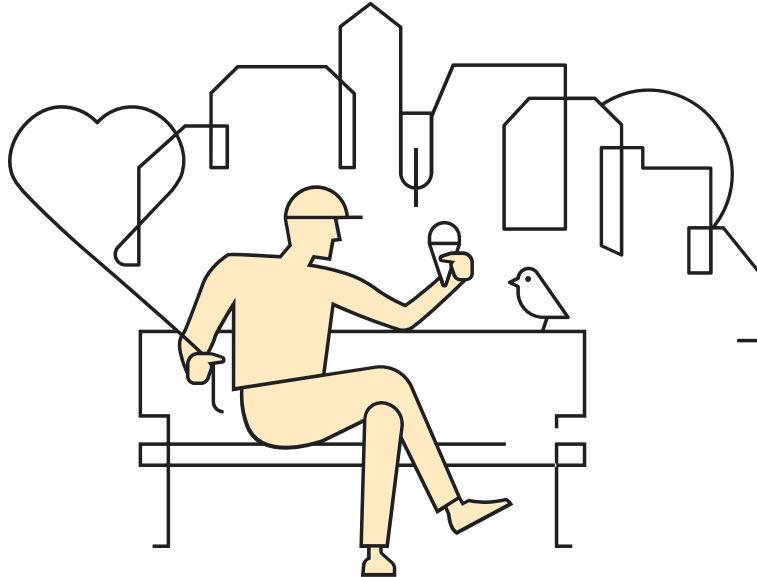


# Ersättningsutredning befintlig parkering

för detaljplanen för bostäder och verksamheter vid Lorensbergsparken

Datum	2024-05-17
Författare	Johanna Lindberg, <a href="mailto:johanna.lindberg@urbanistastad.se">johanna.lindberg@urbanistastad.se</a>
Beställare	Serneke Fastighetsstyrning AB



## Sammanfattning

Planområdet, i anslutning till Götaplatsen, Avenyn och Heden, i den södra delen av kvarteret i korsningen Södra Vägen/Berzelligatan, prövas en ny detaljplan med möjligheten att bygga flerbostadshus med utrymmen i gatunivå för urbana verksamheter. Det parkeringsdäck som sedan 1994 tillfälligt finns på platsen, där historiskt låg en cirkus, ska rivas i samband med utvecklingen. Inga bilplatser är dock knutna till bygglov eller servitut och inga andra fastigheter har rättslig grund till platserna. I markanvisningsavtalet som tecknats mellan Göteborgs kommun och Serneke Projektutveckling AB, **ställs krav på att minst 287 parkeringsplatser ska "anläggas samt bekostas av bolaget och hyras ut till allmänheten"**. I planarbetet prövas möjlighet att bygga underjordiskt garage på platsen. Utgångspunkten är att täcka behov för ny bebyggelse samt ersätta befintlig allmän parkering i största möjliga utsträckning sett till platsens förutsättningar och projektekonomi.

Befintligt parkeringsdäck fyller ett behov idag. Under åren 2018–2019 samt åren 2022–2023 uppnåddes maxbeläggning vid flera tillfällen per vecka. Statistik från åren 2018–2019, före Covid-19-pandemin, visar att beläggningen är som störst kvällstid under vardagar, medan den under lördagar är störst från lunchtid och framåt. Söndagar visar statistiken att beläggningen är mer jämnt fördelad över dagen. Parkeringen har en överkapacitet nattetid, där beläggningen för besöks- och tillståndsparkering är 69 procent nattetid under vardagar och som högst 75 procent nattetid under helger.

De som parkerar på parkeringsdäcket är till största del parkörer som tillfälligt betalar för att nyttja någon av bilplatserna som är tillgängliga för allmänheten. Utifrån statistik från och samtal med Göteborgs Stads Parkering, så är en sannolik uppskattning att de som nyttjar bilplatserna är besökare till handel, evenemang, kultur och restauranger i närområdet.

De funktionella förutsättningarna för att ersätta parkering 1:1 är inte jämförbara med dagens enkla parkeringsdäckslösning. Ett nytt underjordiskt parkeringsgarage är i mycket högre grad ytkrävande och stora delar av garaget tas i anspråk av ytterväggar, konstruktion, kommunikation och teknik, liksom att platsens höjdskillnader gör att stora ytor krävs för anläggning. De geologiska förutsättningarna är utmanande, då marken består av lera. Utbredning av bebyggelsen begränsas också av platsens gröna värden, såsom den befintliga parkmiljön.

Genomförandet av detaljplanen medför att ersättning av samtliga bilplatser inte är möjlig, vilket innebär att antalet bilparkeringar i området minskar. Detta är i linje med stadens mål och strategiska inriktningar som beskrivs i ersättningsutredningen. Uppfattningen är att behovet av parkering på sikt kommer minska – efter år 2030 är staden förändrad, flera stadsbyggnadsprojekt är utbyggda och möjligheten att ta sig till platsen med hållbara färdmedel har ökat. De insatser som planeras leder till en ökning av områdets dragningskraft som målpunkt och sammantaget görs bedömningen att den sammanvägda tillgängligheten efter år 2030 kommer vara god. Det nya

parkeringsgaraget kommer kunna rymma 112 bilparkeringsplatser fördelat enligt tabell nedan. Hur de 69 ersättningsplatserna upplåts får konsekvenser på olika grupper. Genomförandet av planen kommer att medföra att en stor del av besöksparkeringen faller bort, samt att all parkering på platsen försvinner och parkörerna i stället hänvisas till P-hus Heden under byggtiden.

Kategori	Antal parkeringsplatser
Parkering för ny bebyggelse - Boende	38
Parkering för ny bebyggelse – Handel/urbana verksamheter	2
Bilpool	3
Ersättningsplatser	69
Totalt antal platser	112

## Innehåll

Ersättningsutredningens upplägg .....	5
Inledning.....	6
Detaljplanens förutsättningar .....	6
Bygglov för provisoriskt parkeringsdäck vid Lorensbergsbergsteatern .....	7
Summering - Inledning.....	8
Parkeringsbehovet på platsen idag och parkeringsutbudet i närområdet.....	9
Lorensbergs parkeringsdäck och dess beläggning.....	9
P-hus Heden .....	12
Förändringar i trafikmängder .....	13
Nulägesanalys av parkeringssituationen i evenemangsområdet.....	13
Göteborg Stads Parkerings områdesplaner.....	15
Parkeringsutbudet i närområdet.....	16
Summering – Parkeringsbehov på platsen idag.....	17
Parkeringsbehovet på platsen efter år 2030 .....	18
Stadens mål och viljeinriktning .....	18
Infrastrukturåtgärder i utredningsområdet som påverkar möjligheten att resa.....	25
Efter 2030, hur vill staden ha det då?.....	30
Summering – Parkeringsbehovet på platsen efter år 2030.....	32
Möjlighet att ersätta parkering och konsekvenser av att genomföra detaljplanen .....	33
Detaljplanens möjlighet till ersättning av bilplatser.....	33
Konsekvenser av att genomföra detaljplanen.....	33
Alternativ 1 .....	34
Alternativ 2 .....	35
Alternativ 3 .....	35
Sammanlagda slutsatser.....	36
Källförteckning .....	37

## Ersättningsutredningens upplägg

Inledningsvis beskrivs detaljplanens förutsättningar, som ersättningsutredningen tar avstamp i, följt av en beskrivning av det tillfälliga bygglovet från 1994 som upprättats för dagens parkeringsdäck. Informationen om det provisoriska bygglovet ger en intressant tillbakablick, som visar på hur staden resonerade 1994, och att förutsättningarna ändrats sedan dess.

Därefter följer en beskrivning av parkeringsbehovet på platsen idag, utifrån bland annat statistik som visar på belägningsgraden i Lorensbergs parkeringsdäck, liksom förändringar i trafikmängder och en nulägesanalys av parkeringssituationen i evenemangsområdet.

Avsnittet parkeringsbehovet på platsen efter år 2030 innehåller en sammanställning av olika strategiska dokument från Göteborgs Stad, som visar på i vilken riktning som staden vill gå. Ersättningsutredningen mynnar ut i hur många bilplatser som kan ersättas inom planområdet och vilka konsekvenser det skulle kunna medföra.

# Inledning

## Detaljplanens förutsättningar

Planområdet ligger i ett strategiskt viktigt läge intill stadens kultur-, universitets- och evenemangsstråk och inom räckhåll för den nya knutpunkten Korsvägen. Platsen har bedömts lämplig att prövas för blandad bebyggelse med stor andel av bostäder och aktiva bottenvåningar med innehåll som stärker de omgivande stråken.

I markanvisningsavtalet mellan Serneke Projektutveckling AB och Göteborgs kommun, daterat 2017, anges att i samband med överlåtelse av mark, så ställs krav på att minst **287 parkeringsplatser ska "anläggas samt bekostas av bolaget och hyras ut till allmänheten"**<sup>1</sup>. Inga bilplatser är dock knutna till bygglov eller servitut och inga andra fastigheter har rättslig grund till platserna. Vidare beskriver markanvisningsavtalet att markområdets avgränsning är preliminär och kan justeras under planarbetets gång.

År 2020 gav Göteborgs Stads byggnadsnämnd stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en detaljplan, vilken avser pröva bostäder, verksamheter och parkeringsgarage vid Lorensbergsparken. Serneke deltar som markanvisad exploatör i planprocessen, där möjligheten prövas för Serneke att bebygga platsen, där det historiskt låg en cirkus, med flerbostadshus, med utrymmen i gatunivå för urbana verksamheter, såsom restauranger, butiker (sällanköpshandel), caféer och gallerier<sup>2</sup>. I dagsläget arbetar Serneke utifrån ett förslag med 152 lägenheter och 1200 BTA verksamheter.

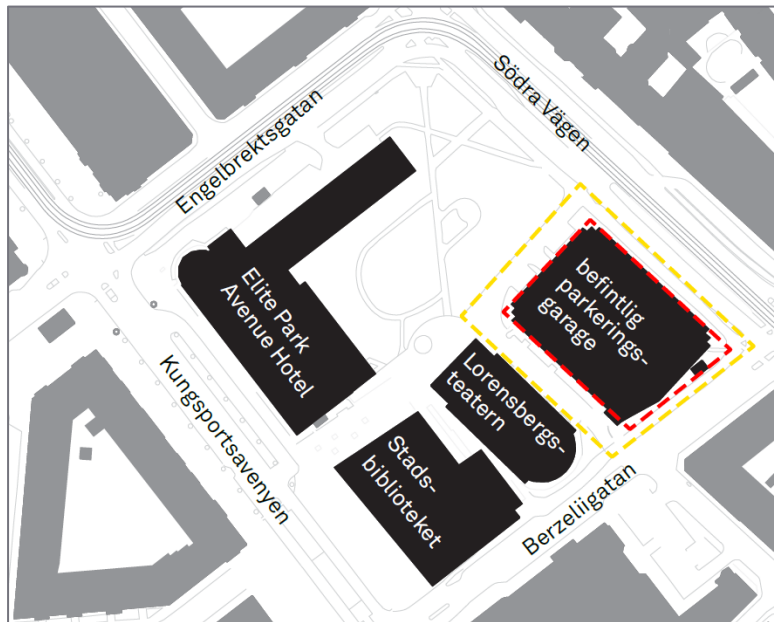
Uppdragsområdet ligger i anslutning till Götaplatsen, Avenyn och Heden, och omfattas av delar av fastigheterna Lorensberg 706:32 och 706:10, vilka upptar den södra delen av kvarteret i korsningen Södra Vägen/Berzelligatan. Det tillfälliga parkeringsdäcket som sedan 1994 finns på platsen, ska rivas i samband med utvecklingen av platsen. Se Figur 1 nedan för ytan för huvudsaklig exploatering inom fastigheten Lorensberg 706:32 över och under mark, inringat i röd streckning (den gula streckningen visar angränsande allmänna stråk och gator som ska utformas och gestaltas utifrån olika samspelande funktioner)<sup>3</sup>. Denna avgränsning utgår från platsens förutsättningar och sammanfattar diskussionerna och intentionerna i markanvisningsavtalet och planavtalet.

---

<sup>1</sup> Fastighetskontoret, Göteborgs Stad, 2017a, s. 2

<sup>2</sup> Göteborgs Stad & Serneke, 2021

<sup>3</sup> Ibid., 2021



Figur 1 Yta för huvudsaklig exploatering inom fastigheten Lorensberg 706:32 över och under mark, inringat i röd streckning<sup>4</sup>

Enligt beslut om uppdrag för detaljplanen och ett inriktningsbeslut taget av Stadsbyggnadsnämnden i augusti 2023 är syftet med detaljplanen är att möjliggöra nya bostäder i ett centralt läge, stärka omgivande gator med urbana verksamheter och skapa trygga och tillgängliga stråk runt och igenom kvarteret. Detaljplanen ska säkerställa befintliga och framtida stadsbyggnadskvaliteter liksom kulturhistoriska och arkitektoniska värden.

