parkeringsbehov då platser tas bort, jämförelser med äldre beläggningsberäkningar samt diskussion kring lösningar.
- Sammanställning av scenarier för parkering 2015-02-08. Summering av tillgång och efterfrågan på parkering vid Gibraltarvallen, nutid och framtid för både gatuparkering och parkering på kvartersmark.
- Parkeringsutredning Gibraltarvallen 2015-05-25. Utredning av ytor i närheten av Gibraltarvallen som kan vara tekniskt möjliga att nyttja för gatu- eller markparkering.

Därefter var detaljplanen ute på samråd. Under samrådet 2015 beslutade trafiknämnden att bifalla trafikkontorets tjänsteutlåtande samt tilläggsyrkandet från (MP) och (S) som remissvar till byggnadsnämnden.

I trafikkontorets tjänsteutlåtande står bland annat ”För att lösa parkeringsfrågan vill trafikkontoret göra en områdesplan för parkering, där vi även räknar in parkeringsbehovet i närliggande områden. Studien bör sedan ligga till grund för uppförandet av ett parkeringshus (de ekonomiska och juridiska förutsättningarna för detta måste utredas vidare)”.



I tilläggsyrkandet från (S) och (MP) står bland annat ”Området kan utgöra en pilot för att flytta boendeparkering från gatumark in i P-hus istället för nya gatuparkeringar. I Johannebergs villastad är det gratis parkering vilket motverkar P-huslösningen, varför vi bör utreda boendeparkering där som en del i lösningen.”

Efter detaljplanens samråd genomfördes därför ytterligare utredningar

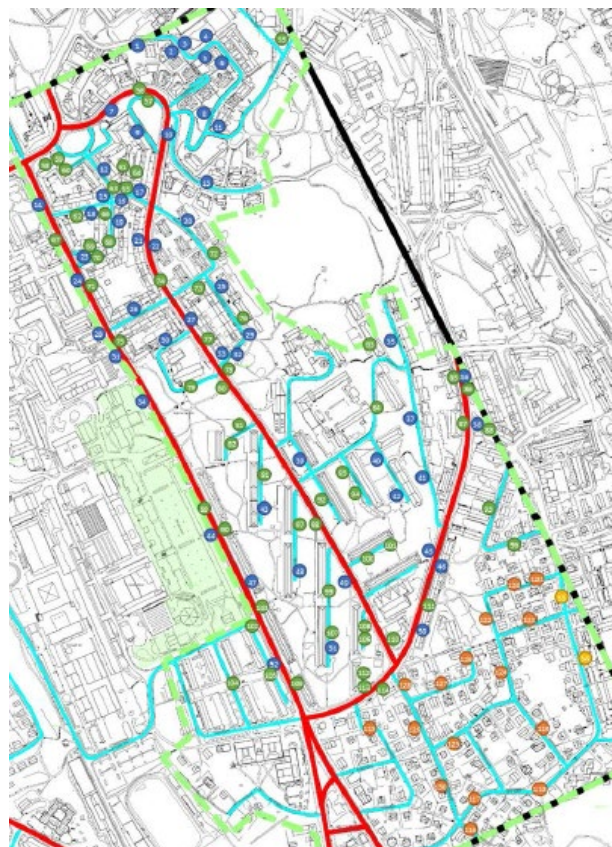
- Parkeringsutredning Gibraltarvallen 2016-05-30. Utredning syftade till att ge en tydlig bild av tillgång och efterfrågan på parkering inom ett avgränsat utredningsområde omkring Gibraltarvallen. Målet med utredningen var att hitta parkeringslösningar som ersätter de platser som tas bort och som samtidigt är förenliga med Göteborgs Stads parkeringspolicy.

Den inventering som gjordes i parkeringsutredningen från 2016 visade att det finns ca 1540 befintliga parkeringsplatser inom inventeringsområdet, inringat med grön linje i Figur 3 nedan. Parkeringarna hade högst belastning på kvällen då beläggningen i genomsnitt var 72%, vilket innebär att knappt 400 parkeringsplatser stod tomma. Parkeringsplatser längs Gibraltargatan, på Gibraltarvallen och Viktor Rydbergsgatan har dock generellt en högre beläggningsgrad, i många fall på över 90%. Parkeringar med en sådan hög beläggning upplevs som fullbelagda ur kundens perspektiv.

