

PM 2020:68

Lina Dahlberg
Rasmus Sundberg

2020-12-09

Mobilitets- och parkeringsutredning

– Jättestensgatan

Framtiden Byggutveckling för Poseidon

Sammanfattning

Framtiden Byggutveckling ska åt Poseidon bygga cirka 130 lägenheter i befintligt bostadsområde vid Jättestensgatan.

Sammanställning antal parkeringsplatser för tillkommande bostäder

Utifrån analyssteg 1 - 3 (normalspann, lägesbedömning och projektanpassning) föreslås parkeringstal för bil motsvara 0,55 bilparkeringar/lägenhet.

Då Poseidon avser att teckna mobilitetsavtal med Göteborg Stad, motsvarande basåtgärder samt flera stjärnåtgärder föreslås parkeringstalet för bil efter steg 4 bli 0,45 bilparkeringar/lägenhet. För cykel föreslås parkeringstalet bli 2,5 parkeringsplatser/lägenhet.

- För 130 lägenheter behöver utifrån ovan totalt 59 bilparkeringar säkerställas varav 5 är för besökare och 2 för bilpoolsbilar

- För 130 lägenheter behöver 325 cykelparkeringar säkerställas varav 65 är för besökare

Sammanställning antal parkeringsplatser för befintliga bostäder

Efterfrågan från Poseidons befintliga bostäder i området bedöms till 195 bilparkeringar. 28 av dessa behöver ersättas i samband med byggnation då 159 befintliga bilparkeringar tas bort. Resterade efterfrågan bedöms kunna hanteras på Poseidons övriga parkeringsplatser i området genom att följande åtgärder genomförs av Poseidon:

- Tillståndsparkering införskaffas för hela området. Framtida efterfrågan på bilparkering från befintliga boende bedöms utifrån uppmätt beläggning plus en marginal på fem procent. Åtgärden bedöms minska efterfrågan av ersättningsplatser med 67 bilparkeringar.
- Hushåll i Poseidons bostadsområde får i första hand inte hyra fler än en bilparkering i bostadsområdet. Åtgärden bedöms minska efterfrågan av ersättningsplatser med 26 bilparkeringar.
- Hushåll i Poseidons bostadsområde ges förtur vid köp av parkeringstillstånd framför privatpersoner som inte bor i området. Åtgärden bedöms minska efterfrågan av ersättningsplatser med 34 bilparkeringar.
- Prisökning bedöms resultera i minskad efterfrågan på bilparkering. Åtgärden bedöms minska efterfrågan av ersättningsplatser med 4 bilparkeringar.

Sammanställning tillskapande av bilparkering

Totalt innebär föreslagen lösning att 87 bilparkeringar plus 2 för bilpoolsbilar tillskapas för befintliga och tillkommande bostäder. Bilparkeringar kommer att placeras i anslutning till de nya bostäderna i form av markparkering.

Innehåll

Sammanfattning	1
1. Bakgrund och syfte	5
2. Mobilitets- och parkeringsutredning	5
2.1 Normalspannet (analyssteg 1)	5
<i>Val av normalspann</i>	5
<i>Resultat normalspann</i>	6
Lägesbedömning (analyssteg 2)	7
<i>Utredningsområde</i>	7
<i>Sammanvägd tillgänglighet</i>	7
<i>Resultat lägesbedömning</i>	10
2.2 Projektanpassning (analyssteg 3)	11
<i>Bilparkering bostäder</i>	11
<i>Parkering verksamheter</i>	11
<i>Cykelparkering bostäder</i>	11
<i>Resultat projektanpassning</i>	11
2.3 Mobilitetslösningar (analyssteg 4)	12
<i>Resultat mobilitetslösningar</i>	12
2.4 Parkeringsplatser	13
<i>Antal platser från P-tal</i>	13
<i>Parkeringslösning</i>	14
2.5 Reglering, kostnadstäckning och byggskede	15
<i>Parkering på gatumark</i>	15
<i>Parkering på kvartersmark</i>	16
<i>Förutsättningar för kostnadstäckning</i>	16
<i>Hantering av parkering inom projektområdet under byggskede</i>	16
<i>Bilaga – Avsteg från normalspann</i>	1
2.6 Bakgrund	1
2.7 Sammanfattning	2
<i>Bilaga – Ersättningsutredning</i>	3
<i>Ersättningsparkering påverkas av nya regler för parkeringstillstånd</i>	4
<i>Ersättningsparkering påverkas av utgångspunkt i beläggningen</i>	4

<i>Ersättningsparkering påverkas av höjda hyror på bilparkering</i>	5
<i>Bilaga – Beläggingsstudie</i>	6
2.8 Inom Poseidons bostadsområde	6
2.9 Utanför Poseidons bostadsområde	8

1. Bakgrund och syfte

Framtiden Byggutveckling planerar för en förtätning av området Kyrkbyn genom tillförsel av cirka 130 lägenheter vid Jättestensgatan. Förvaltande bolag av befintliga och tillkommande bostäder är Poseidon. Utredningen utgår ifrån även att före detta panncentralen byggs om till bostäder. I samband med detaljplanearbetet har följande mobilitetsutredning tagits fram utifrån de givna analysstegen.