Utöver nya bostäder och verksamheter i bottenvåningar prövas i planarbetet även möjlighet att bygga underjordiskt garage på platsen. Utgångspunkten är att täcka behov för ny bebyggelse samt ersätta befintlig allmän parkering i största möjliga utsträckning sett till platsens förutsättningar och projektekonomi.

### Bygglov för provisoriskt parkeringsdäck vid Lorensbergsteatern

Idag finns ett provisoriskt parkeringsdäck på platsen, P-hus Lorensberg. Parkeringen är utformad utefter platsens förutsättningar då terrängen och höjdskillnader används för smidig in- och utfart till respektive våningsplan, därför krävs inga ytkrävande ramper mellan planen.

<sup>4</sup> Göteborgs Stad & Serneke, 2021

Ett tillfälligt bygglov för parkeringsdäcket är daterat 1994-07-04<sup>5</sup>. *Det provisoriska parkeringsdäcket anläggs på allmän plats, park, men på en yta som disponeras för markparkering.* I ansökan om förhandsbesked beskrevs att parkeringssituationen kring Götaplatsen under en lång tid varit besvärlig, huvudsakligen under kvällstid, till följd av områdets "stora attraktionskraft och utbud av aktiviteter", där besökande från Göteborgsregionen attraheras av biografier och teatrar runt Götaplatsen<sup>6</sup>.

Motiveringen till beslut om bygglov var bland annat att området var underförsörjt med parkeringsplatser för besökare, i synnerhet kvällstid. Bland annat hade färdigställandet av musikhögskolan inneburit ett minskat utbud av allmän parkering. Den då utnyttjade parkeringsytan hade där stor betydelse för parkeringsförsörjningen av Avenyn och Götaplatsen. Stadsbyggnadskontorets uppfattning var att området på sikt måste beaktas som en framtida reserv för en framtida exploatering för exempelvis kulturellt eller annat allmänt ändamål av speciell betydelse och att parkeringsförsörjningen för Götaplatsområdet då skulle komma att behöva lösas genom till exempel ett bergumsgarage, förslagsvis i anslutning till konsthallen<sup>7</sup>. Dock blev en sådan lösning aldrig aktuell på platsen. Vid två tillfällen har det tillfälliga bygglovet förlängts. Det upphörde att gälla 2011-02-01<sup>8</sup>.

År 1994 ligger 30 år tillbaka i tiden, mycket har ändrats och nya frågor är på agendan. Förutsättningarna är annorlunda, inte minst vad gäller kollektivtrafiken, där medborgare förväntas åka kollektivt i en helt annan utsträckning än vad som var fallet 1994. Stadens strategiska dokument pekar i en annan riktning med avseende på framtidens markanvändning och synen på personbilen i ett framtida Göteborg, prioriterade trafikslag med mera, vilket behandlas mer nedan.

## Summering - Inledning

Kravet i markanvisningsavtalet från 2016, är att minst 287 parkeringsplatser ska **"anläggas samt bekostas av bolaget och hyras ut till allmänheten"**. Dagens parkering är utformad utefter platsens förutsättningar och naturliga höjdskillnader används för smidig in- och utfart till respektive våningsplan, vilket innebär att ytkrävande ramper mellan planen inte behövs. Befintliga bilplatser är inte knutna till bygglov eller servitut och inga andra fastigheter har rättslig grund till platserna.

På 90-talet var platsens stora attraktionskraft och utbud av aktiviteter ett av motiven till att anlägga befintligt parkeringsdäck. Idag, nästan 30 år senare, är förutsättningarna för hur människor reser till och platsen förändrade och andra strategiska inriktningar gäller.

---

<sup>5</sup> Göteborgs Stad, Byggnadsnämnden, 1994

<sup>6</sup> Göteborgs Stadsbyggnadskontor, 1993.

<sup>7</sup> Ibid, 1993

<sup>8</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad, 2010



# Parkeringsbehovet på platsen idag och parkeringsutbudet i närområdet

## Lorensbergs parkeringsdäck och dess beläggning

Idag drivs Lorensbergs parkeringsdäck av Göteborgs Stads Parkering. Parkeringen har 287 bilplatser, fördelade på cirka 90 tillståndsplatser, 7 förhyrda platser (avsedda för bilpool), 187 bilplatser där betalning kan ske i automat eller i en app, samt 3 platser avsedda för parkering för rörelsehindrade. Av de utfärdade parkeringstillstånden består 50 procent av tillståndshavarna av privatpersoner och 50 procent av företag.

Det finns inga bilplatser i parkeringsdäcket som är reglerade via detaljplan eller bygglov. Befintliga parkeringstillstånd som kan nyttjas är utfärdade av Göteborgs Stads Parkering. Göteborgs Stads Parkering har ingen besittningsrätt enligt det arrendeavtal som är tecknat av Fastighetskontoret, nuvarande Exploateringsförvaltningen. Det kommer inte heller att finnas någon kvarstående nyttjanderätt för Göteborgs Stads Parkering i nytt parkeringsgarage. Den eventuella besittningsrätt som kunderna till Göteborgs Stads Parkering har, hanteras av Göteborgs Stads Parkering.

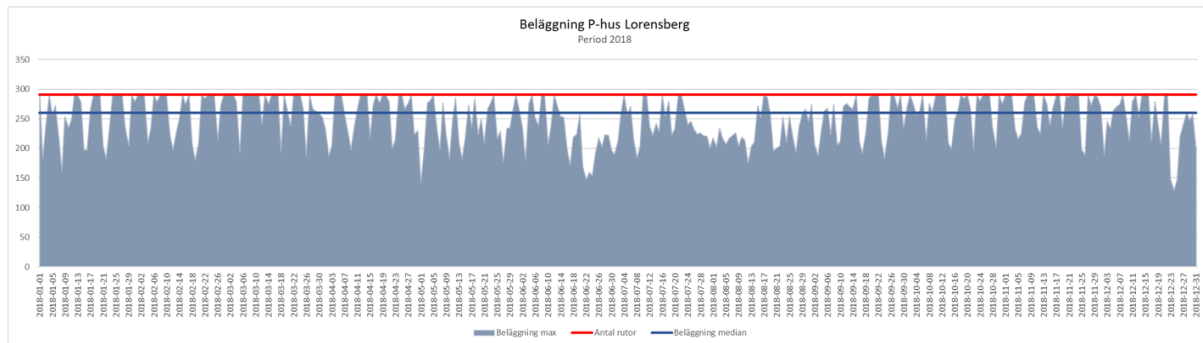
Göteborgs Stads Parkering har tagit fram statistik för beläggningen i parkeringsdäcket från åren 2018–2019<sup>9</sup>. Denna statistik visar maxbeläggningen varje dag samt median- och genomsnitt för beläggningen. Ersättningsutredningen har även kompletterats med ytterligare statistik för åren 2021–2023<sup>10</sup>.

Nedan presenteras statistiken i grafer som visar beläggningen helåren 2018 och 2019, se Figur 2 och Figur 3 nedan. Här visualiseras att parkeringsdäcket återkommande är fullbelagt, med sommarperioden som undantag.

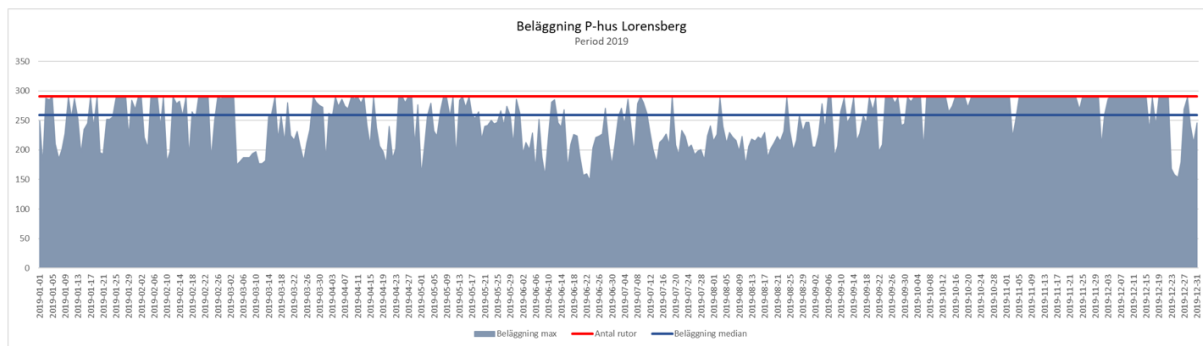
---

<sup>9</sup> Statistik från Göteborgs Stads Parkering, 2021

<sup>10</sup> Statistik från Göteborgs Stads Parkering, 2024



Figur 2: Parkeringsbeläggning helår 2018. Parkeringsdäcket är återkommande fullbelagt, med sommarperioden som undantag.



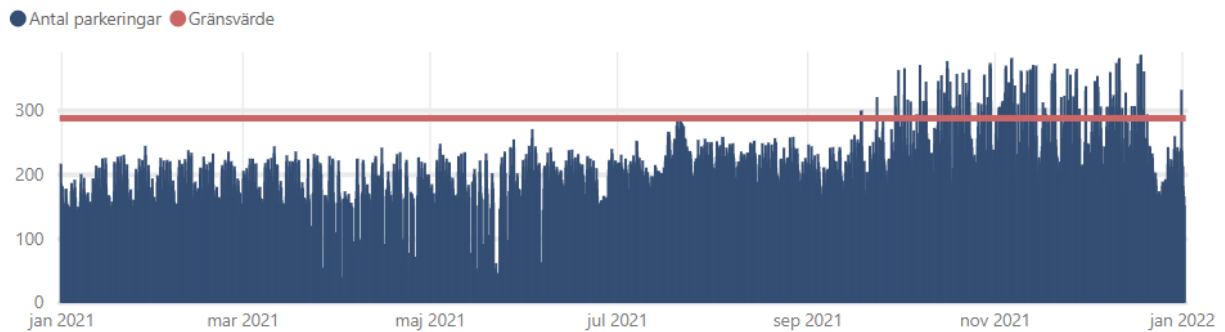
Figur 3: Parkeringsbeläggning helår 2019. Parkeringsdäcket är återkommande fullbelagt, med sommarperioden som undantag och med hösten som tyngdpunkt.

Ett mer detaljerat statistikutdrag från år 2019 visar på beläggningen av Lorensbergs parkeringsdäck. Beläggningen av alla platser för besöks- och tillståndsparkering är 68 % nattetid på vardagar, under helgerna är beläggningen av parkeringsplatserna 75 % nattetid. På vardagar är beläggningen störst på kvällstid medan beläggningar på lördagar är störst från lunchtid fram till och med kvällen. Under söndagar är beläggningen mer jämn med en mindre topp under eftermiddagen.

Statistik för åren 2021–2023<sup>11</sup> visar att nyttjandet av parkeringsplatserna blev lägre under Covid-19-pandemin. I Figur 4 presenteras statistiken för beläggningen för år 2021, där det går att se att beläggningen var lägre fram till september då restriktionerna för pandemin lättade.

<sup>11</sup> Statistik från Göteborgs Stads Parkering, 2024

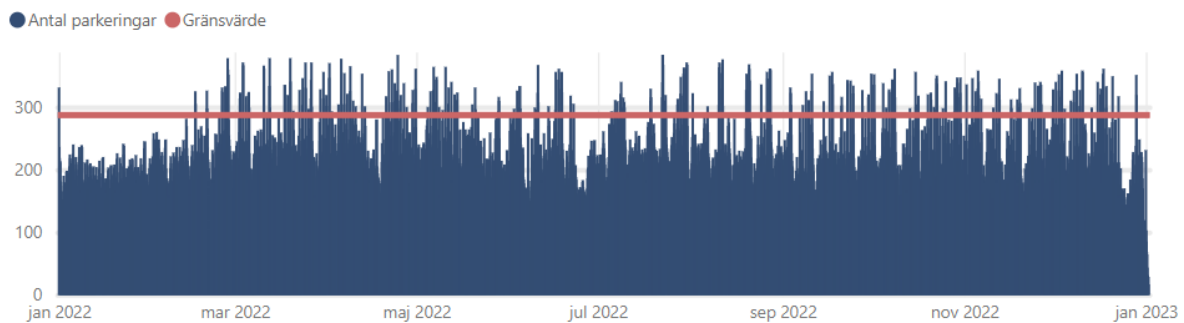
### Antal parkeringar per timma och dag



Figur 4: Parkeringsbeläggning helår 2021. Parkeringsdäcket har låg belastning då Covid-19 pandemin pågick men är återkommande fullbelagt i slutet av året.