Villaområdet söder om Eklandagatan ligger utanför Johannebergs boendeparkeringsområde och där är det gratis att parkera. Dessa platser är inte medräknade i beläggningsgraden om cirka 72 %. Inventeringen i villaområdet visade att gatorna hade en mycket hög beläggning, i snitt 94 % på kvällen.

De bärande tankarna i parkeringsutredningarna har varit att ersätta de borttagna parkeringsplatserna som långsgående gatuparkering på Gibraltargatan, Eklandagatan och Engdahlgatan samt som markparkeringar vid Viktor Rydbergsgatan (var med i samrådet) och Pilbågsgatan.

Figur 3. De inventerade parkeringsplatserna har kartlagts med Göteborgs Stads parkeringskarta som grund.





3. Fortsatt utredning av parkeringsfrågan

Efter att den fjärde parkeringsutredningen levererades har arbetsgruppen för detaljplanen arbetat vidare med parkeringsfrågan. Arbetet har innefattat att förtydliga hur många parkeringsplatser som tas bort och hur många som kan ersättas i samband med att detaljplaneförslaget har vidareutvecklats. Arbetsgruppen har också studerat och beaktat behovet av olika typer av parkering (boendeparkering dygn¹, boendeparkering natt², angöring för yrkestrafik, PRH-platser³, besöksparkering eller korttidsparkering för kunder). Balansen mellan de olika parkeringstyperna har inte beaktats i de tidigare genomförda parkeringsutredningarna, men nedan har en analys genomförts för att kunna svara på om samtliga parkeringsbehov kan tillgodoses. Parkeringsfrågan har bedömts utifrån "Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet". Se Bilaga 2 för förklaring.

4. Förslag på parkeringslösning

4.1 Inom detaljplanen

Se bilaga 1 för beräkning och sammanställning av utgående och tillkommande parkering.

Förslaget på parkeringslösning innebär att ca 226 parkeringsplatser på allmän gatumark tillskapas samtidigt som ca 214 befintliga parkeringsplatser på allmän gatumark utgår. Detta åstadkoms genom att:

- viss parkering på privat mark omdisponeras till allmän gatuparkering
- markparkering söder om korsningen Gibraltargatan/Fridkullagatan utökas
- allmän gatuparkering anläggs på fler gator inom planområdet.

Parkeringsplatserna föreslås regleras enligt följande:

- 167 platser som boendeparkering dygn kombinerat med avgiftsparkering.
- 54 platser som boendeparkering natt kombinerat med avgifts- eller korttidsparkering.
- 2 PRH-platser.
- 3 lastzoner.

Fördelning av reglering behöver verifieras under detaljprojekteringen.

4.2. Omkringliggande områden

Gatorna i villaområdet fungerar idag i stor omfattning som parkering för boende, studerande och verksamma i Johanneberg/Chalmers. I liknande områden har trafiknämnden tidigare

¹ Boendeparkering dygn: parkering som får användas hela dygnet (av kunder med boendeparkeringstillstånd).

² Boendeparkering natt: parkering tillåten dag före sön- och helgdag från 15:00 till påföljande vardag 09:00 samt övriga dagar mellan 18:00 och 09:00 dagen därpå (för kunder med boendeparkeringstillstånd).

³ Parkering för rörelsehindrad.



**Göteborgs
Stad**

2019-12-20

Frida Kjäll, Stadsbyggnadskontoret
Malin Lorentsson, Fastighetskontoret
Pär Sköld, Trafikkontoret

beslutat att införa boendeparkering (Landala höjd, Änggården och södra Kungsladugård).
Trafikkontoret studerar generellt problemet med gratisområden i anslutning till
utbyggnadsplaneringen och möjligheten att exempelvis införa boendeparkeringsområden.
Denna process hanteras separat på en övergripande nivå och inte i enstaka detaljplaner.