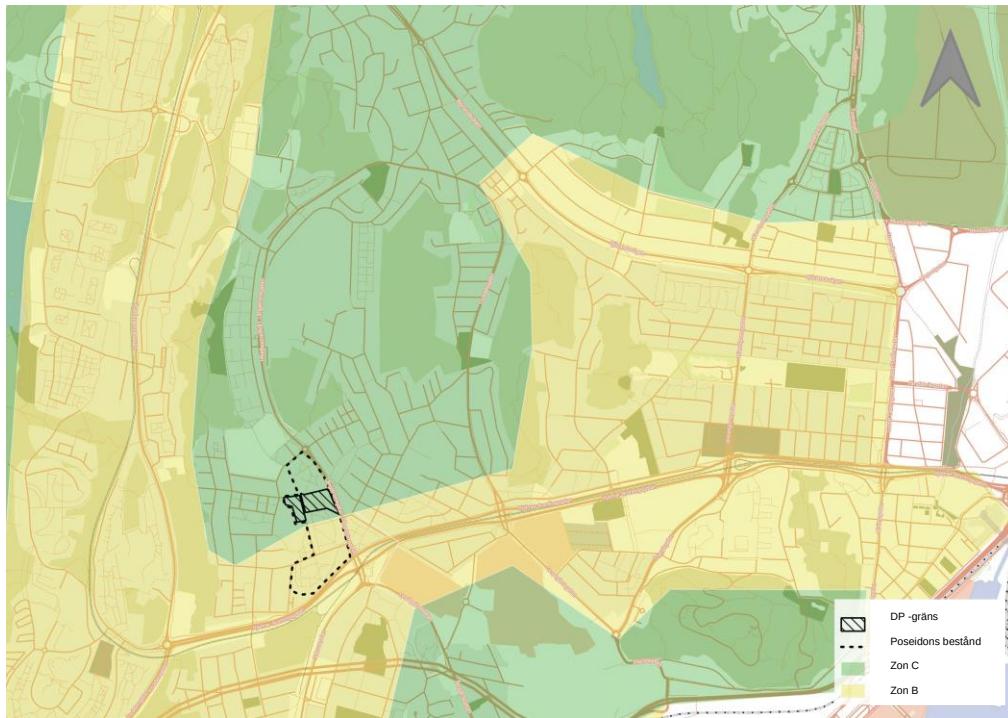
2. Mobilitets- och parkeringsutredning

2.1 Normalspannet (analyssteg 1)

I detta avsnitt väljs normalspann och startvärden för parkeringstal för bil och för cykel.

Val av normalspann

Detaljplaneområdet ligger i zon C, se Figur 1. Utifrån riktlinjerna för mobilitet och parkering har zon C startvärdet 0,8 bilparkeringar/lägenhet.



Figur 1 Detaljplanområdet i förhållande till normalspannets zonindelningar, zon C har startvärde 0,8 bilparkeringar/lägenhet och zon B 0,6 bilparkeringar/lägenhet.

Resultat normalspann

Normalspann motsvarande zon C som startvärde.

Tabell 2-1 Resultat parkeringstal.

	Startvärde	Stort Stadsdels-centrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	0,8	X			
Cykel					
Bostäder	2,5	X			

Lägesbedömning (analyssteg 2)

I detta avsnitt bedöms läget mer i detalj. Lägesbedömningen kan ge avdrag på parkeringstalet.

Utredningsområde

Utredningsområdet ligger i Kyrkbyn längs Jättestensgatan och avgränsas i sydlig riktning av Hjalmar Brantingsgatan, se i Figur 2. Utredningsområdet med 400 meters radie visas med brun linje. Poseidons befintliga bostäder, se streckad svart linje i Figur 2, visar området för den föreslagna gemensamma framtida parkeringslösningen för Poseidons befintliga och tillkommande bostäder. Skrafferad yta visar detaljplaneområdet.



Figur 2 Utredningsområdet motsvarande 400 meters radie från detaljplaneområdet.

Sammanvägd tillgänglighet

Kollektivtrafik

Planområdet har direkt närhet till kollektivtrafik inom 500 meters gångavstånd, se hållplatsernas läge i Figur 2. Vid hållplats Eketrögatan trafikerar tre spårvagnslinjer, stombuss 16 samt flera andra busslinjer. Det tar cirka 17 minuter att resa till centralstationen från Eketrögatan. Hållplatsen trafikeras även av fem busslinjer (128,141,142,159 och 242) som trafikerar Volvo-området i Torslanda. Hållplatsen vid Jättestensskolan (Långströmsgatan) trafikeras av buss 31. Buss 31 förbinder Eketrögatan med Bjurslätt och Hjalmar Brantingsplatsen.

Turtätheten för stombussar och spårvagnar varierar mellan 5 - 10 minuter under högtrafik, se Tabell 2-2. Lokalbussar har en lägre turtäthet och täcker resbehov andra tider på dygnet. Området klassas som god kollektivtrafik utifrån riktlinjernas definition.

Tabell 2-2 Buss-och spårvagnslinjer trafikerar närliggande hållplatser och deras turtäthet under maxtimme (Västtrafik)

Hållplats	Linjer	Turtäthet
Eketrägatan	5, 6, 10 (spårvagn)	8 – 10-minuters trafik
	16 (stombuss)	5-minuters trafik
	31	15-minuters trafik
	20, 24, 27, 32	30-minuters trafik
	128,141,142,159,242	Några enstaka gånger under dagen ut till Volvo Torslanda i samband med skiftbyte.
Jättestensskolan	31	15-minuters trafik

Cykel

Detaljplanområdet har direkt anslutning till god cykelinfrastruktur, se Figur 2. Gång- och cykelbanor finns längs Långströmsgatan parallellt med området och pendelcykelstråk längs Hjalmar Brantingsgatan söder om området. Hjalmar Brantingsgatan förbinder området med centrala Göteborg samt andra delar av Hisingen. Cykelavstånd till olika målpunkter redovisas i Tabell 2-3.

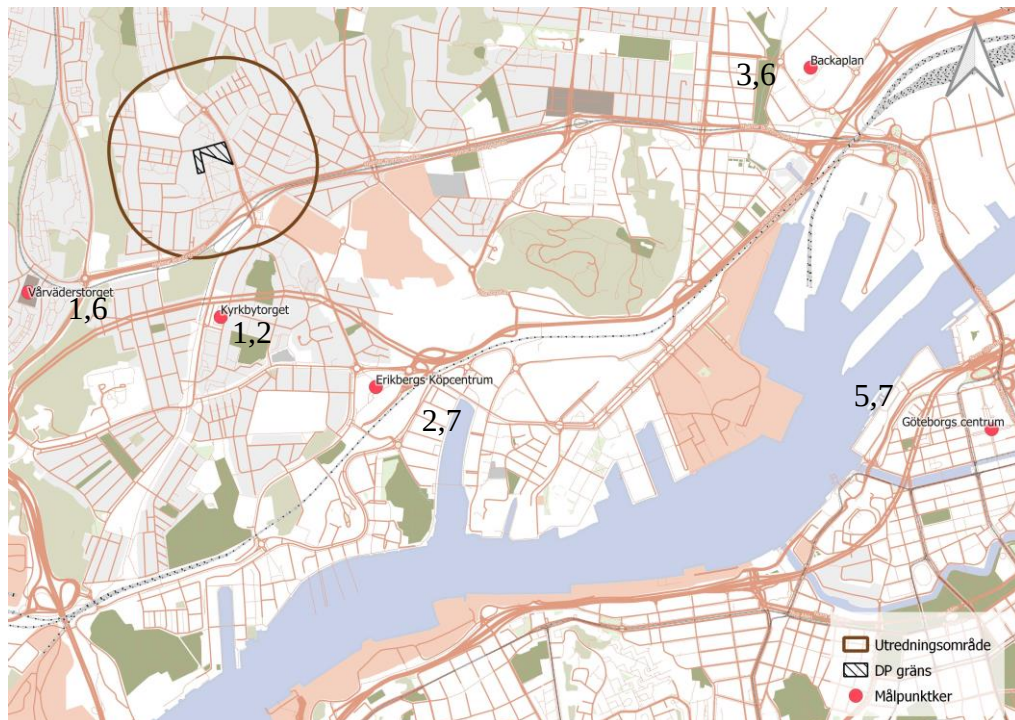
Tabell 2-3 Avstånd och restider med cykel från planområdet till fem målpunkter. Avstånden och tidsuppskattningen baseras på Google maps.