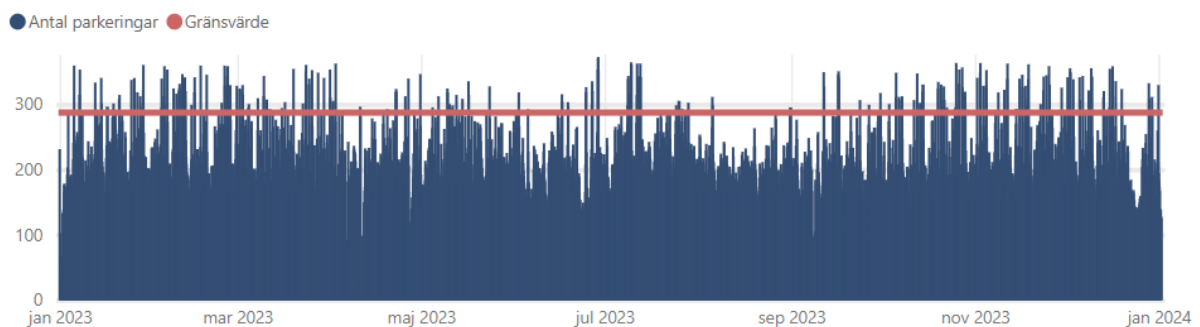
I nedan grafer presenteras statistiken för helåren 2022 och 2023. Här visualiseras att parkeringsdäcket ofta är fullbelagt.

### Antal parkeringar per timma och dag



Figur 5: Parkeringsbeläggning helår 2022. Parkeringsdäcket är återkommande fullbelagt, med januari och februari som undantag.

### Antal parkeringar per timma och dag



Figur 6: Parkeringsbeläggning helår 2023. Parkeringsdäcket är återkommande fullbelagt med sommarperioden som undantag.

Graferna visar att maxbeläggning uppnås vid flera tillfällen per vecka likväl före som efter pandemin. Trots att parkeringsdäcket är väl nyttjat finns det under vissa tider ledig kapacitet.

## P-hus Heden

Under hösten 2022 färdigställdes en tillfällig parkeringsanläggning vid parkeringsytan vid Sten Sturegatan på Heden. Anläggningen rymmer ca 750 parkeringsplatser. Parkeringsanläggningen byggdes för att ersätta de platser som försvunnit i samband med byggnationen av Västlänken samt för att möta det behov av parkeringar som förväntas uppstå när byggnationen av Engelbrektslänken startar. Därefter kommer anläggningen att avlasta Lorensbergs parkeringsdäck och andra parkeringsanläggningar som försvinner eller delvis ersätts, i samband med bland annat exploatering och utbyggnad av kollektivtrafik. Parkeringsanläggningen är temporär och har ett tillfälligt bygglov som löper ut 2028, därefter finns möjlighet till en förlängning med ytterligare max 6 år om behovet av parkeringsplatser fortfarande kvarstår<sup>12</sup>. Detta skapar tid för staden att planera för framtida permanenta och/eller tillfälliga parkeringsanläggningar efter behov.

I statistiken som visar beläggningen för Lorensbergs parkeringsdäck syns ingen skillnad på beläggning före och efter att P-hus Heden färdigställdes. Göteborgs Stads Parkering har dock tagit fram statistik för beläggningen i P-hus Heden för tidsperioden mars 2023-mars 2024, se Figur 7. Statistiken visar på att det oftast finns ledig kapacitet i P-huset, med undantag från några veckor i juli då det var Gothia cup.

---

<sup>12</sup> Parkering Göteborg, 2024

Alla områden

**329**

Dagar i vald period

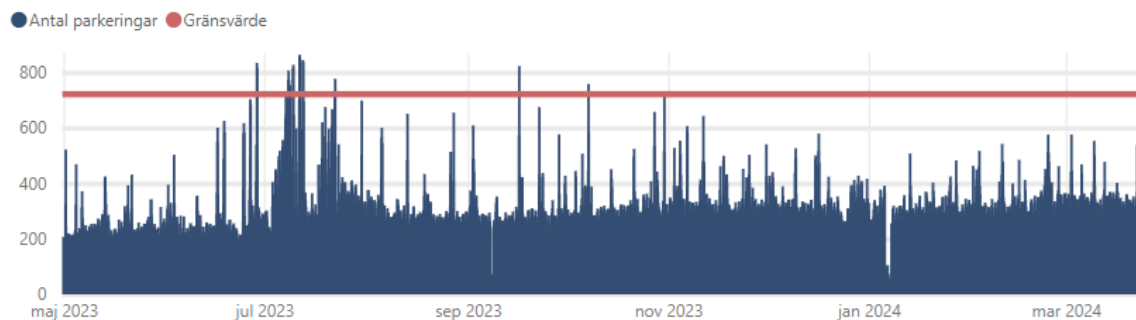
**10**

Dagar över gräns

**40**

Tillfallen över gräns

### Antal parkeringar per timma och dag



Figur 7: Parkeringsbeläggning för P-hus Heden från mars 2023-mars 2024. P-huset har ledig kapacitet med undantag från när Gothia cup inträffar.

## Förändringar i trafikmängder

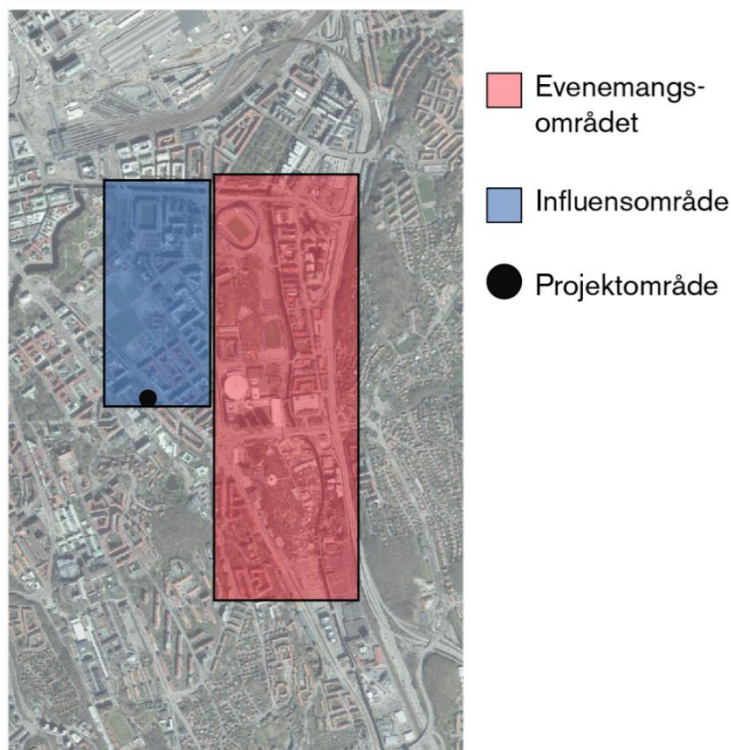
Planområdet och den intilliggande Lorensbergsparken omgärdas av gatorna Berzelligatan, Engelbrektskatan och Södra Vägen. Berzelligatan, liksom Engelbrektskatan, ingår i stadens övergripande vägnät, och klassificeras som genomfartsgator. Detta innebär att gatorna utgör stommen för förflyttningar billedes mellan och inom stadsdelar inom staden. Södra Vägen ingår också i stadens övergripande vägnät, men klassificeras i utredningsområdet som en uppsamlingsgata, det vill säga för trafik i området och till närliggande områden. Även om det inte går att dra några paralleller mellan minskade trafikmängder och behovet av bilparkeringsplatser, kan konstateras att trafikmängderna sedan 1994 har minskat med upp till 60 procent på gatorna runt om projektområdet och att parkering är ett viktigt styrmedel för att minska bilinnehavet och antalet bilresor<sup>13</sup>.

## Nulägesanalys av parkeringssituationen i evenemangsområdet

År 2019 tog Göteborgs Stads Parkering fram en nulägesanalys angående parkeringssituationen i evenemangsområdet<sup>14</sup>. Lorensbergs parkeringsdäck bedöms ligga i influensområdet till evenemangsområdet, det vill säga i ett intilliggande område till evenemangsområdet, vars parkeringsanläggningar också påverkas av evenemang. Se Lorensbergs parkeringsdäck i projektområdet, i förhållande till evenemangsområdet i Figur 8 nedan.

<sup>13</sup> Göteborgs Stad, 2021a

<sup>14</sup> Göteborgs Stads Parkering, 2019



Figur 8 Lorensbergs parkeringssäck i projektområdet, i förhållande till evenemangsområdet

Årligen arrangeras cirka 150 evenemang i Göteborg, vilka bedöms påverka parkeringssituationen. Till dessa evenemang tillkommer mindre evenemang och konferenser som också påverkar parkeringssituationen, liksom parkeringstoppar, kopplat till helger, nöje och handel.

**En slutsats i rapporten är att det inte finns någon 'vanlig vardagsvecka', sett till parkering i det aktuella området. I stället inbegriper en 'normal' vecka i området ett eller flera evenemang.**

I rapporten beskrivs följande områden ha stor betydelse för att möta behovet av parkering för nöjen och evenemang idag: Valhalla (ca 300 platser), Hedens tre områden (vid Engelbrektsgatan, vid Exercishuset och i nya P-huset) (ca 1 300 platser) samt Lorensbergs parkeringsdäck (ca 300 platser). På kortare och längre sikt är samtliga av dessa parkeringsanläggningar föremål för annan markanvändning. I Göteborgs stads Parkerings nulägesanalys framhålls att tillgängligheten med bil till evenemangsområdet kommer att påverkas om inte befintlig parkering inom dessa områden ersätts i samband med utveckling av området.

Med utgångspunkt från de evenemang som studerats, gjordes en bedömning i rapporten att det i stort sett fanns en balans mellan efterfrågan och utbud på evenemangsparkering

i området, som parkeringsutbudet såg ut då. Kopplat till det avstånd en besökare är beredd att gå mellan parkering och målpunkt var dock efterfrågan på besöksparkering större än utbudet, och man ansåg i rapporten att Lorensbergs parkeringsdäck har ett återkommande underskott av parkeringar under exempelvis kvälls- och/eller helgtid.

## Göteborg Stads Parkerings områdesplaner

Göteborgs Stads Parkering har tagit fram områdesplaner för olika områden. De områdesplaner som har koppling till planområdet är Avenyområdets områdesplan<sup>15</sup>, inom vilken planområdet ryms, samt Områdesplan Vasa<sup>16</sup> och Områdesplan Evenemangsområdet<sup>17</sup>, vilka innefattar områden i nära anslutning till projektområdet.

Områdesplaner för parkering syftar till att ge underlag till Göteborgs Stad Parkering för att kunna optimera parkeringssituationen i området på kort och lång sikt. Vidare syftar områdesplanerna och dess underlag till att ge en god helhetsbild av tillgängligheten i området och ge en överblick över tillgängliga parkeringsplatser, upplåtelseform och vem som äger dessa. I områdesplaner beskrivs även området utifrån demografi, bostäder, verksamheter samt evenemang och besöksverksamheter. Kollektivtrafikutbud, bilpooler och Styr- & Ställstationer redovisas, då detta är faktorer som påverkar efterfrågan på parkering. Områdesplanerna är framtagna för att ge en god kunskap kring tillgängligheten i respektive område vilket i sin tur bidrar till att rätt åtgärder kan vidtas för att driva stadsutvecklingen framåt. Nuvarande områdesplaner är daterade 2017–2018, Göteborgs Stads Parkering planerar att uppdatera planerna under 2024.

I Avenyområdets områdesplan dras slutsatsen att det är högst troligt med högt samnyttjande för sysselsatta (arbetsparkering/boendeparkering), med tanke på områdets dygnet-runt attraktivitet. Det konstateras vidare att det inom området finns god kollektivtrafik, ett flertal cykelparkeringar, cykelpooler och bilpooler. Genom att tillgängligheten till andra resesätt än bil generellt sett är god, kan det påverka efterfrågan på parkering i detta område.

Vasaområdets områdesplan visar på en förhållandevis god bild av utbud av cykel- och bilparkering, men information om användning och beläggning saknas, vilket gör att det inte är möjligt att bedöma exempelvis samnyttjande av bilparkering.

Observationer inom ramen för evenemangsområdets områdesplan visar att förhyrda parkeringsplatser oftare var lediga än allmänt tillgängliga parkeringsplatser. Ett förslag i områdesplanen är därför att minska andelen förhyrda platser till förmån för mer allmänt tillgängliga platser. I områdesplanen konstateras också att det finns potential för ett ökat samutnyttjande mellan evenemangsparkering och parkering till arbetsplatser.