5. Slutsatser

Området Övre Johanneberg har idag många parkerade bilar längs gatorna. Även kvartersmark används för parkering och det är i stor omfattning boendes långtidsparkerade bilar (det vill säga både boende natt och boende dygn). Tillgängligheten är låg för angöring och korttidsparkering. Det är många grupper som har svårigheter att parkera, exempelvis varudistribution, servicefordon, jourläkare, hemtjänst, hemsjukvård, sophämtning, färdtjänst och taxi. Detta leder till en omfattande söktrafik och att många felparkerar. Utifrån Parkeringspolicyn behöver den befintliga långtidsparkeringen på gatorna minska. Det gäller Gibraltargatan (som redan idag till största del utgörs av långsgående parkering för boende natt) samt andra gator i övre Johanneberg, liksom i villaområdet söder om Eklandagatan. Målet är att gatorna ska användas för angöring och korttidsparkering och inte den långtidsparkering som existerar idag. Det saknas i dagsläget beslut om någon förändring gällande parkeringsreglering i området.

De tidigare parkeringsutredningarna samt arbetsgruppens fortsatta arbete visar att antalet parkeringsplatser på allmän plats i området ökar marginellt. Detta framförallt tack vare att viss privat parkering görs om till allmän gatuparkering, att markparkeringen söder om korsningen Gibraltargatan/Fridkullagatan kan utökas och övergå till allmän parkering samt att ytterligare gator inom planområdet tas i anspråk för allmän gatuparkering. Det sistnämnda bedöms öka spridningen av allmän gatuparkering i ett större geografiskt område. Koncentrationen av parkering på Gibraltargatan minskar.

Föreliggande PM visar på förslag på reglering av dessa platser, definitivt beslut tas dock under projektering/detaljplanens genomförande.

Sammantaget innebär parkeringsförslaget vissa avsteg från kommunfullmäktiges Parkeringspolicy och Riktlinjer för parkeringsverksamhet. Avstegen gäller såväl var parkering ska anläggas som prioritering i användning av parkering. Detta då tillskapade parkeringsplatser kommer regleras som boendeparkering (dygn och natt), vilket går emot parkeringspolicyns inriktning om att bilparkering på gatumark i första hand bör nyttjas för korttids- och halvdagsparkering. Enligt policyn ska också boendeparkering på gatumark flyttas över till parkeringsanläggningar på kvartersmark. Detta har utretts och följande kan konstateras:

- Trafikkontorets boendeparkering sker i dag uteslutande på offentlig plats. Enligt Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. ("Avgiftslagen") får en kommun, i den omfattning som behövs för att ordna trafiken, ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering. Trafikkontorets boendeparkeringstillstånd gäller därför inte i de privatägda parkeringsanläggningar som anläggs.



- Parkeringsbolaget har tidigare meddelat att investeringar i P-hus i området ej är aktuella.
- Delar av gatuparkeringen i Johanneberg är idag ej reglerad med boendeparkering. Att anlägga ett P-hus i det direkta närområdet bedöms ej som marknadskraftigt.

Arbetsgruppens bedömning är därför att befintlig boendeparkering i nuläget inte kan ersättas genom en privatägd alternativt kommunalägd parkeringsanläggning. Därför behöver parkeringsplatserna lösas på gatumark.

Förslaget följer också vissa riktlinjer i de styrande dokumenten, exempelvis prioriteras stadsmiljö före bilparkering och bilparkeringen anpassas till stadsbilden. Parkeringspolicyn har tydliga mål att prioritera stadsmiljö före bilparkering och att anpassa bilparkeringen till stadsbilden. På Engdahlsgatan och Eklandagatans förlängning ses gatusektionerna över i sin helhet för att anpassas till befintlig och kommande bebyggelse samt skapa tydliga gång- och cykelstråk. Flera markparkeringsytor ersätts av parkering längs gatorna i samband med detaljplanens genomförande. Träd avses planteras längs med gatorna för ett grönare gaturum och kopplingar till omgivande grönstruktur. Detta tillsammans med ny bebyggelse som ramar in gatan innebär en stor förbättring med hänsyn till stadsmiljö och stadsbild.

Fullmäktige har angett att avsteg från riktlinjerna kan göras när det finns godtagbara skäl och avsteg ska alltid dokumenteras. Prövning och beslut om avsteg får göras av berörd nämnd eller styrelse.



Bilaga 1 – Beräkning av parkeringsplatser som utgår och tillskapas

Parkeringsplatser som utgår – antal och reglering

Nedan siffror är *ungefärliga* då viss byggnation pågår i området.