Sträcka	Avstånd i kilometer	Restid cykel
Planområde – Kyrkbytorget	1,2	6 min
Planområde – Vårväderstorget	1,6	6 min
Planområde – Backaplan	3,6	12 min
Planområde – Eriksberg	2,7	9 min
Planområde - Centralstationen	5,7	21 min

Service och andra urbana verksamheter

Inom planområdet vid Jättestensgatan finns det en pizzeria, frisör och postombud. Den närmst belägna servicen i form av mataffär, tandläkare, närhälsa, apotek och bibliotek finns vid Kyrkbytorget och/eller Vårväderstorget, se Figur 3.

Söder om utredningsområdet finns Eriksbergs köpcentrum. Här finns ett större utbud av service, exempelvis större mataffär, systembolag, apotek och gym. Den närmsta större stadsdelscentrum är Backaplan i sydöst med ett större utbud av kommersiell och social service.



Figur 3 Närmsta lokala torg från utredningsområdet, Avstånd i km från detaljplanegräns till respektive torg står utmärkt i figuren.

I utredningsområdet ligger grundskolan Jättestensskolan med årskurserna F-6 och tillhörande förskola inom gångavstånd.

Planområdet har inte direkt närhet till service enligt definition då gångavstånd till Vårväderstorget och Kyrkbytorget överstiger 500 meter. En styrka för området är att det finns ett postombud i området och att det finns GC-infrastruktur för resor till omkringliggande serviceplatser.

Övrigt

Planområdet ligger i direkt koppling till den större gatan Långströmsgatan som anknuter till Hjalmar Brantingsgatan vilket bedöms ge området god tillgänglighet med bil.

Bilpool finns inte inom direkt närhet till området. De operatörer som finns inom 1,5 kilometer som planområdet är Move About och M, se avstånd i Tabell 2-4.

Tabell 2-4 Antal bilpooler inom 1,5 kilometer från planområdet, gångavstånd taget från google maps.

Operatör	Antal	Avstånd
Move About	1	Ca. 800 m Långströmsgatan
M	Okänt antal	Ca 1,2 km Lenvädersgatan
M	Okänt antal	Ca 700 m Fyrväpplingsgatan

Resultat lägesbedömning

Planområdet har bristande närhet till service och bedöms därför inte till god sammanvägd tillgänglighet. Efterfrågan av tillgänglighet med bil är synlig i nuvarande bilinnehav för Poseidons bostadsbestånd.

Som ett komplement till lägesbedömningen har det faktiska p-talet i området studerats. Bilinnehavet för Poseidons bostäder i området har legat under 0,48 bilar/lägenhet (inkluderat besöksparkering och förmånsbilar) de senaste åtta åren¹. Det är långt under övre delen av normalspannet och därför föreslås ett avsteg från normalspannet i detta steg. Underlaget om bilinnehav styrks av resultaten från beläggningsstudien som visar att 0,50 bilparkeringar/lägenhet² nyttjas nattetid.

Utifrån dessa underlag föreslås att parkeringstalet för bil sänks från 0,8 till 0,55 bilparkeringar/lägenhet. Vidare föreslås ingen reduktion av parkeringstalet på grund av lägesbedömningen då en sådan effekt anses ligga till grund för dagens p-tal.

Tabell 2-5 Resultat parkeringstal.

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	0,8	X	0,55		
Cykel					
Bostäder	2,5	X	2,5		

¹ Se Bilaga Avsteg från normalspann

² Se Bilaga Beläggningsstudie

2.2 Projektanpassning (analyssteg 3)

I detta avsnitt redovisas projektets specifika förutsättningar. Projektanpassningen kan innebära både ett avdrag och en höjning för parkeringstalet.

Bilparkering bostäder

Det planeras för övervägande del medelstora lägenheter vilket inte ger underlag till avdrag eller höjning av parkeringstalet.

Parkering verksamheter

Det planeras inte för några tillkommande verksamheter³.

Cykelparkering bostäder

Det planeras för övervägande del medelstora lägenheter vilket inte ger underlag till avdrag eller höjning av parkeringstalet.

Resultat projektanpassning

Projektanpassningen ger inget skäl till reduktion för bostäders p-tal.

Tabell 2-6 Resultat parkeringstal.

	Startvärde	Stort Stadsdels-centrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	0,8		0,55	0,55	
Cykel					
Bostäder	2,5		2,5	2,5	

³ I utredningen antas den före detta panncentralen byggas om till bostäder för att det är dimensionerande för antalet parkeringar. Det kan dock bli aktuellt med verksamheter i byggnaden.

2.3 Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

I detta avsnitt redovisas vilka mobilitetsåtgärder byggherren/exploatören åtar sig.

Poseidon åtar sig att genomföra följande mobilitetsåtgärder:

Baspaket – samtliga åtgärder som anges i anvisningarna ska genomföras.