---

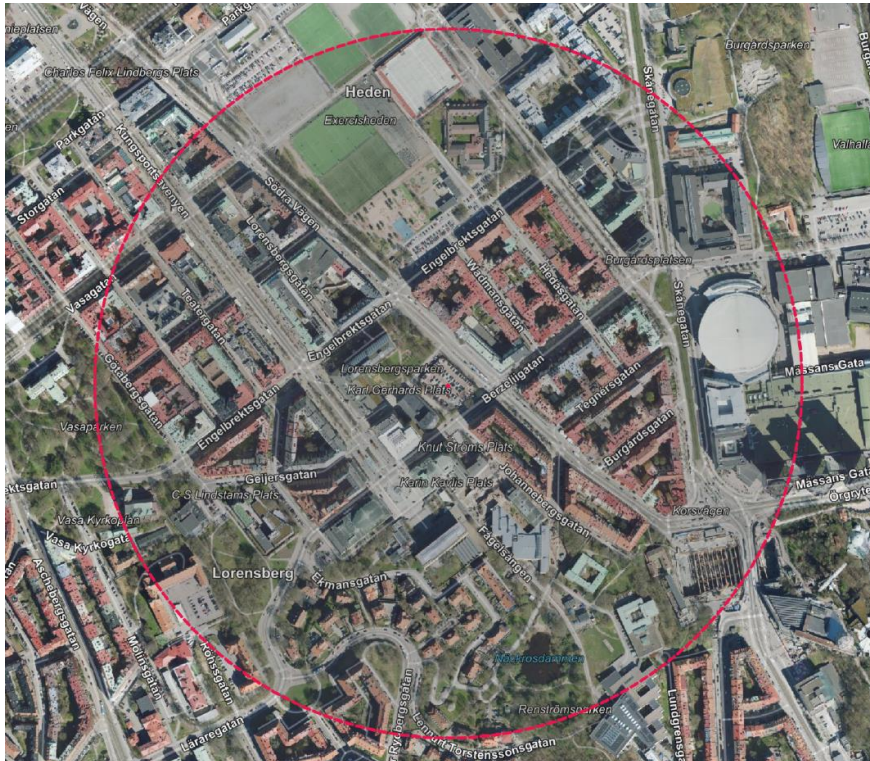
<sup>15</sup> Göteborgs Stads Parkering, 2017a

<sup>16</sup> Göteborgs Stads Parkering, 2018

<sup>17</sup> Göteborgs Stads Parkering, 2017b

## Parkeringsutbudet i närområdet

Figur 9 visar upptagningsområdet 500 meter från projektområdet. Inom området finns det över 1600 bilplatser för besökande, se Tabell 1 nedan, som visar en summering av de parkeringsanläggningar som finns inom det inringade området. Utöver dessa anläggningar har Göteborgs Stads parkering AB även stor mängd besöksparkeringar längs gator inom det inringade området.



Figur 9 Upptagningsområde 500 meter från projektområdet



Operatör	Namn	Antal platser
Göteborgs Stads parkering AB	Götabergsgatan	29
Göteborgs Stads parkering AB	Konserthuset	37
Göteborgs Stads parkering AB	Johannebergsgatan	23
Göteborgs Stads parkering AB	Engelbrektskatan	17
Göteborgs Stads parkering AB	Heden Engelbrektskatan	217
Göteborgs Stads parkering AB	P-hus Heden	721
Apcoa Parking	P-hus Avenyn	500
Aimo Park	P-hus Burgården	50
Aimo Park	Scandic Engelbrektskatan 73	22
<b>Totalt</b>		<b>1616</b>

Tabell 1 Parkeringsanläggningar med platser för besökande inom upptagningsområde 500 meter från projektområdet

## Summering – Parkeringsbehov på platsen idag

Sammanfattningsvis kan konstateras att befintligt parkeringsdäck fyller ett behov idag. Under vardagar är beläggningen som störst kvällstid, medan beläggningen under lördagar är störst från lunchtid och framåt. Söndagar visar statistiken att beläggningen är mer jämnt fördelad över dagen. Parkeringen har en överkapacitet nattetid, där beläggningen för besöks- och tillståndsparkering är 68 procent nattetid under vardagar och som högst 75 procent nattetid under helger. Under åren 2018–2019, samt 2022–2023, uppnåddes maxbeläggning vid flera tillfällen per vecka, dock finns det ledig kapacitet vid vissa tider.

De som parkerar på parkeringsdäcket är till största del parkörer som tillfälligt betalar för att nyttja någon av bilplatserna som är tillgängliga för allmänheten. Utifrån statistik från och samtal med Göteborgs Stads Parkering, så är en sannolik uppskattning att de som nyttjar bilplatserna är besökare till handel, evenemang, kultur och restauranger i närområdet.

# Parkeringsbehovet på platsen efter år 2030

## Stadens mål och viljeinriktning

För att besluta om hur många befintliga parkeringsplatser som bör ersättas måste även Göteborgs Stads ambitioner och viljeinriktning för trafik och parkering beaktas. I kapitlet presenteras följande strategiska dokument:

- Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030
- Parkeringspolicy för Göteborgs Stad
- Budget 2023
- Trafikstrategi för nära storstad
- Riktlinjer för handel i planeringen av Göteborgs Stad
- Riktlinjer och anvisningar rörande mobilitet och parkering i Göteborgs Stad
- Översiktsplan för Göteborg

## Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021 – 2030

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030<sup>18</sup> är den gemensamma plattformen för stadens långsiktiga strategiska miljöarbete. Målbilden är att Göteborg ska ställa om till en ekologiskt hållbar stad till år 2030, vilket innebär att staden ska vara en av världens mest progressiva städer vad gäller att förebygga och åtgärda miljö- och klimatproblem. Genom miljö- och klimatprogrammet ska Göteborgs Stad driva på omställningen mot ett samhälle som är ekologiskt hållbart. Många av stadens övriga styrande dokument har påverkan på möjligheten att nå målen i programmet, Göteborgs Stads trafikstrategi är ett av dem, liksom Parkeringspolicy för Göteborgs Stad.

Miljö- och klimatprogrammet fokuserar på de största utmaningarna för ett ekologiskt hållbart Göteborg och innehåller tre miljömål som handlar om naturen, klimatet och människan.

Miljömålet för Klimatet är *Göteborgs klimatavtryck är nära noll*. Ett av delmålen kopplat till miljömålet, är att *Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från transporter*.

För att uppnå delmålet för trafikens utsläpp (att klimatpåverkan från transporter ska minska med minst 90 procent till 2030 jämfört med 2010 och det motoriserade vägtrafikarbetet ska minska med 25 procent till 2030 jämfört med 2020) är en av faktorerna som krävs en överflyttning av bilresor till gång och cykel samt till kollektivtrafik.

---

<sup>18</sup> Göteborgs Stad, 2021b

Förnybara drivmedel kommer inte att räcka till samma volymer av olika transportsätt och användningsområden inom andra sektorer som idag, vilket betyder att vägtrafikens volym också behöver minska.

Det övergripande miljömålet kopplat till Människan är att *göteborgarna har en hälsosam livsmiljö*. Vägtrafiken står för det enskilt största bidraget till höga halter av luftföroreningar och höga bullernivåer där människor vistas i Göteborg. Delmålet *Göteborgs Stad säkrar en god luftkvalitet för göteborgarna*, kräver minskad påverkan från trafiken genom en överflyttning av bilresor till kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik. En elektrifierad fordonsflotta bidrar också till att uppnå målet. Delmålet *Göteborgs Stad säkrar en god ljudmiljö för göteborgarna*, nås genom en överflyttning från bilresor till kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik. För att uppnå det övergripande miljömålet kopplat till människan krävs att vägtrafiken minskar, och att gång, cykel samt kollektivtrafik prioriteras i stadens planering och förvaltning.

För att nå målen i programmet har sju strategier skapats. Två av dessa är *Vi skapar förutsättningar för att leva hållbart* och *Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter*. Strategierna handlar bland annat om att det ska vara enkelt för alla att göra miljösmarta val och staden ska planera Göteborg på ett sätt som underlättar en hållbar livsstil. Transportsektorn står inför stora utmaningar, och ett av fokusområdena är att få till en effektiv markanvändning, men även att uppnå ren luft och bra ljudmiljö. Strategin om utvecklingen av hållbara transporter handlar bland annat om att staden ska utveckla och använda olika styrmedel, såsom exempelvis bilfria innerstadszoner.

### Luftkvalitet i Göteborg

Utsläppen från vägtrafik är en av de huvudsakliga källorna till luftföroreningar i Göteborg, och står för det enskilt största bidraget till höga halter av luftföroreningar på platser där människor bor och vistas. Göteborg har en hög bakgrundshalt av framför allt kvävedioxid. Flera infrastrukturensatsningar är på gång att realiseras i staden, bland annat Västlänken, vilket kan leda till en bättre luftmiljö. I Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030<sup>19</sup> finns delmålet om att säkra en god luftkvalitet för göteborgarna. Målet är kopplat till flera av Göteborgs Stads strategiska dokument, så som Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad, Cykelprogram för en nära storstad 2015–2025 och Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon<sup>20</sup>.

Att konstatera är att flera av målen i miljö- och klimatprogrammet kräver en överflyttning av bilresor till gång och cykel samt kollektivtrafik. För att uppnå det övergripande miljömålet kopplat till människan krävs att vägtrafiken minskar, och att gång, cykel samt kollektivtrafik prioriteras i stadens planering och förvaltning.

---

<sup>19</sup> Göteborgs Stad, 2021b

<sup>20</sup> Miljöförvaltningen, Göteborgs Stad, 2021

## Parkeringspolicy för Göteborgs Stad

I den aktuella parkeringspolicyn som antogs 2009<sup>21</sup>, definieras god tillgänglighet som den sammanvägda tillgängligheten av *'förbättrad tillgänglighet genom kollektivtrafik och cykel'* och *'mindre tillgänglighet med bil för arbetspendlare'*. Utgångspunkten i policyn är att arbeta med en sammanvägd tillgänglighet för alla trafikslag, och att tillgänglighet med bil, cykel och kollektivtrafik ska vägas samman som ett underlag för att kunna tillgodose transportbehovet. För att staden ska kunna **växa på ett hållbart sätt, är dock "en tydlig inriktning att en del av tillgängligheten med bil måste ersättas med annan tillgänglighet"**<sup>22</sup>.

Nuvarande parkeringspolicyns inriktning för bilparkering är att ungefär samma antal bilplatser som finns i innerstaden, vilket Lorensberg är en del av, idag bör bevaras. En omfördelning av platserna kan dock behöva ske, för att exempelvis nya kollektivtrafik- och cykelstråk ska ges plats. I parkeringspolicyn anges att det ges förutsättningar för minskat antal bilplatser i takt med att kollektivtrafiken byggs ut, i synnerhet i områden i anslutning till god kollektivtrafik.

Ett strategiskt åtgärdsområde som pekas ut i stadens parkeringspolicy är *'Effektivisera, lokalisera och prioritera utbudet'*. Inom detta område ryms ett resonemang kring en förändring av dagens bilplatser i innerstaden. Tillgängligheten med bil för verksamma i innerstaden minskas, och ersätts med kollektivtrafik, bättre cykelparkeringar och cykelstråk, samt utbyggda pendel- och infartsparkeringar. På kvartersmark ersätts arbetsplatsparkering av parkering för boende, handel och service. En överflyttning av boendeparkering på gatumark till huvudsakligen garage på kvartersmark skapar förutsättningar för mer yta till exempelvis nya cykel-, gång- och kollektivtrafikstråk. Mer samnyttjande tas också upp som en del i åtgärdsområdet *Effektivisera, lokalisera och prioritera utbudet'*.

Att *planera för oförändrad tillgänglighet till Evenemangsområdet* är ytterligare en del i ovanstående åtgärdsområde, där en väsentlighet är den sammanvägda tillgängligheten. Med olika incitament ska kommunen arbeta för att kollektivtrafikandelen till evenemang i evenemangsområdet ska öka, och därigenom minska efterfrågan på bilplatser (men även för att minska miljöbelastning från trafiken i anslutning till evenemang).

Göteborgs Stads parkeringspolicy håller på att uppdateras efter uppdrag till Stadsbyggnadsnämnden i stadens budget för 2023<sup>23</sup>. Den reviderade policyn för parkering föreslås ersätta nuvarande parkeringspolicy, då den inte stämmer överens med stadens riktlinjer och styrande dokument, och delar av innehållet behöver uppdateras utifrån dagens synsätt på parkering och mobilitet. Det finns förslag i den nya policyn som kan påverka innehållet i denna ersättningsutredning.

---

<sup>21</sup> Göteborgs Stad, 2009

<sup>22</sup> Göteborgs Stad, 2009, s. 13

<sup>23</sup> Göteborgs Stad, 2023

## Budget 2023

Det överordnade och övergripande styrdokumentet för Göteborg Stads nämnder och bolagsstyrelsen är budgeten<sup>24</sup>. Dess roll är att ange kommunfullmäktiges prioriterade mål och inriktningar inom de ekonomiska ramarna och gällande lagstiftning. Planer, program, riktlinjer och policys som kommunfullmäktige har antagit är underordnade budgeten, men ska följas och genomföras.

Stadens budget för 2023 behandlar frågor gällande parkering och hållbar mobilitet, bland annat genom följande skrivelser:

- Stadsmiljönämnden får i uppdrag att verka för att minska bilpendlingen över kommungränsen genom satsningar på kollektivtrafik inom Göteborg samt fler pendelparkeringar och parkeringsnoder på strategiska platser.
- Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att revidera parkeringspolicyn med utgångspunkt i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram och trafikstrategin. Inriktningen ska vara att parkeringarnas fotavtryck ska minska samtidigt som tillgängligheten ska vara god, exempelvis genom att flytta markparkeringar till p-hus och strategiska parkeringsnoder.
- Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att sänka parkeringstalen för bilar i centrala och halvcentrala lägen i Göteborg. Befintliga boendeparkeringar ska värnas till antalet i den mån det är möjligt utan att det hämmar stadsutvecklingen.
- Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i samverkan med Göteborgs Stads parkering AB får höja parkeringsavgifterna i områden där det råder hög efterfrågan i syfte att öka de totala parkeringsintäkterna samt minska trafikbelastning och buller. Mer dynamisk prissättning ska eftersträvas. Hänsyn ska tas till de som arbetar på obekvämt arbetstid.