På de två parkeringarna markerade i Figur 1 finns totalt 160 berörda parkeringsplatser, reglerade som boendeparkering dygn. Samtliga **160** parkeringsplatser behöver utgå vid genomförandet av detaljplanen. På parkeringen i Figur 2 finns totalt 74 parkeringsplatser, varav 48 platser är reglerade som boendeparkering dygn, 24 platser reglerade som boendeparkering natt samt 2 som PRH-platser. Gibraltargatans nya utformning medför att samtliga **48** parkeringsplatser för boende dygn och de **2** PRH-platserna utgår. Av de 24 platserna för boendeparkering natt behöver **4** platser utgå.

På Gibraltargatans östra sida finns idag 46 längsgående parkeringsplatser och 1 lastzon enligt parkeringsutredningen från 2016. Av dessa är 45 platser reglerade som boendeparkering natt och 1 som PRH-plats. Samtliga 46 parkeringsplatser kan behållas, dock kommer platsernas placering längs Gibraltargatan att justeras, se vidare Kapitel 3.3.

Ovanstående resulterar i att totalt **214** befintliga parkeringsplatser kommer att utgå vid genomförandet av detaljplanen. Parkeringsplatserna har idag följande reglering:

- 208 platser som boendeparkering dygn kombinerade med avgiftsparkering (vilket möjliggör parkering för besökare).
- 4 platser som boendeparkering natt kombinerade med avgifts- eller korttidsparkering (vilket möjliggör parkering för besökare samt korttidsparkering för kunder).
- 2 som PRH-platser.

Majoriteten av parkeringsplatserna som utgår är reglerade som boendeparkering dygn, vilket ses som mer värdefulla jämfört med boendeparkering natt. Detta eftersom boendeparkering dygn gör det möjligt för boende att låta bilen stå hemma och istället använda andra transportmedel så som gång, cykel eller kollektivtrafik.

Parkeringsplatser som kan tillskapas – antal och reglering

Som nämns i Kapitel 2 är de bärande tankarna i de tidigare parkeringsutredningarna att i största möjliga mån ersätta de borttagna parkeringsplatserna som längsgående gatuparkering på Gibraltargatan, Eklandagatan och Engdahlsgratan samt som markparkeringar vid Viktor Rydbergsgatan och Pilbågsgatan. Förslaget från parkeringsutredningen har bearbetats av arbetsgruppen för detaljplanen enligt följande:

- De parkeringsplatser som tidigare studerats vid Viktor Rydbergsgatan anses inte vara lämpliga då det innebär att en tillgänglig och social grönyta med bevarandevärda träd



skulle behöva tas i anspråk genom hårdgjord yta samt delvis bergsprängning. Bedömningen har gjorts i enlighet med "Grönstrategi för en tät och grön stad" (2014-02-10).

- Placering av parkeringsplatserna längs Eklandagatan, Engdahlgatan samt vid Pilbågsgatan har utretts i trafikförslaget för detaljplanen. Trafikförslaget visar att det finns plats för cirka **24** parkeringsplatser på Eklandagatan, cirka **33** parkeringsplatser på Engdahlgatan och cirka **65** platser på markparkeringen söder om korsningen Gibraltargatan/Fridkullagatan, beroende på utformning.
- Trafikförslaget har även utrett antalet tillkommande parkeringsplatser på Gibraltargatan och parkeringsytan parallellt med Gibraltargatan. De 46 befintliga parkeringsplatserna på Gibraltargatans östra sida får nya placeringar och ytterligare ca **8** nya parkeringsplatser skapas. Längs Gibraltargatans västra sida skapas ca **64** nya parkeringsplatser. På parkeringsytan parallellt med Gibraltargatan kan **32** nya långsgående parkeringsplatser skapas.

Det nya förslaget innebär att totalt **226** parkeringsplatser kan tillskapas. Talen kan variera beroende på utformning och behöver detaljstuderas i projekteringen.

I samband med detta omdisponeras parkering från kvartersmark till allmän plats vid Eklandagatan samt vid markparkeringen söder om korsningen Gibraltargatan/Fridkullagatan. Idag utgörs ytan av en provisorisk besöksparkering på kvartersmark samt ett mindre grönområde. Enligt gällande plan är ytan avsedd för bostäder och kan betraktas som en yta som kan bli aktuell för förtätning av staden. Föreslagen markparkering söder om korsningen Gibraltargatan/Fridkullagatan ses därmed inte som en långsiktig parkeringslösning, utan mer som en tillfällig lösning (kortare genomförandetid) som i framtiden kan bli intressant för annan användning såsom bostäder, kontor eller parkeringshus.