- ▶ Startpaket till nyinflyttade
- ▶ Löpande information om mobilitet
- ▶ 1 st 30-dagars kollektivtrafikkort/lägenhet under avtalstiden
- ▶ God cykelparkering, med cykelpump och årlig sanering av gamla cyklar
- ▶ Plats för lastcyklar, 4 st/100 lägenheter
- ▶ Begränsning av fasta platser, minst 50 procent
- ▶ Särredovisa parkeringshyra
- ▶ Bilpoolsplats, 1 st/100 lägenheter

Stjärnåtgärder – 3 åtgärder varav en av två föreslagna stjärnåtgärder ska genomföras.

- ▶ Begränsning av fasta platser, utökad nivå (max 10 procent får vara fasta)
- ▶ Cykelservicerum planeras anläggas i befintlig byggnad (panncentralen) i direkt anslutning till exploateringen.
- ▶ Bilpools medlemskap eller kollektivtrafikkort 90 dagar

Resultat mobilitetslösningar

Poseidon avser att teckna mobilitetsavtal med Göteborg Stad där ovan åtgärder ska ingå. Detta förväntas ge en reduktion på 0,1 i p-tal för bil för tillkommande bostäder.

Tabell 2-7 Resultat parkeringstal.

	Startvärde	Stort Stadsdelscentrum	Lägesbedömning	Projektanpassning	Mobilitetslösningar
Bil					
Bostäder	0,8		0,55	0,55	0,45
Cykel					
Bostäder	2,5		2,5	2,5	2,5

2.4 Parkeringsplatser

Antal platser från P-tal

Platser för ny bebyggelse

Utifrån föreslaget p-tal enligt steg 4 redovisas antal parkeringsplatser för de nya bostäderna i Tabell 2-8.

Tabell 2-8 Beräkning av antal parkeringsplatser för ny bebyggelse.

Bostäder	Beräknat parkeringstal	Antal/Yta	Antal parkeringsplatser
Bil	0,45	130	59+2 för bilpool
Cykel	2,5	130	325

Ersättningsplatser

Projektet tar i anspråk 159 befintliga bilparkeringar som idag används av boende till Poseidon, besökare, anställda till gruppboende och mindre verksamheter. De boende och gruppboende⁴ kommer ha en fortsatt efterfrågan på bilparkeringar medan verksamheterna kommer att upphöra.

Utöver mobilitetsåtgärder i steg 4 åtar sig Poseidon att genomföra följande åtgärder för att reglera bilparkering vilket bedöms påverka hur många ersättningsplatser som behöver tillskapas.

- ▶ Tillståndsparkering införskaffas för hela området. Framtida efterfrågan på bilparkering från befintliga boende bedöms därför utifrån uppmätt beläggning plus en marginal på fem procent. Åtgärden bedöms minska efterfrågan av ersättningsplatser med 67 bilparkeringar.
- ▶ Hushåll i Poseidons befintliga och tillkommande bostäder får i första hand inte hyra fler än en bilparkering i området. Åtgärden bedöms minska efterfrågan av ersättningsplatser med 26 bilparkeringar.
- ▶ Hushåll i Poseidons bostadsområde ges förtur vid köp av parkeringstillstånd framför privatpersoner som inte bor i området. Åtgärden bedöms minska efterfrågan av ersättningsplatser med 34 bilparkeringar⁵.
- ▶ Prisökning bedöms resultera i minskad efterfrågan på bilparkering. Åtgärden bedöms minska efterfrågan av ersättningsplatser med 4 bilparkeringar.

Åtgärderna bedöms skapa förutsättningar för att 28 parkeringsplatser behöver ersättas av de 159 som tas bort i samband med byggnationen. Dessa behöver ersättas från

⁴ Gruppboendet har ett befintligt avtal på att erhålla en bilparkeringsplats till sin verksamhet, den bilparkeringen finns i anslutning till deras entré och kommer inte påverkas av exploateringen.

⁵ De 34 befintliga parkeringarna är endast från privatpersoner som bor utanför området.

och med att byggskedet påbörjas. Underlag redovisas vidare i Bilaga Ersättningsutredning.

Sammanställning

Utifrån det framräknade parkeringstalen för bil och för cykel behöver det tillskapas 59 parkeringsplatser för bil för de tillkommande 130 lägenheterna. Därutöver behöver det tillskapas ytterligare 28 parkeringsplatser redan när byggskedet påbörjas för att ersätta de parkeringsplatser som tas bort i samband med byggnation. Totalt behöver 87 parkeringsplatser anläggas för bil samt två parkeringsplats för bilpool.

Resterande efterfrågan på bilparkering från befintliga boende hanteras på Poseidons övriga parkeringsplatser i direkt anslutning till detaljplaneområdet.

Parkeringslösning

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

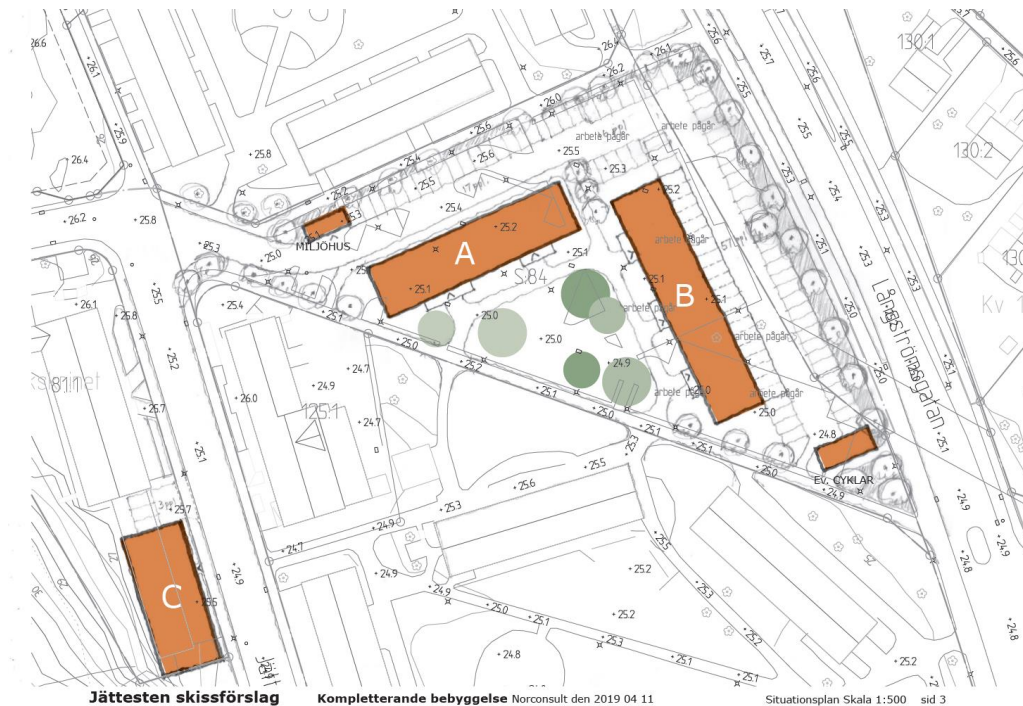
Poseidons bostadsbestånd har ledig parkeringskapacitet vilket redovisas i Bilaga Ersättningsutredning.