Eftersom budgetmålen för 2023 är pågående uppdrag, så omnämns dessa inte i budgeten för 2024.

## Trafikstrategi för en nära storstad

Göteborgs Stads Trafikstrategi<sup>25</sup> betonar att användningen av vägar och gator ska effektiviseras, dels genom *information samt styrning och ledning av vägtrafiken*, dels genom *åtgärder som begränsar antalet fordon i trafiksystemet*. På detta sätt kan en god framkomlighet för alla trafikanter och godstransporter säkerställas.

I ett lättillgängligt regioncentrum, beskrivs bilen som färdmedel fortsatt vara viktigt, dock inte längre det vanligaste färdmedlet. Såsom beskrivs i Trafikstrategin, kommer utrymmet

---

<sup>24</sup> Göteborgs Stad, 2022a

<sup>25</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2014

för större väginvesteringar såväl klimatmässigt, som ekonomiskt och fysiskt, framgent att vara litet. Detta innebär att biltrafikens fortsatta framkomlighet bygger på att den resandeökning som väntas, måste ske med andra färdmedel än bil.

Framgent ses bilen som ett komplement, vilket framför allt handlar om att bilen ska användas för de resor som inte är rimliga att genomföra på annat sätt, med fokus på nyttotransporter och leveranser/näringsliv. Fler måste både kunna och vilja använda andra färdmedel än bilen. Vidare beskrivs att det i Göteborg ska **vara "lätt att parkera"**, med parkering i samlade anläggningar där gatumark och torgytor kan användas till annat, såsom hållbara färdmedel och attraktiva stadsmiljöer. Prissättningen kommer att vara förändrad eftersom det är kostsamt att bygga nya parkeringsplatser på attraktiv mark.

År 2014, var andelen biltrafik i stadsdelsnämnden centrum<sup>26</sup> (där planområdet ligger) 25 procent, enligt färdmedelsfördelningen per stadsdelsnämnd. I målbilden för år 2035 för centrum, är färdmedelsfördelningen kraftigt förändrad. Andelen biltrafik ska vara 11 procent, vilket innebär en minskning av antalet bilresor med 14 procentenheter till mållåret. Förutsatt att minskningen sker i en jämn takt innebär det en minskning med 0,66 procentenheter per år. Kollektivtrafikens andel ska öka från 44 procent till 53 procent. För fotgängare är målet att andelen ska öka från 22 procent till 24 procent och andelen cyklister ska öka från 9 procent till 13 procent. Osäkerheten i den statistiska tillförlitligheten (bedömd utifrån hur många delresor färdmedelsfördelningen baseras på) kring dessa siffror bedöms vara mycket liten<sup>27</sup>.

Färdmedelsfördelningen som beskrivs ovan för stadsdelen centrum år 2035 innebär att Trafikstrategins effektmål 1 och 2 uppnås – att *minst 35 procent av resorna i Göteborg sker till fots och med cykel år 2035*, samt att *minst 55 procent av de motoriserade resorna i Göteborg sker med kollektivtrafik år 2035*. Måluppfyllelsen ska nås genom styrmedel och åtgärder i infrastrukturen och kollektivtrafikutbudet<sup>28</sup>.

Att en minskning skulle ske såsom beskrivs ovan, är ett förenklat resonemang. Det är ändå viktigt i relation till åtgärder som kan skapa fler hållbara resor, såsom etableringen av Västlänken som beskrivs mer nedan, liksom att det på sikt kan bli mer komplicerat att köra bil i centrala Göteborg, inte minst med avseende på om antalet bilplatser minskar.

## Riktlinjer för handel i planeringen i Göteborgs Stad

En av de övergripande förutsättningarna för handel som beskrivs i riktlinjerna för handel i planeringen i Göteborgs Stad<sup>29</sup>, är god tillgänglighet. Centrum har en särskilt viktig position som handelsdestination, samtidigt som konkurrensen om köpkraften är hög. God

---

<sup>26</sup> Enligt tidigare indelning

<sup>27</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2022a

<sup>28</sup> Ibid., 2022a

<sup>29</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad, 2017

tillgänglighet kan här handla om exempelvis både tillgång till parkeringar och god kollektivtrafik.

Hög boendetäthet, kopplingar som stöttar flöden, samt god försörjning av kollektivtrafik kan kompensera en lägre tillgång till parkeringsplatser i omedelbar närhet till handelsetableringar. Behovet av parkeringsplatser påverkas också av i hur stor utsträckning som handeln eller handelsplatsen behöver rikta sig mot långväga kunder. Även där gäller att ju bättre tillgången till kollektivtrafik är, och ju större den lokala tätheten är, desto mindre är behovet av parkeringsplatser. Av vikt är dock att det inom ett rimligt avstånd från en handelsplats finns parkeringar i ett strategiskt läge. Värt att notera är dock att i växande storstäder får platsens kollektivtrafiktillgänglighet en allt viktigare betydelse för handeln.

I Riktlinjerna för handel i planeringen i Göteborgs Stad beskrivs att nya parkerings- och mobilitetslösningar i strategiska lägen är en åtgärd som kan behövas för att stötta handelns utbyggnad i centrala Göteborg. En annan är att fler bostäder byggs i centrum, där planområdet är ett exempel som ska prövas.

En strategi för att stärka centrala Göteborgs position i staden och i regionen, är att utveckla centrumnära handelsplatser. Där har Korsvägen pekats ut som ett läge med kommersiell potential. För att tillgodose hög tillgänglighet utan att skapa ett behov av många bilparkeringsplatser, betonas i Riktlinjerna för handel i planeringen i Göteborgs Stad, vikten att en centrumnära handelsplats sammanfaller med en kollektivtrafikknutpunkt. Så är fallet med Korsvägen, där platsens kollektivtrafikutbud kommer att förbättras i och med utbyggnaden av Västlänken. Som beskrivits ovan rörande riktlinjerna för handel i planeringen i Göteborgs Stad, så påverkas behovet av parkeringsplatser även av i hur stor utsträckning långväga kunder väntas. Den ökade tillgängligheten som kommer att uppstå till följd av Västlänkens station vid Korsvägen, medför stora möjligheter att ta sig till området på annat sätt än med bil, även för ett regionalt kundunderlag till handeln intill projektområdet. Trafikeringen av station Korsvägen kommer att innebära gott om avgångar och omfattande öppettider, jämfört med dagens utbud. Detta innebär en ökad möjlighet för besökande till (och anställda vid) evenemang och kultur att nyttja kollektivt resande till och från platsen.

I nära anslutning till projektområdet ligger Kungssportsavenyn, som närmast kan beskrivas som en del av Göteborgs identitet, och med en attraktionskraft som handelsplats. Ett arbete pågår dessutom med målet inställt på att stärka platsens identitet och göra den till en plats tillgänglig för alla och där hållbara lösningar ges utrymme. Även här blir tillgängligheten till den nya stationen på Korsvägen en styrka, där Västlänkens uppgång i korsningen Johannebergsgatan/Olof Wijksgatan skapar en förbättrad tillgänglighet till platsen och som kan minska behovet av bil.

## Riktlinjer och anvisningar rörande mobilitet och parkering i Göteborgs stad

Göteborgs Stads riktlinjer för mobilitet och parkering<sup>30</sup>, som utgör grunden i bedömningar om passande utrymme för parkering av bil och cykel i plan- och bygglovsärenden, ska bidra till att minska såväl bilinnehav som användning av bil. Riktlinjerna från 2018, anger en ny arbetsprocess för Göteborgs Stad och stadens arbete med människors möjligheter att resa, i detaljplaner och bygglov.

I den stegvisa bedömningen som leder fram till vilket parkeringstal som är lämpligt för bil respektive cykel vid exploateringar, bedöms projektet bland annat utifrån dess läge i staden, dess tillgänglighet och direkta närhet till bra cykelinfrastruktur, service, urbana verksamheter, direkt närhet till god kollektivtrafik och andra förutsättningar som underlättar en god mobilitet utan egen bil<sup>31</sup>.

## Översiktsplan för Göteborg

Göteborgs Stads översiktsplan beskriver att parkering som används på rätt sätt kan ses som ett strategiskt planeringsverktyg som bidrar till stora mervärden i staden. Parkeringsplaneringen måste ske i ett tidigt skede och utifrån ett helhetsperspektiv. I Göteborgs Stads översiktsplan för Göteborg<sup>32</sup>, beskrivs att en mer effektiv användning av central mark behövs – mark som idag används för ytkrävande ändamål, såsom markparkering. Det är inte möjligt att bereda plats åt mer personbilstrafik vid de attraktiva lägen som finns idag, där stora flöden av människor rör sig. I stället måste bilparkering samordnas på områdesnivå till gemensamma anläggningar. I dessa finns möjligheter till samnyttjande, vilket gör att användningen kan effektiviseras. Bilparkering vid arbetsplatser bör ersättas med anpassad kollektivtrafik, samt att koncentrera besöksparkeringen till ett fåtal anläggningar, nära trafiklederna och med goda kopplingar till det lokala kollektivtrafiknätet. Det bör dessutom anläggas mer och större cykelparkeringar på strategiska lägen, i närhet till service och kollektivtrafik.

En av strategierna för trafikrum i översiktsplanen för Göteborg är att utveckla ett finmaskigt gatunät och stadsmässiga gaturum. Bland annat innebär det att omdisponera och gestalta särskilda stråk och trafikrum med fokus på hållbar mobilitet, upplevelse i ögonhöjd och att möjliggöra för att sprida stadsliv. Det växande antalet bostäder och arbetsplatser genererar ett stort antal nya resor i staden som behöver kunna tas om hand.

Översiktsplanen bygger vidare på en fortsatt utbyggnad inom det sammanhängande stadsområdet som varit med i stadens utbyggnadsstrategi sedan 2009. Närmare 80

---

<sup>30</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad, 2018

<sup>31</sup> Göteborgs Stad, 2021c

<sup>32</sup> Göteborgs Stad, 2022b



procent av tillkommande bostäder och samhällsservice föreslås genom förtätning av kompletteringsbebyggelse i innerstaden och mellanstaden. I översiktsplanen beskrivs hur en växande stad med dess behov kräver ett anpassat trafiksystem, och att det i en nära stad ges möjlighet att flytta transporter till hållbara trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik – trafikslag som behöver prioriteras. Genomgående pendeltågstrafik med nya stationslägen kan avlasta Centralstationens regionala funktion och möjliggöra en utvidgning av innerstaden. Nya tvärlänkar för kollektivtrafik kan skapa en innerstadsring och en mellanstadsring som tillsammans med pendeltågstrafiken lägger grunden för en spårburen kollektivtrafik som möter både regional och lokal efterfrågan på effektiva resor.

Projektområdet ligger inom vad som pekats ut som stadskärna i översiktsplanen för Göteborg. Inom stadskärnan ska tillgängligheten för fotgängare och cyklister stärkas. I anslutning till projektområdet ligger ett utpekad stadslivsstråk, vilket sträcker sig från Korsvägen till Avenyn.

Utvecklingen av stadslivsstråk ska bidra till en attraktiv stadsmiljö och stödja ett levande stadsliv med fokus på gående och upplevelse i ögonhöjd. Utöver gaturummet omfattar utveckling även att stärka intilliggande offentliga platser. Stadslivsstråken i en växande stadskärna har en viktig funktion i gatunätet och behöver stärkas för att bättre omhänderta flöden av människor och har potential i att utveckla och sprida stadslivet. Västlänkens planerade stationsläge vid Korsvägen möjliggör för upp- och nedgångar i närhet till stråket vilket stärker stråkets potential.

I anslutning till projektområdet planeras det även för att stärka pendelcykelnätet vilket kommer att bidra till god framkomlighet och möjliggöra cykling i något högre hastigheter, se vidare i avsnitt *Åtgärder för fotgängare och cyklister*. Fler gator och gångstråk i stadskärnan behöver prioriteras och stärkas för att stödja handel och aktivitet av olika slag. Trafiken i stadskärnan måste på olika sätt anpassas för den gående människan. Ett viktigt verktyg för att minska bilbelastningen i stadskärnan är genom en medveten placering och utformning av parkeringsanläggningar.

## Infrastrukturåtgärder i utredningsområdet<sup>33</sup> som påverkar möjligheten att resa

### Västlänken station Korsvägen

Västlänken är en järnväg i tunnel som byggs under centrala Göteborg. I Västlänken ingår en ny tågstation vid Korsvägen, som kommer att bli en av Sveriges tio mest trafikerade tågstationer. Stationen väntas vara färdigbyggd i början av 2030-talet. Varje dygn beräknas 20 000 - 25 000 resenärer passera stationen<sup>34</sup>. Därmed blir Korsvägen en än viktigare knutpunkt i kollektivtrafiknätet, såväl för Göteborg som för regionen i stort, och

---

<sup>33</sup> En radie på 400 meter från projektområdet.