Reglering av tillskapade parkeringsplatser

För att kunna svara på hur väl de olika parkeringsbehoven uppfylls, även efter genomförandet av detaljplanen, behöver regleringen av de **226** nya parkeringsplatserna beaktas.

Parkeringsplatsernas reglering har uppskattats utifrån nedanstående förutsättningar:

- De nya parkeringsplatserna bör så långt som möjligt regleras på samma sätt som de befintliga, det vill säga till största delen dygnsparkering för boende kombinerat med avgiftsparkering.
- Parkeringsbehovet i området kommer att förändras i och med de verksamheter längs Engdahlgatan och Gibraltargatans västra sida som planeras i detaljplanen. Detta kommer medföra ett ökat behov av korttidsparkering längs gatorna, vilket är en reglering som inte kan kombineras med dygnsparkering för boende.
- Lastzoner kommer behövas utmed de gator där det tillkommer verksamheter. En lastzon beräknas motsvara utrymmet av cirka 2 parkeringsplatser.



- De 2 befintliga PRH-platserna måste ersättas.

Nedan är förslag till fördelning av reglering som behöver verifieras under detaljprojekteringen.

Eklandagatan: samtliga 24 platser regleras som boendeparkering dygn kombinerat med avgiftsparkering.

Engdahlsгатan: samtliga 11 platser på södra sidan gatan regleras som boendeparkering dygn kombinerat med avgiftsparkering. På norra sidan regleras 21 platser som boendeparkering natt kombinerat med avgifts- och/eller korttidsparkering och 1 lastzon anordnas.

Västra sidan av Gibraltargatan: cirka 40 platser regleras som boendeparkering dygn kombinerat med avgiftsparkering och cirka 23 platser som boendeparkering natt kombinerat med avgifts- och/eller korttidsparkering. 1 lastzon anordnas.

Östra sidan av Gibraltargatan (avseende de tillkommande 8 platserna): 7 platser regleras som boendeparkering dygn kombinerat med avgiftsparkering. 1 lastzon anordnas.

Parkeringsytan parallellt med Gibraltargatan: 30 platser regleras som boendeparkering dygn kombinerat med avgiftsparkering och 2 PRH-platser anordnas.

Markparkeringen vid Pilbågsgatan: cirka 55 platser regleras som boendeparkering dygn kombinerat med avgiftsparkering och cirka 10 platser som boendeparkering natt kombinerat med avgifts- och/eller korttidsparkering.



Bilaga 2 - Styrande dokument om parkering

Under arbetsgruppens arbete med parkeringsfrågan i detaljplanen fanns två styrande dokument rörande parkering i Göteborg; "Parkeringspolicy för Göteborgs stad" - kommunfullmäktige 2009-10-08 samt "Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet" – kommunfullmäktige 2016-02-25.

Några mål i Parkeringspolicyn som ska följas är:

- *Boendeparkering på gatumark flyttas över till parkeringsanläggningar, främst garage, på kvartersmark i nära anslutning till större gator och leder.*
- *Bilparkering på gatumark bör i första hand nyttjas för korttids- och halvdagsparkering, vilket ska prioriteras före boende och verksammas behov av heldags- och dygnsparkering.*
- *Tillgodose parkering för boende på kvartersmark*
- *Prioritera stadsmiljö före bilparkering*
- *Anpassa bilparkeringen till stadsbilden*
- *Ersätt markparkering med gemensamma anläggningar*

Ett utdrag ur "Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet" visar på samma inriktning som Parkeringspolicyn:

För att verka för en god sammanvägd tillgänglighet där boende ges goda möjligheter att lämna bilen hemma och istället välja andra resesätt ska följande principer tillämpas vid prioritering av parkeringsefterfrågan:

	På allmän platsmark	På kvartersmark
Boende	I andra hand	Prioriteras
Besök, korttid, angöring	Prioriteras	I andra hand
Arbetspendling	I tredje hand	I tredje hand
Funktionshindrade	Ska tillgodoses	Ska tillgodoses