Samnyttjande

Samnyttjande kommer att ske på parkeringsytorna eftersom tillståndsparkering kommer att införas men då detta bara sker mellan boende ger det inte skäl till att reducera parkeringstalet för bil ytterligare. Framöver finns möjlighet att samnyttja besöksparkering med planerad utbyggnation av Jättestensskolan.

Lokalisering och utformning av parkering

De totalt 83 parkeringsplatser för bil + 2 för bilpoolsbilar som ska tillskapas byggs i form av markparkering i anslutning till bostäderna, se Figur 4.



Figur 4 Planskiss som visar tillkommande markparkeringar.

Avseende parkeringsplatser för cykel tillskapas 325 cykelplatser varav 65 avser för besökare. Placering av dessa parkeringsplatser kommer ske enligt följande:

- ▶ Lastcyklar samt cykelservicerum planeras plats för i befintlig panncentral som Poseidon ser som en naturlig mötesplats då den ligger strategiskt inom bostadsområdet.
- ▶ Cykelplatser för besökare kommer ske på olika platser i utemiljön, tex vid entréer.
- ▶ Övriga cykelplatser kommer placeras i entréplan i nya fastigheter samt i outnyttjade ytor i närliggande befintliga bostadshus med längst gångavstånd på 80 meter.

Vid behov kan enklare komplementbyggnad för cyklar uppföras.

2.5 Reglering, kostnadstäckning och byggs-kede

Parkering på gatumark

Inom utredningsområdet finns oreglerad gatumarksparkering i de småhusområden som ligger i anslutning till planområdet, se Figur 6. Beläggningsstudien visade att ungefär en tredjedel av gatumarksparkeringen vid dessa gator används under kvällstid. Även om boende i Poseidons bostäder i högre utsträckning framöver skulle välja att parkera på omkringliggande gator bedöms det inte leda till en akut brist på plats då beläggningsen är relativt låg idag.

Trafikkontoret bör dock reglera omkringliggande gatumarksparkering för att minska incitamentet för boende i Poseidons bostäder (och andra flerfamiljshus i utredningsområdet) att parkera sin bil gratis på omkringliggande gator nattetid. En sådan situation påverkar betalningsviljan negativt för Poseidons parkeringsplatser på kvartersmark samt riskerar att påverka tillgängligheten för boende i småhusområdena. Gratis bilparkering inom korta gångavstånd kan även ge incitament till ett ökat bilinnehav och därigenom bilanvändande för boende i området vilket motverkar målsättningar i Göteborgs Stads Trafikstrategi.

Parkering på kvartersmark

Avgift för besöksparkering i planområdet är 5 kr/timmen alla dagar 8 - 21, övrig tid 2 kr/timmen. Avgift för att hyra en parkeringsplats varierar mellan 280 - 825 kr/månad beroende på standard, se Tabell 2-9.

Tabell 2-9 Parkeringsavgift boende år 2020.

Parkeringstyp	Antal parkeringar	Hyra kr/år	Hyra kr/månad
Varmgarage separat	16	9 900	825
Varmgarage separat, MC/Moped	4	7 200	600
Parkering på mark	285	3 360	280

Förutsättningar för kostnadstäckning

Förutsättningarna för kostnadstäckning i föreslagen lösning är goda såtillvida att Poseidon kommer att ha rådighet över alla parkeringsplatser på kvartersmark och kan sätta en hyra som motsvarar kostnaden för att tillhandahålla bilparkeringen. Bilparkering tillskapas i form av markparkering vilket bedöms öka möjligheterna att nå kostnadstäckning på grund av låga konstruktionskostnader.

Motverkande faktorer är att det finns oreglerad gatumarksparkering på närliggande gator.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskede

Under byggskedet kommer det att behövas en tillfällig parkeringslösning motsvarande 24 parkeringsplatser för bil.

Bilaga – Avsteg från normalspann

Enligt *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad* ska det övre delen av normalspannet ligga i ungefärlig nivå för genomsnittligt bilinnehav bland hushåll i flerbostadshus i aktuell del av staden. Se citat nedan:

*Normalspannen inkluderar besöksparkering. De övre värdena i intervallen ligger ungefär i nivå med genomsnittligt bilinnehav bland hushåll i flerbostadshus i aktuell del av staden.*⁶

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

*Ibland är det lämpligt att antingen under- eller överstiga normalspannet för antal parkeringsplatser. I dessa fall ska kommunen och/eller byggherren dokumentera motiv och konsekvenser av valt parkeringstal. Om normalspannet överstigs ska kommunen eller byggherren särskilt klargöra varför andra mobilitetslösningar än bilparkering inte förväntas tillgodose verksamhetens eller de boendes mobilitet.*⁷

2.6 Bakgrund

Från 2010 har bilinnehavet i Poseidons bostadsområde legat på en nivå under 0,4 bilar per hushåll⁸, se Figur 5. Hushållen som planeras att bygga är övervägande del medelstora lägenheter som motsvarar befintliga hushåll. År 2018 låg bilinnehavet på 0,39 bilar per hushåll.