<sup>34</sup> Trafikverket, 2021

kommer att trafikeras av fem linjer. En av Västlänksstationens uppgångar blir vid universitetsbyggnaden Artisten, i korsningen mellan Johannebergsgatan och Olof Wijksgatan<sup>35</sup>.

Upptagningsområdet för uppgången i korsningen Johannebergsgatan/Olof Wijksgatan omfattar bland annat Götaplatsen, Göteborgs Universitet vid Renströmsparken. Såsom beskrivs i planhandlingen för *Detaljplan för Ändring av detaljplaner för Västlänkens uppgång vid Johannebergs- och Olof Wijksgatan, inom stadsdelen Lorensberg i Göteborg*<sup>36</sup>, så får boende och verksamma i bland annat stadsdelen Lorensberg ökad kollektivtrafikservice i och med detta. När Västlänken är klar planeras preliminärt avgångarna för pendeltågen mellan Uddevalla-Korsvägen, Vänersborg-Korsvägen och Varberg-Alingsås starta ca 05:00 på morgonen och gå minst en gång i timmen till ca 24:00. Pendeltågen mellan Mölndal-Alingsås samt Älvängen-Kungsbacka kommer gå mellan ca 04:00 på morgonen till 01:00 på natten med en turtäthet på ca 30 min. På helgerna startar avgångarna ca 05:00 på morgonen och slutar ca 03:00 på natten<sup>37</sup>.

Den nya tågstationen och den tätare buss- och spårvagnstrafiken som planeras, innebär att tillgängligheten för kollektivtrafik, fotgängare och cyklister ökar, på bekostnad av bilisters framkomlighet. Såväl kapacitet som hastighet minskas för bilister när oskyddade trafikanters framkomlighet framgent prioriteras. Exempelvis så kommer det i framtiden inte vara möjligt med genomfartstrafik från Örgrytevägen och Skånegatan söderut, då stora ytor krävs för att rymma framtida ökade flöden av gång-, cykel och kollektivtrafik<sup>38</sup>. Detta ligger i linje med både stadens trafikstrategi som beskrivs ovan, och med den trend som kan ses i statistiken för trafikmängderna på gatorna kring projektområdet, se avsnitt *Förändringar i trafikmängder*.

När stationen vid Korsvägen är genomförd ska det finnas möjlighet till korttidsparkeringar och angöringsplatser för olika typer av biltrafik vid Korsvägen. Det ska gå att hämta och lämna passagerare vid befintliga och nya entréer. Möjlighet till korttidsparkering och angöring på västra sidan vid Västlänkens entré kan ordnas genom parkeringsfickor längs med gatan. Det går även att lösa korttidsparkering längs Örgrytevägen närmast Korsvägen samt längre söderut mellan den blivande cykelnedfarten och cirkulationsplatsen<sup>39</sup>.

Angöring och korttidsparkering för Svenska Mässans behov löses genom att nuvarande utfart anpassas till den nya lösningen i samma läge som idag. Ett antal parkeringsplatser

---

<sup>35</sup> Göteborgs Stad, 2021d

<sup>36</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad, 2019c

<sup>37</sup> Information från Västtrafik, ej beslutat men inriktning fastställd av KTN i Målbild Tåg 2028

<sup>38</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad, 2019c

<sup>39</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad, 2019c

kan komma att tas i anspråk. I samband med kommande exploatering av mässans och Lisebergs område kommer gatusektionen för Örgrytevägen att behöva ses över<sup>40</sup>.

Somt nämnts ovan får Skånegatan betydligt lägre trafikmängder när Korsvägen byggs om, vilket möjliggör att lokalgatan kan tas bort och att det därigenom kan ordnas angöring för exempelvis bussar på östra sidan av gatan. Skånegatans västra sida kommer endast nyttjas av kvarterstrafik efter ombyggnaden, vilket ger möjlighet till att omdana gatan för att tillgodose korttidsparkering och angöring med bil<sup>41</sup>.

I sydvästra delen av området, norr om Eklandagatan, kan korttidsparkering för bil behöva ordnas längs cirkulationsplatsen eller längs Eklandagatan när ny bebyggelse tillkommer<sup>42</sup>.

### **Engelbrektslänken**

Längs Engelbrektsgatan på sträckan mellan Skånegatan och Södra Vägen, planerar Göteborgs Stad att anlägga en ny spårvägskoppling, Engelbrektslänken. Länken kommer huvudsakligen att användas för omledningstrafik och skapar ett mer robust och flexibelt spårvägsnät<sup>43</sup>.

Spårvägen medger både ett förtätat spårvägsnät och goda förutsättningar till ökad kapacitet i kollektivtrafiken i centrala Göteborg. Tillgängligheten till kollektivtrafik i området påverkas dock inte initialt, då ingen ny hållplats planeras. Att en hållplats kan byggas tas dock höjd för i detaljplanen då antalet kollektivtrafikresenärer förväntas öka i och med färdigställandet av Västlänken<sup>44</sup>.

Såsom det beskrivs i Mobilitets- och parkeringsutredningen för Engelbrektslänken<sup>45</sup>, så ökar förutsättningarna att nå stadens långsiktiga mål om ökat hållbart resande i och med den omprioritering i gaturummet som tagits fram i trafik- och utformningsförslaget för Engelbrektsgatan. Framkomligheten och tillgängligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik förbättras, medan framkomligheten för biltrafik begränsas. Detta sker dels genom en omfördelning av ytor som tidigare tillägnats biltrafik, dels genom minskat antal parkeringsplatser, men också andra, mer trafiktekniska orsaker, såsom att vänstersvängsmöjligheter föreslås minska<sup>46</sup>.

Nuvarande bilparkeringsyta vid södra Heden/Engelbrektsgatan samt bilparkeringsplatser längs framför allt norra körbanan av gatan tas i anspråk i genomförandet av planförslaget. Totalt möjliggör planförslaget cirka 100 parkeringsplatser för bil vilket är en minskning

---

<sup>40</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad, 2019c

<sup>41</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs stad., 2019c

<sup>42</sup> Ibid., 2019c

<sup>43</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2020

<sup>44</sup> Ibid., 2020

<sup>45</sup> Ibid., 2020

<sup>46</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2020

från nuläget med cirka 185 – 195 platser. Antalet parkeringsplatser reserverade för hotell Liseberg Heden är reglerat i bygglov och rymts fortsatt i hotellets närområde. Reglering av dessa platser görs i genomförandeskedet<sup>47</sup>.

Planförslaget innebär en påverkan på tillgängligheten till parkering för boende, verksamma och besökare till evenemang och handel. Den försämrade tillgängligheten kan ge upphov till ökad söktrafik efter parkering. Tillgängligheten till bilparkering i Hedåsgatan, Wadmansgatan och tillhörande hotell Opalen bedöms relativt oförändrad av planförslaget. Vid färdig ombyggnation av gatan har dock närområdets parkeringssituation förändrats. Detta dels till följd av Engelbrektslänksprojektet, dels som en konsekvens av andra projekt, inte minst bostäder och verksamheter vid Lorensbergsparken (som ersättningsutredningen gäller) samt universitetet vid Renströmsparken.

### **Lorensberg - Universitetet vid Renströmsparken, del 1**

Parkeringsplatserna i parkeringsgaraget vid Gösta Rahms gata har tagits bort då garaget rivits vid genomförandet av detaljplanen för Universitet vid Renströmsparken. Inriktningen är att samtliga platser ska ersättas i ett nytt underjordiskt parkeringsgarage som anläggs i samband med nybyggnationen. Även tillkommande parkeringsbehov som uppstår i samband med nybyggnationen ska helt eller delvis täckas av parkeringsgaraget. Inom ramen för detaljplanen har det bedömts finnas möjlighet att lösa behovet av parkeringsplatser som planförslaget genererar. Planen möjliggör för **användning "P-parkering" inom hela kvarteret**<sup>48</sup>.

Parkeringsgaraget vid Gösta Rahm rymde 162 platser. Inriktningen i planen är att samtliga parkeringsplatser ska ersättas i ett nytt underjordiskt garage som anläggs i och med exploateringen. Under byggnationen har kunderna med parkeringstillstånd erbjudits parkeringsplats i P-hus Heden.

Boendeparkeringarna längs Johannebergsgatan inom planområdet kommer att påverkas till viss del. Ett antal platser tas i anspråk av en planerad lastzon och ytterligare några platser tas i anspråk av breddning av trottoar utanför entrén till Västlänken, stations Korsvägens västra uppgång<sup>49</sup>. Konsekvensen av genomförandet av detaljplanen blir således att viss boendeparkering försvinner från Johannebergsgatan, men att parkeringsplatserna från Gösta Rahm ersätts i nytt underjordiskt parkeringsgarage.

---

<sup>47</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad, 2021a

<sup>48</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad, 2019b

<sup>49</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad, 2019b

## Upprustning av Avenyn

Staden har påbörjat ett arbete med utveckling och upprustning av Avenyn och Götaplatsen. Uppdragsområdet gäller primärt Kungsportsavenyn och Götaplatsen med tillhörande korsningsplatser vid anslutning av tvärgator. Idag finns det möjlighet till parkerings längs med gatan i "hotellkvarteret", det vill säga, mellan Engelbrektsgatan och Geijersgatan<sup>50</sup>. Upprustningen av Avenyn har troligen inte direkta konsekvenser på parkeringen i den mening att det kommer förändra parkeringsplatser i antal. Det som däremot kan ske är att Avenyn blir stärkt som destination och mötesplats, vilket kan då locka fler besökare. Detta kan i sin tur generera efterfrågan av fler parkeringsplatser, samtidigt är området välförsett med kollektivtrafik.

## Dubbelriktning av Berzeliigatan

Tidigare har en permanent dubbelriktning av Berzeliigatan diskuterats. Och i samband med utbyggnaden av Engelbrektslänken testas denna lösning. En kvarvarande dubbelriktad lösning är dock inte fastslagen. Dubbelriktningen förbättrar framkomligheten för biltrafik under ombyggnationen av Engelbrektslänken. Det innebär att de lösningar för parkering och angöring som finns idag behöver justeras vilket eventuellt påverkar utbudet av boende- och besöksparkering. Framkomligheten för fotgängare och cyklister ska inte påverkas<sup>51</sup>.

## Om- och tillbyggnad av Göteborgs konstmuseum

Om- och tillbyggnaden av Göteborgs konstmuseum kommer att innebära en utökning av museet inom befintlig fastighet, där ett fåtal bilplatser tas i anspråk. Projektet kommer att tillskapa fler besökare, vilket kan komma att öka efterfrågan på bilplatser<sup>52</sup>.

## Åtgärder för fotgängare och cyklister

I utredningsområdet planeras för flera infrastrukturella åtgärder som kommer att främja fotgängare och cyklisters framkomlighet.

I Detaljplan för Västlänken, Station Korsvägen med omgivning inom stadsdelarna Heden, Johanneberg och Lorensberg i Göteborg beskrivs Korsvägens kommande utförande för gående och cyklister. Utrymme planeras för tre gånger så många cyklister som idag, och platsen ska fungera både för de som ska passera och de som har Korsvägen som mål-

---

<sup>50</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad, 2021b

<sup>51</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2022c (e-post Hanna Järpedal, 22-04-12)

<sup>52</sup> Göteborgs stad, 2022c

eller bytespunkt. Vid Korsvägen planeras också för ett stort antal cykelparkeringar och generösa bredder för gång- och cykelbanor<sup>53</sup>.

En ny gång- och cykelbana längs Johannebergsgatan är troligen utbyggd till år 2035<sup>54</sup>, där stråket Johannebergsgatan – Lundgrensgatan utvecklas i huvudsak för fotgängare och cyklister<sup>55</sup>. En sådan gång- och cykelbana förbättrar tillgängligheten för cyklister söderifrån, huvudsakligen till Götaplatsen och till Avenyn. Följaktligen skulle en sådan åtgärd även öka tillgängligheten för de boende och de verksamheter som planeras för på planområdet.

Cykelbanor är idag anlagda på Engelbrektsgatans västra del, från Avenyn mot Aschebergsgatan. I samband med arbetet med Engelbrektslänken, förbättras framkomligheten för gående och cyklister ytterligare då det på båda sidor av gatan anläggs gångbanor. Återstående delar av utbyggnaden av cykelbana längs Engelbrektsgatan fram till Skånegatan anläggs också som en del i Engelbrektslänksprojektet. Vad gäller Sten Sturegatan, så kommer standarden förbättras med ökad framkomlighet och tillgänglighet, då gång- och cykelbanor blir tydligare och bredare<sup>56</sup>.