För att från detta bilinnehav få fram en beräknad efterfrågan på parkeringsplatser har vissa justeringar gjorts:

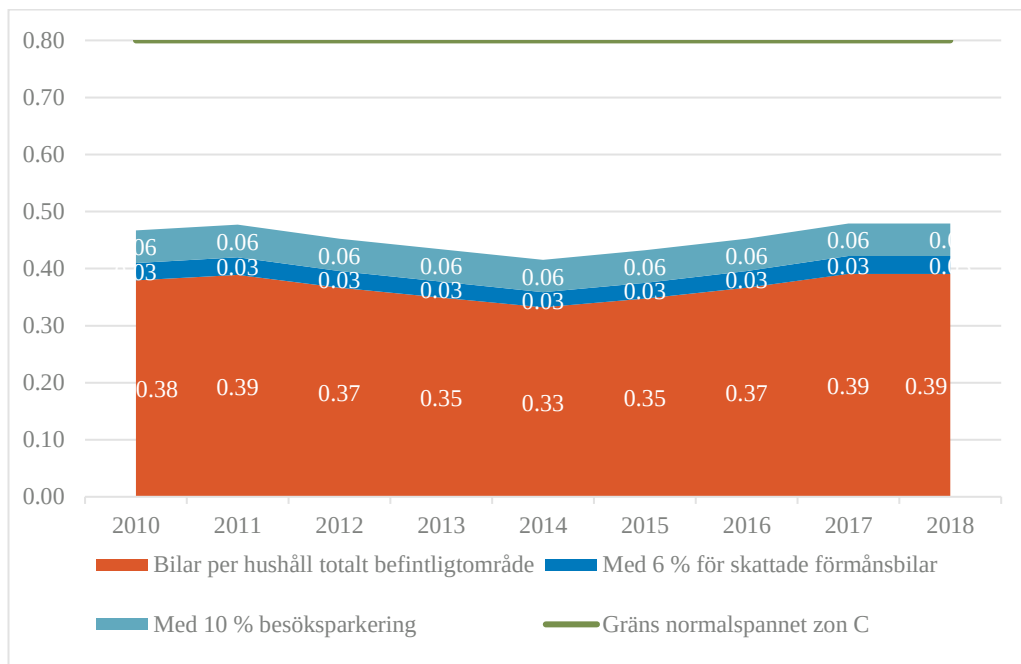
- ▶ Besöksparkering antas utgöra 10 procent av den totala bilparkeringsmängden, det är vad som används idag.
- ▶ Data kommer från statistik.goteborg.se där eventuella förmånsbilar inte är medräknade. För att kompensera för det har ett värde för 2019 års andel förmånsbilar adderats som schablon för resterande år som var 6 procent⁹.

⁶ Anvisningar till - Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, s.18

⁷ Anvisningar till - Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad, s.15

⁸ Uträknat från antal personbilar taget från statistik.goteborg.se delat med antalet lägenheter i Poseidons bestånd inom bostadsområdet, det är för basområde 709; 03 och 08.

⁹ Uträknat från antal personbilar i trafik från BILPAK år 2019 för basområden 709; 03 och 08.



Figur 5 Bilinnehav i Poseidons bostadsområde över tid, från år 2010 - 2018.

Med adderad marginal för besöksparkering och förmånsbilar ger detta en efterfrågan idag på ca **0,48** bilparkeringar per lägenhet (2018 års utfall). Grafen i Figur 5 visar bilinnehavet i bostadsområdet de senaste åtta åren med pålagd marginal.

Uppdaterad statistik 2020-09-30

Efter att ett första utkast av PM skickats till Trafikkontoret, Göteborgs Stad har ny statistik erhållits med följande skillnader som även är det som syns i figuren:

- ▶ Leasingbilar är inkluderade i antalet bilar per hushåll.
- ▶ Att förmånsbilar inte varit inkluderade i tidigare statistik men kan redovisas för 2019 utifrån kompletterande statistik från BilPak.

2.7 Sammanfattning

För att normalspannets övre värden bättre ska spegla *genomsnittligt bilinnehav bland hushåll i flerbostadshus i aktuell del av staden* föreslås en sänkning av p-talet och istället utgår ifrån 0,55 bilparkeringar/lägenhet med en marginal på 0,05. Genom att föreslå en sänkning av p-talet så säkerställer vi att arbetet går i linje med hur Göteborgs stad arbetar med mobilitet och parkering. Exempelvis att startvärdet för ett projekt ska motsvara områdets utfall idag.

Viktigt är också att absoluta majoriteten av lägenheterna i området är byggda före 2010 och har därmed inte byggts med dagens krav på cykelparkering etc men uppvisar trots det ett relativt lågt bilinnehav jämfört med zon-nivåerna i riktlinjerna.

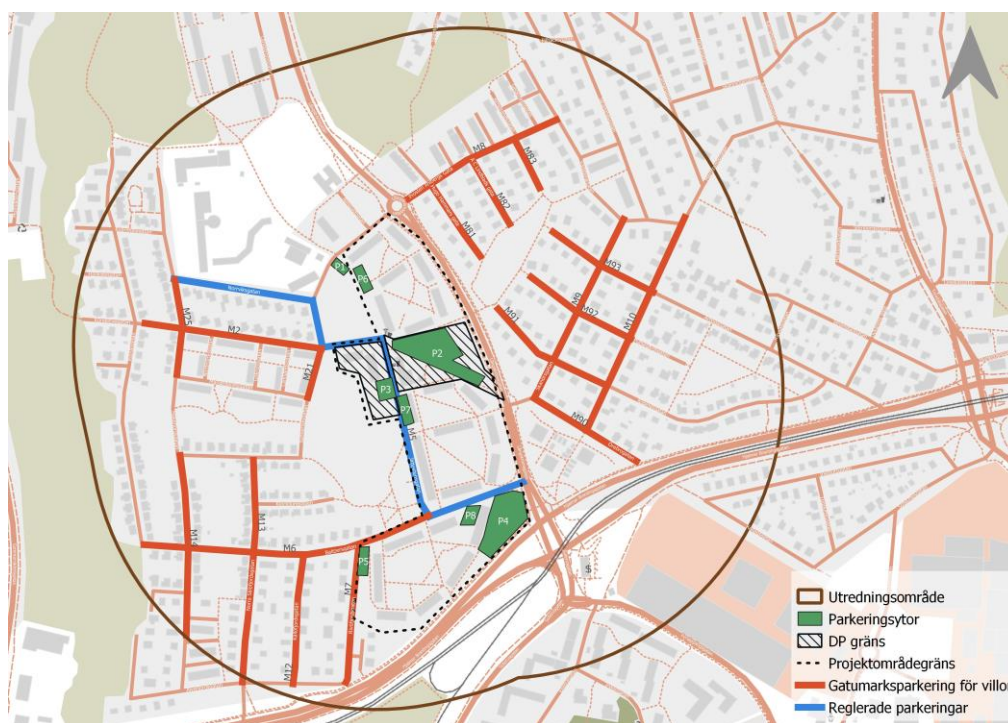
Bilaga – Ersättningsutredning

En ersättningsutredning har genomförts i syfte att föreslå hur många parkeringsplatser av de som byggs bort som behöver ersättas. Befintlig bilparkering inom detaljplanen har samma reglering och servar samma bostäder som intilliggande bilparkering intill. Poseidon äger alla bostäder och all befintlig bilparkering varför all parkering för boende i Poseidons bostäder i området ses som en gemensam lösning, oavsett DP-gräns.

Utöver det finns ett hyresavtal till gruppboendet som har besittningsrätt på två bilparkeringar som ej räknats med i utredningen.

Befintlig parkeringsyta för hela Poseidons bostadsbestånd inkluderar 331 bilparkeringsplatser varav 30 är reglerade för besökare. Parkeringsytorna markeras med gröna fält i Figur 6. Antalet befintliga bilparkeringar har varit oförändrat senaste fem åren och andelen uthyrda bilparkeringar har haft en något uppåtgående trend och uppgår idag till 97 procent¹⁰, se

Tabell 2-10. Ökningen av uthyrda parkeringsplatser beror på att Poseidon sedan en tid tillbaka även hyr ut bilparkering till personer som inte bor i området.



År	Uthyrningsgrad
2015	88 %
2016	87 %
2017	91 %
2018	95 %
2019	97 %

Ersättningsparkering påverkas av nya regler för parkeringstillstånd

Av dagens 331 bilparkeringar är det 12 som är vakanta (uppgifter från 2019) och 79 som kan räknas som vakanta, de som hyr dessa parkeringsplatser kommer att sägas upp av Poseidon i samband med byggstart. Dessa 79 parkeringsplatser nyttjas idag av Poseidons anställda, företag och personer som hyr fler än en bilparkeringsplats samt av personer som inte bor i bostadsområdet, se fördelning i Tabell 2-11. Poseidons anställda och företagen nyttjar parkering i bostadsområdet idag men har inga rättsliga skäl till att göra det i framtiden.

Tabell 2-11 Antal parkeringsplatser i Poseidons bostadsområde fördelat på inom detaljplanegräns och vem som hyr.

Antal bilparkeringar	
Totalt inom Poseidons bostads bestånd	301 + 30 besöksparkeringar. (utöver det finns 4 MC/moped-platser)
Antal inom detaljplanegräns	138 + 21 besöksparkeringar
Fördelning av antal som hyr parkering inom bostadsområde	
Anställda av Poseidon	3 bilparkeringar
Anställda på bilskola och byggföretag	16 bilparkeringar
Hushåll med mer än en parkeringsplats	30 bilparkeringar 28 hushåll, varav 26 hh med 2 platser och 2 hh med 3 platser
Hushåll utanför bostadsområdet	34 bilparkeringar varav fyra är samma som hyr mer än en parkeringsplats
Vakanta	12 bilparkeringar

Ersättningsparkering påverkas av utgångspunkt i beläggningen

En beläggningsstudie som genomfördes under våren 2020 indikerar att beläggningen på Poseidons bilparkeringar inklusive besöksparkering inom Poseidons bostadsområde var 76 procent. Sett till endast planområdet uppmättes beläggningen till 69 procent. Beläggningsstudien genomfördes under kvällstid på en tisdag och onsdag för att visa maxbeläggning av boendeparkeringen, läs mer om resultatet i Bilaga Beläggningsstudie.

Genom att utgå från beläggning med en pålagd marginal så skapas en skälig ersättning av parkering för befintliga boende och undviker att det byggs för mycket parkeringsplatser vilket motverkar intentionerna i stadens trafikstrategi och hindrar bostadsbyggnation i av staden uppsatt tempo.

Vidare argument för att motivera att beläggning ska ligga till grund är att i en närliggande detaljplan norr om DP-området (Långströmsgatan) gjordes samma bedömning¹¹. Framtiden kan även visa på beläggningseffekter av övergång från förhyrd parkering till tillståndsparkering via en pilotstudie som genomfördes i Västra Järnbrott av Bostadsbolaget.

Tillståndsparkering införskaffas för hela området. Framtida efterfrågan på bilparkering från befintliga boende bedöms utifrån uppmätt beläggning plus en marginal på fem procent. Åtgärden bedöms minska efterfrågan av ersättningsplatser med 67 bilparkeringar.

Ersättningsparkering påverkas av höjda hyror på bilparkering

Poseidon och Framtidenkoncernen har i ett pågående arbete börjat se över och strukturera hyresnivåerna för parkering inom bolag och koncern med en långsiktigt strategisk inriktning att inte subventionera kostnader för bilparkering. Det innebär att en hyreshöjning sannolikt kommer att behöva ske även på befintliga parkeringsytor hos Poseidon över tid varför priselasticitet är relevant att beakta.

Om priset för en bilparkering höjs med ett visst antal procent vid en bostad ökar individens totala kostnad för att äga en bil. Med ökade kostnader kommer olika val att göras av de boende, exempelvis att fortsätta parkera och betala den nya taxan, att parkera på annan plats eller att byta färdmedel eller bostad.

Som utgångspunkt i denna utredning antas att när projektet på Jättestensgatan är färdigställt och den nya parkeringslösningen är tagen i bruk då kommer taxorna för en parkeringsplats för boende att vara cirka 560 kr/månad vilket är en fördubbling av dagens taxa.

Månadskostnaden för att äga bil ökar då från i genomsnitt cirka 4 000 kr/månad¹² till 4 280 kr/månad vilket innebär en ökning med cirka 7 procent. Baserat på detta antas en minskad efterfrågan på boendeparkering vid Jättestensgatan med ca 3 procent¹³.