Inom utredningsområdet finns idag pendlingscykelnät längs med Skånegatan. I Göteborgs trafiknätsplan<sup>57</sup> pekas cykelbanorna längs Södra Vägen och Berzeliigatan mellan Södra Vägen och Götaplatsen ut som en del av Göteborgs framtida pendlingscykelnät. Det innebär att framkomligheten för cyklister kommer att prioriteras, exempelvis genom att trafiksignalerna har intervall där cykeltrafiken prioriteras, att drift och underhåll håller en hög standard året runt och att cykelbanorna möjliggör för cyklister att cykla i olika hastigheter<sup>58</sup>. Framtida pendelcykelbanor öster och söder om projektområdet är en faktor som bidrar till att detta är en komplex plats att anlägga parkering på, där infart och utfart till parkeringsgaraget kan tvingas korsas av pendelcykelbana.

## Efter 2030, hur vill staden ha det då?

Målbilden i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram som beskrivs ovan, är att staden senast 2030 ska vara ekologiskt hållbar. För att nå flera av delmålen är en överflyttning av bilresor till gång och cykel samt till kollektivtrafik en faktor som krävs, och ett styrmedel som föreslås utvecklas och användas för att nå dit, är bilfria innerstadszoner.

---

<sup>53</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad, 2019c

<sup>54</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2020

<sup>55</sup> Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad, 2020

<sup>56</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2022b

<sup>57</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2021

<sup>58</sup> Trafikkontoret, Göteborgs Stad, 2014

I Göteborgs Stads översiktsplan<sup>59</sup> framhävs och prioriteras tre utvecklingsinriktningar för att nå målet om en hållbar stad: att planera för en *nära, sammanhållen* och *robust* stad. De tre strategierna kompletterar varandra och ska användas tillsammans. Göteborg har varit, är och kommer vara i en expansiv fas under de närmsta åren och med en ökad befolkning ställs det krav på tillgänglighet, jämlikhet och resurshushållning. Ovan har även luftkvaliteten i Göteborg nämnts, och de infrastrukturella åtgärder som genomförs i syfte att förbättra Göteborgsluften. Att ersätta fossildrivna personbilar mot elbilar 1:1 är dock inte är tillräckligt i och med att luftkvalitetsfrågan är mer komplex än så – inte minst sett till partikelföreningar från däck och hastighetsbegränsningarnas påverkan på utsläpp från bilar.

I innerstaden prioriteras stadslivet och de urbana kvaliteterna ska eftersträvas. Parkering är och har varit en stor och viktig fråga de senaste åren och det går att konstatera att markparkeringen tar stor plats i staden. Resonemang har förts kring en nedprioritering av bilar till förmån för aktiva transportmedel, såsom cykel, gång och kollektivtrafik och som nämnts ovan så ses bilen framgent som ett komplement, som huvudsakligen ska användas för resor som inte är rimliga att genomföra på ett annat sätt. Förenklat kan konstateras att staden vill minska parkering för arbetsplatser, flytta boendeparkering till kvartermark och bibehålla eller värna om besöksparkering. Utifrån den kontexten ska bilplatserna i befintligt parkeringsdäck ses och bedömas. Inriktningen för parkeringspolicyn för Göteborgs Stad är dock, som också beskrivits ovan, att ungefär samma antal bilplatser som 2009 bör bevaras, även om en omfördelning av platserna kan behöva ske till parkeringsanläggningar. I takt med att kollektivtrafiken byggs ut kommer det ges förutsättningar för att minskat antal parkeringsplatser. Etablering av pendelcykelstråk och andra åtgärder förbättrar framkomligheten för cyklister, medan parkering på allmän plats minskar.

Vad är då parkeringsbehovet på platsen efter år 2030? Med resonemanget från de olika handlingar som beskrivits ovan färskt i minnet, så kommer göteborgare och besökande efter år 2030 att ges bättre förutsättningar att ta sig till planområdet med omnejd med hållbara färdmedel, med Västlänken som den mest betydelsefulla förändringen. I början av 2030-talet står Västlänken med station Korsvägen färdig, med en av hållplatsuppgångarna vid universitetsbyggnaden Artisten, i korsningen mellan Johannebergsgatan och Olof Wijksgatan i nära anslutning till projektområdet. De planerade avgångs- och ankomsttiderna för de fem pendeltågslinjer som kommer att trafikera Västlänken erbjuder gott om avgångar och omfattande öppettider. Satsningen på stråk för fotgängare och cyklister visar att oskyddade trafikanter prioriteras. Biltrafiken väntas minska till följd av omvandlingen av Korsvägen, som en följd av ökad tillgänglighet för kollektivtrafik, fotgängare och cyklister. Engelbrektslänkens tillkomst omfördelar ytorna för de olika trafikslagen, när fotgängare, cyklister och kollektivtrafiken prioriteras. Det blir

---

<sup>59</sup> Göteborgs Stad, 2022a

mer komplicerat att ta sig med bil till området, men framför allt har behovet av göra det, minskat.

### **Summering – Parkeringsbehovet på platsen efter år 2030**

De strategiska dokumenten som presenterats beskriver en ekologiskt hållbar stad där gång, cykel och kollektivtrafik är prioriterade trafikslag. Det går att konstatera att staden vill minska parkering för arbetsplatser, flytta boendeparkering till kvartersmark och bibehålla eller värna om besöksparkering.

Västlänkens etablering på Korsvägen bidrar till en god tillgänglighet till platsen utan bil. Infrastrukturåtgärder i utredningsområdet omfördelar ytorna för de olika trafikslagen, när fotgängare, cyklister och kollektivtrafiken prioriteras. När befintliga ytor för parkering tas i anspråk, påverkas tillgängligheten till och utbudet av parkering för boende, verksamma och besökare till evenemang och handel. Observationer inom ramen för evenemangsområdets områdesplan har visat att förhyrda parkeringsplatser oftare är lediga, jämfört med allmänt tillgängliga parkeringsplatser. Ett förslag i områdesplanen är därför att minska andelen förhyrda platser till förmån för mer allmänt tillgängliga platser.



## Möjlighet att ersätta parkering och konsekvenser av att genomföra detaljplanen

### Detaljplanens möjlighet till ersättning av bilplatser

Det nya parkeringsgaraget föreslås byggas i två våningar under mark och kommer att inrymma 112 bilplatser, varav 69 platser kommer att vara så kallade ersättningsplatser, som ersätter de 287 befintliga parkeringsplatserna, enligt Mobilitets- och parkeringsutredningen för exploateringen<sup>60</sup>.

I markanvisningsavtalet ställdes krav på ersättning 1:1, det vill säga att minst 287 parkeringsplatser skulle anläggas och hyras ut till allmänheten. De funktionella förutsättningarna för att ersätta all parkering är dock inte jämförbara med dagens enkla parkeringsdäckslösning. Det är inte möjligt att anlägga motsvarande parkeringsgarage under mark utan att stora delar av garaget tas i anspråk av ytterväggar, konstruktion, kommunikation och teknik. Många funktioner behöver få plats i det underjordiska garaget, exempelvis teknik och bostadskomplement. Dagens parkeringsdäck är utformat med ett effektivt nyttjande av terrängen, där höjdskillnaderna används för smidig in- och utfart till respektive våningsplan. Ett underjordiskt parkeringsgarage kan inte uppnå samma yteffektivitet och platsens höjdskillnader kommer att innebära anläggande av ramper som fordrar stor yta. En mer utbredd bebyggelse och parkeringsgarage under mark skulle dels riskera att skada platsens gröna värden, såsom den befintliga parkmiljön, dels innebära orimliga kostnader för projektet. Platsens geotekniska förutsättningar är krävande då marken består av lera. En robust lösning som på lång sikt skulle kunna få en alternativ användning är eftersträvansvärd. Utifrån ovan nämnda faktorer - geologiska såväl som ekonomiska förutsättningar - har projektgruppen för detaljplanen bedömt att ett tredje våningsplan under marknivå inte är aktuellt. Staden eftersträvar att parkeringskostnaderna ska tydliggöras för användarna, dessa platser skulle få en hög kostnad och bedöms då inte komma att nyttjas.

### Konsekvenser av att genomföra detaljplanen

Konsekvensen av att genomföra detaljplanen blir följaktligen att det inte går att ersätta 100 procent av dagens bilplatser, vilket innebär att antalet bilplatser i området minskar. Detta är i linje med stadens mål och strategiska inriktningar som beskrivits ovan. Uppfattningen är att behovet av parkering på sikt kommer minska – efter år 2030 är staden förändrad, flera stadsbyggnadsprojekt är utbyggda och möjligheten att ta sig till platsen med hållbara färdmedel har ökat.

---

<sup>60</sup> Serneke, 2024

Det nya parkeringsgaraget ska vara tillgänglig för allmänheten. Enligt stadens olika policyer och riktlinjer – så som Parkeringspolicyn samt Göteborgs Stads Parkerings områdesplaner, ska besöksplatser för evenemang och handel prioriteras, liksom parkering för boende på kvartersmark. Således föreslås att parkeringstillstånd för företag upphör, då dessa inte utpekats som prioriterade.

Utbyggnaden av planområdet förändrar möjligheten att ta sig med bil till området. En minskning med cirka 220 platser för besökande till evenemang och handel på platsen medför att andra färdmedel i högre grad måste nyttjas. Även omkringliggande projekt kommer att påverka områdets parkeringsutbud, inte minst i samband med Engelbrektslänken, som ligger nära såväl geografiskt som funktionsmässigt. Tillgängligheten till området som helhet bibehålls men förskjuts till andra färdvägar. Västlänkens etablering i närområdet och inriktningen mot en mindre bilorienterad stadskärna, kan skapa goda förutsättningar för verksamheterna och en stadsmiljö som tilltalar många och som kan locka fler människor att vistas i området. Upprustningen av Avenyn, dess stadslivsstråk med förlängning och en annan slags trafikmiljö skapar en annan sorts attraktivitet än den med tillgänglighet med bil. De insatser som planeras leder till en ökning av områdets dragningskraft som målpunkt och sammantaget görs bedömningen att den sammanvägda tillgängligheten efter år 2030 kommer vara god.

Parkeringsfunktionen kommer att förändras genom att en stor andel av besöksparkeringen tas bort. I dagsläget har garaget ett regionalt upptagningsområde och är en av de anläggningar i området som ombesörjer besöksparkeringar till evenemangsområdet. Minskningen och det faktum att garaget grävs ned medför sannolikt att garaget framgent kommer att hantera parkeringsbehovet för mer lokala användare.

De 69 ersättningsparkeringar som kan byggas kan i framtiden komma att vigras åt olika behov, och beroende på hur de upplåts får det konsekvenser för olika grupper. Tre möjliga alternativ för upplåtandet är:

- Alternativ 1: samtliga (ca 40) tillståndsparkeringar ersätts, resterande blir besöksparkeringar (om möjligt).
- Alternativ 2: samtliga ersättningsparkeringsplatser blir besöksparkeringar.
- Alternativ 3: inga bilparkeringsplatser ersätts.

## Alternativ 1

Detta alternativ innebär att tillståndsparkeringen riktade mot privatpersoner bevaras till antalet. Det minimerar konsekvenserna för de boende i området då möjlighet att skaffa tillståndsparkering i garaget finns kvar i samma omfattning som idag. Det bör dock beaktas att efterfrågan på tillståndspplatserna hänger ihop med prissättningen av dem. Då priset väntas öka är det troligt att efterfrågan på tillståndsparkeringarna i garaget minskar.

Konsekvensen kan således bli att efterfrågan på andra parkeringar med lägre avgifter, kan komma att öka från de boende i området.

Alternativ 1 medför också att de befintliga besöksparkeringarna tas bort i mycket stor utsträckning, och endast cirka 28 kvarstår. Sannolikt lär detta medföra att söktrafiken och efterfrågan på besöksparkeringar till en början sannolikt kommer öka i närområdet. En annan aspekt att beakta är att vinsten i att förvalta en parkeringsanläggning med 28 besöksparkeringar anses låg.

Notera att påverkan på både boende och besökare kommer vara som störst under byggtid då inga parkeringar finns att tillgå på platsen, däremot hänvisas parkörerna till P-hus Heden. Byggtiden kan i praktiken bli en tillväjningsperiod med färre bilparkeringar för både besökare och boende och söktrycket bör sannolikt vara som högst i början av byggtiden.

## Alternativ 2

Alternativet innebär att samtliga ersättningsparkeringar upplåts till besöksparkering, vilket medför att påverkan för bilburna besökare till området minskar något. Samtidigt blir konsekvenserna för boende större då tillståndsplatserna försvinner och söktrafiken och efterfrågan på tillståndsparkeringar och/eller boendeparkeringar kan väntas öka.

Vidare innebär sannolikt alternativ 2 att det blir en högre omsättning per parkeringsplats i jämförelse med alternativ 1, vilket medför fler fordonsrörelser in och ut ur garaget. Detta ger en påverkan på allmän plats, då det medför fler fordonsrörelser över gång- och cykelbanan längs Södra Vägen.

I likhet med alternativ 1 är det under byggtiden som konsekvenserna blir som störst.

## Alternativ 3

Vidare finns även alternativet att inte ersätta någon parkering, utan endast anlägga parkeringar i garaget för tillkommande bebyggelse. Konsekvensen av att inte ersätta några platser är i praktiken en kombination av de ovan nämnda alternativen.

Konsekvensen för besökare liknar beskrivningen under alternativ 1 och konsekvenserna för boende i närområdet motsvarar alternativ 2. Det innebär också att den situation som uppstår vid byggtiden där ingenting ersätts på platsen och parkörerna hänvisas till annan plats, förblir permanent. Dock avgörs mängden platser som byggs av kvarterets fotavtryck och antalet källarplan, en fördel är om tillkommande platser för ny bebyggelse enligt detaljplan kan inrymmas i ett plan.

En fördel med att inte bygga ersättningsparkering, och minimera garagets omfattning är att det minskar biltrafiken in och ut ur garaget. Således minskar antalet trafikrörelser som korsar gång- och cykelbanan längs Södra Vägen, samt skapas förutsättningar för lugnare och tryggare stråk mellan parken och den nya bebyggelsen.

## Sammanlagda slutsatser

De funktionella förutsättningarna för att ersätta parkering 1:1 inte är jämförbara med dagens enkla garagelösning. Ett nytt underjordiskt parkeringsgarage är i mycket högre grad ytkrävande och stora delar av garaget tas i anspråk av ytterväggar, konstruktion, kommunikation och teknik, liksom att själva platsens höjdskillnad gör att stora ytor krävs för anläggning. De geotekniska förutsättningarna är krävande, då marken består av lera. Utbredning av bebyggelsen begränsas också av platsens gröna värden, såsom den befintliga parkmiljön.

Konsekvensen av att genomföra detaljplanen blir att ersättning av alla bilplatser inte är möjlig, vilket innebär att antalet bilplatser i området minskar. Detta är i linje med stadens mål och strategiska riktningar som beskrivits ovan. Uppfattningen är att behovet av parkering på sikt kommer minska – efter år 2030 är staden förändrad, flera stadsbyggnadsprojekt är utbyggda och möjligheten att ta sig till platsen med hållbara färdmedel har ökat. De insatser som planeras leder till en ökning av områdets dragningskraft som målpunkt och sammantaget görs bedömningen att den sammanvägda tillgängligheten efter år 2030 kommer vara god. I det nya parkeringsgaraget föreslås parkeringstillstånd för företag att upphöra.

Inga av dagens bilplatser är knutna till bygglov eller servitut och inga andra fastigheter har rättslig grund till platserna. Detta innebär att det inte finns något juridiskt krav på att ersätta parkeringsplatserna, platsens förutsättningar medger dock ersättning av upp till 69 parkeringsplatser. Dessa kan upplåtas på olika sätt vilket påverkar olika grupper i enlighet med konsekvensbeskrivningen ovan. Under byggtiden kommer inga parkeringar att kunna ersättas på platsen. Effekterna av det har inte studerats vidare, men det är möjligt att en omställning av såväl boendes som besökares resmönster och vanor har skett till dess att området är utbyggt.

## Källförteckning

Fastighetskontoret, Göteborgs Stad (2017a), *Markanvisningsaval Göteborgs kommun – Serneke Projektutveckling AB*, FK Dnr 3440/15 2017-01-11

Göteborgs Stad (2023) Göteborgs Stads policy för parkering – remiss  
[https://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/1B7E5E3B0418B362C1258B03002B2079/\\$File/1.%20PolicyForslag%201.pdf?OpenElement](https://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/1B7E5E3B0418B362C1258B03002B2079/$File/1.%20PolicyForslag%201.pdf?OpenElement)

Göteborgs Stad (2022a) *budget 2023, Göteborgs Stad 221124*  
<https://goteborg.se/wps/wcm/connect/5db0822c-c816-4fd1-b278-317583ec826e/Beslutad+budget+f%C3%B6r+G%C3%B6teborgs+Stad+2023%2C+S%2C+V%2C+MP.pdf?MOD=AJPERES>

Göteborgs Stad (2022b) *Översiktsplan för Göteborg – antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19* <https://oversiktsplan.goteborg.se/>

Göteborgs Stad (2022c) *Plan- och byggprojekt: Lorensberg – Om- och tillbyggnad av Göteborgs konstmuseum*, webbplats 2022-04-12 [Lorensberg - Om- och tillbyggnad av Göteborgs konstmuseum - Plan- och byggprojekt - Göteborgs Stad \(goteborg.se\)](https://www.goteborg.se/plan-och-byggprojekt/lorensberg-om-och-tillbyggnad-av-goteborgs-konstmuseum)

*Göteborgs Stad (2021a) Trafikmängder på olika gator*,  
<https://goteborg.se/wps/portal/start/gator-vagar-och-torg/gator-och-vagar/statistik-om-trafiken/trafikmangder-pa-olika>

Göteborgs Stad (2021b), *Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030*, 2021-03-25, Diarienummer 0409/19 [Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 \(goteborg.se\)](https://www.goteborg.se/plan-och-byggprojekt/miljo-och-klimatprogram-2021-2030)

Göteborgs Stad (2021c) *Anvisningar till Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov, Version 1.2* [Anvisningar+ till+riktlinjer+för+mobilitet+och+parkering+v1.1.pdf \(goteborg.se\)](https://www.goteborg.se/plan-och-byggprojekt/anvisningar-och-riktlinjer-for-mobilitet-och-parkering-i-goteborgs-stad)

Göteborgs Stad (2021d), Stadsutveckling Göteborgs webbplats 21-06-08  
<https://stadsutveckling.goteborg.se/projekt/korsvagen/>

Göteborgs Stad, Byggnadsnämnden (1994) *Bygglov för tillfällig åtgärd*, Parkeringsdäck nybyggnad Lorensberg 706:32, beslutsdatum 1994-07-04, ärendenummer 50612 93, arkivnummer 1390199

Göteborgs Stad (2009) *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad*, samarbete mellan Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Göteborgs Stads Parkering, Fastighetskontoret

och Miljöförvaltningen [https://goteborg.se/wps/wcm/connect/4d6c6191-662e-4087-ad91-7d9a8bbc805d/Parkeringspolicy\\_091008.pdf?MOD=AJPERES](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/4d6c6191-662e-4087-ad91-7d9a8bbc805d/Parkeringspolicy_091008.pdf?MOD=AJPERES)

Göteborgs Stad & Serneke (2021) *Cirkus Lorensberg Program parallellt uppdrag Underlag för ny detaljplan för bostäder och verksamheter vid Lorensbergsparken*, 2021-05-14

Göteborgs Stadsbyggnadskontor, Distrikt Centrum (1993) *Förhandsbesked för tillfälligt bygglov för provisoriskt parkeringsdäck vid Lorensbergsteatern i Göteborg*, Dnr 956/93, 1993-98-24

Göteborgs stadsledningskontor (2022) Statistik och Analys, *Göteborgsbladet 2022 – Områdesfakta*, 2022-08-10

Göteborgs Stads Parkering (2021) Statistik för beläggning i Lorensbergs parkeringsdäck 2018–2021

Göteborgs Stads Parkering (2024) Statistik för beläggning i Lorensbergs parkeringsdäck och P-hus Heden 2021–2024

Göteborgs Stads Parkering (2019) *Nulägesanalys Parkeringssituationen Evenemangsområdet*

Göteborgs Stads Parkering (2018) *Områdesplan Vasa*, 2018-03-26

Göteborgs Stads Parkering (2017a) *Områdesplan Avenyn*, 2017-10-23

Göteborgs Stads Parkering (2017b) *Områdesplan Evenemangsområdet*, 2017-06-28

Miljöförvaltningen, Göteborgs Stad (2021) *Luftkvaliteten i Göteborg*  
<https://goteborg.se/wps/myportal/start/miljo/miljolaget-i-goteborg/luft/luftkvaliteten-i-goteborg>

Parkering Göteborg (2024) *Bygg-start för P-hus Heden*, 2024-04-26 [Bygg-start för P-hus Heden | Parkering Göteborg \(parkeringgoteborg.se\)](#)

Serneke, Mobilitets- och parkeringsutredning för detaljplan för bostäder och verksamheter vid Lorensbergsparken, 2024-05-17

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2021a), *Detaljplan för spårväg i Engelbrektskatan mellan Södra Vägen och Skånegatan inom stadsdelarna Heden och Lorensberg*, Utökad förfarande Planbeskrivning, Antagandehandling december 2021  
[Detaljplan för spårväg i Engelbrektskatan mellan Södra Vägen och Skånegatan inom stadsdelarna Heden och Lorensberg \(goteborg.se\)](#)

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2021b), *Avenyn och Götaplatsen Stadsutvecklingsprojekt, inriktning*, dnr 0987/21 [Rapport Göteborgs Stad \(goteborg.se\)](#)

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2020) *Detaljplan för Universitetet vid Renströmsparken, del 1, inom stadsdelen Lorensberg*. Planhandling, d nr 0548/11, 2020-09-25 [H5518.pdf \(goteborg.se\)](#)

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2019b) *Detaljplan för Universitetet vid Renströmsparken, del 1, inom stadsdelen Lorensberg*, planbeskrivning, dnr: SBK:0548/11 [H5518.pdf \(goteborg.se\)](#)

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2019c), *Planhandling, Detaljplan för Västlänken, Station Korsvägen med omgivning, inom stadsdelarna Heden, Johanneberg och Lorensberg i Göteborg*, 2019-03-26, d nr SBK 0638/11 [H5440.pdf \(goteborg.se\)](#)

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2018) *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad Hantering av mobilitets- och parkeringsfrågor i detaljplan och bygglov* <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/71cb268c-0391-4964-bb7b-e0f2a56fe073/Riktlinjer+mobilitet+och+parkering+SLUTVERSION.pdf?MOD=AJPERES>

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2017) Riktlinjer för handel i planeringen i Göteborgs Stad [https://goteborg.se/wps/wcm/connect/b7042397-bbcb-4da2-ae0b-bf0d42f62ef7/Riktlinjer+f%C3%B6r+handel+i+planeringen+i+G%C3%B6teborg+Stad\\_BN.pdf?MOD=AJPERES](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/b7042397-bbcb-4da2-ae0b-bf0d42f62ef7/Riktlinjer+f%C3%B6r+handel+i+planeringen+i+G%C3%B6teborg+Stad_BN.pdf?MOD=AJPERES)

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2010) *Bevis om tidsbegränsat bygglov*, beslutsdatum 2010-01-28, ärendenummer 68704-09, arkivnummer 180515

Trafikkontoret, Göteborgs Stad (2022a), *Resekalkyl*, användarmanual version 3.1, 2022-03-21

Trafikkontoret, Göteborgs Stad (2022b), Samrådsunderlag Engelbrektslänken, *Samrådsunderlag för undersökningssamråd* avseende ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för förberedande åtgärder inför anläggande av Engelbrektslänken uppdragsnummer 30027948, 2022-02-10

Trafikkontoret, Göteborgs Stad (2022c) E-post Hanna Järpedahl, plansamordnare trafikkontoret, 22-04-12

Trafikkontoret, Göteborgs Stad (2021) Göteborgs trafiknätsplan – trafikanspråk idag och i framtiden, <https://tkgbg.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=8fc886160c6b4394ba86257add3bf419> 21-08-19

Trafikkontoret, Göteborgs stad (2020) *Mobilitets- och parkeringsutredning i samband med detaljplan för spårväg i Engelbrektskatan*, Trafikkontoret

[https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/Heden%20-%20Sp%C3%A5rv%C3%A4g%20i%20Engelbrektskatan%20mellan%20S%C3%B6dra%20V%C3%A4gen%20och%20Sk%C3%A5negatan-Plan%20ut%C3%B6kat%20f%C3%B6rfarande%20-%20samr%C3%A5d-Mobilitets-%20och%20parkeringsutredning/\\$File/19%20Mobilitets-%20och%20parkeringsutredning.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/Heden%20-%20Sp%C3%A5rv%C3%A4g%20i%20Engelbrektskatan%20mellan%20S%C3%B6dra%20V%C3%A4gen%20och%20Sk%C3%A5negatan-Plan%20ut%C3%B6kat%20f%C3%B6rfarande%20-%20samr%C3%A5d-Mobilitets-%20och%20parkeringsutredning/$File/19%20Mobilitets-%20och%20parkeringsutredning.pdf?OpenElement)

Trafikkontoret, Göteborgs Stad (2014) Göteborg 2035 *Trafikstrategi för en nära storstad*

[https://goteborg.se/wps/wcm/myconnect/32f1301c-7e10-4f6d-a0fa-ee4f1c2f3f3a/Trafikstrategi\\_Slutversion\\_swe\\_web\\_140402.pdf?MOD=AJPERES](https://goteborg.se/wps/wcm/myconnect/32f1301c-7e10-4f6d-a0fa-ee4f1c2f3f3a/Trafikstrategi_Slutversion_swe_web_140402.pdf?MOD=AJPERES)

Trafikverket, (2021) Frågor och Svar om Västlänken, 21-08-18

<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/vi-bygger-och-forbattrar/Vastlanken--smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/>