¹¹ Göteborg Stad (2017) Detaljplan för Bostäder vid Långströmsgatan inom stadsdelen Biskopsgården i Göteborg, en del av BoStad2021. Diarienummer SBK:0347/14 och FK:4449/15

¹² www.swedbank.se/privat/privatlan-och-krediter/lana-till-bil/bilens-kostnader.html

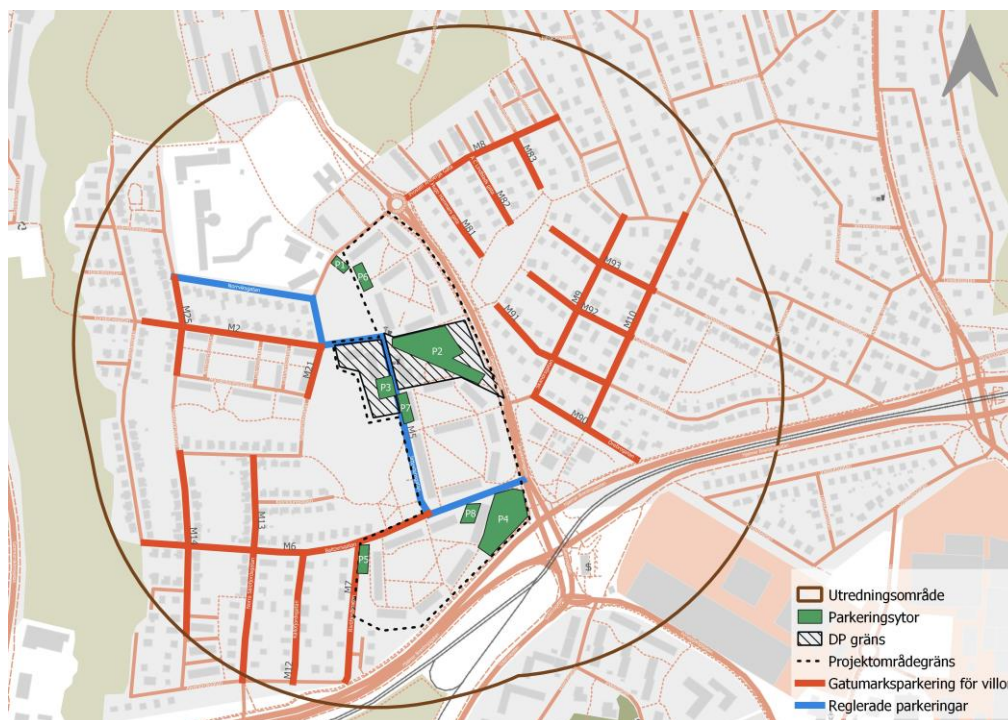
¹³ Baserat på en antagen priselasticitet på -0,4 vilket är i en lägre del av källans intervall. Se Litman, T (2016).

Parking Requirement Impacts on Housing Affordability. s.8.
Tillgänglig på <http://www.vtpi.org/park-hou.pdf> [2016-04-28].

Bilaga – Beläggningsstudie

Beläggningen inom utredningsområdet har kontrollerats under två tillfällen. Beläggningsstudien genomfördes under vecka 6 (ons kl. 21) och vecka 8 (tis kl. 21) år 2020. Parkeringsytorna som inventerades visas i Figur 7.

Generellt ansågs bilparkeringarna användas enligt reglering och inga speciella anmärkningar noterades kring ordningen på parkeringsytorna. Utanför Poseidons bostadsområde på gator i omkringliggande småhusområden saknas reglering. Antalet fordon på dessa gator räknades och beläggningen på gatorna har uppskattats utifrån bedömd yta på platsen.



Figur 7 Kartan visar inventerade parkeringsytor.

2.8 Inom Poseidons bostadsområde

Resultatet av beläggningsstudien inom bostadsområdet visas i

Tabell 2-12. Den totala beläggningen för boendeparkering inom bostadsområdet var ca 70 procent under kvällstid. Eftersom parkeringstal för tillkommande bostäder är kombinerat för boende och besöksparkering samt att tillståndsparkering ska införas på samtliga parkeringsplatser används total beläggning där både parkering för boende och besökare är inkluderad. Resultatet visar en viss skillnad mellan inventeringstillfällena därav adderas en buffertmarginal på fem procent.

Det fanns inte möjlighet att gå in i singelgaragen under inventeringen varför de antagits vara fullbelagda. MC- och mopedparkeringar var oanvända under inventeringen.

Tabell 2-12 Resultat från beläggningsstudien för två tillfällen i februari år 2020.

Typ av parkering	Antal bil-parkeringar	Antal fordon		Beläggingsgrad	
		Vecka 6	Vecka 8	Vecka 6	Vecka 8
Boendeparkering Markparkering	285	192	219	67 %	77 %
Boendeparkering Garage	16	16	16	100 %	100 %
Besöksparkering	30	5	17	17 %	57 %
Totalt samtliga parkeringar inom bostadsområdet	333	213*	252*	64 %*	76 %*
Boendeparkering inom detaljplaneområdet Markparkering	129	80	86	62 %	67 %
Boendeparkering inom detaljplaneområdet Garage	9	9	9	100 %	100%
Besöksparkering inom detaljplaneområdet	21	1	15	5 %	71 %
Totalt inom detaljplaneområdet	159	81*	101*	57 %*	69 %*

*Det fanns inte möjlighet att ta sig in i garagen de antas därför vara fullbelagda i totalen.

2.9 Utanför Poseidons bostadsområde

Resultatet av beläggingsstudien utanför bostadsområdet visas i Tabell 2-13. Beläggningen var som högst 32 procent på kvällstid på gatumarksparkeringen vid omkringliggande småhusområden. Antalet gatumarkparkeringar är skattat från mätningar i Google maps, varför en viss osäkerhet gällande exakt antal platser ska beaktas. Tydligt är dock att det fanns utrymme för mer än dubbelt så många bilar som stod parkerade vid inventeringstillfället.

Tabell 2-13 Resultat från beläggingsstudie för två tillfällen i februari år 2020.

Typ av parkering	Antal bil- parke- ringar	Antal fordon		Beläggningsgrad	
		Vecka 6	Vecka 8	Vecka 6	Vecka 8
Gatumarksmarkering för villor	548	178	156	32 %	28 %