

PM: Parkerings- och mobilitetsutredning Fixfabriksområdet



**KOUCKY &
PARTNERS**
TRAFIK- OCH MILJÖKONSULTER

Författare: Hanna Ljungblad, Lena Nilsson, Michael Koucky
Medarbetare: Anna Zajc, Aida Skåreby Kalaaji, Koucky & Partners
samt Olof Halvarsson, Radar arkitektur & planering AB
Uppdragsgivare: Fastighetskontoret, Göteborgs Stad
Kontaktpersoner: Lena Nilsson, Koucky & Partners
Sofie Bårdén, Fastighetskontoret
Datum, ursprunglig: 2016-06-20
Uppdaterad version: 2016-10-19

Innehållsförteckning

1 Inledning	4
1.1 Bakgrund	5
1.2 Metod, förutsättningar och avgränsningar	6
2 Bilinnehav och parkering	8
2.1 Bilinnehav	8
2.2 Tillgång till parkering	9
2.3 Parkeringsbeläggning	12
2.4 Viktiga aktörer	14
3 Mobilitetstjänster och kollektivtrafik	15
3.1 Biltjänster	15
3.2 Peer-to-peer bildelning	17
3.3 Låncyklar	17
3.4 Kollektivtrafik	17
4 Kommunala aktörer	19
4.1 Göteborgs spårvägar	19
4.2 Stadsdelsförvaltningen Majorna-Linné	19
4.3 Poseidon	20
4.4 Familjebostäder	20
4.5 Idrotts- och föreningsförvaltningen	20
5 Kommande exploatering i området	21
5.1 Beräknat parkeringsbehov och anläggande av parkeringsplatser för planer i området	23
6 Förslag på åtgärder och strategi	26
6.1 Bedömning av nuläge	26
6.2 Förslag på strategier för parkering för fixområdet	27
6.3 Förslag på områdesåtgärder som förbättrar tillgängligheten med kollektivtrafik, cykel och gång	28
6.4 Förslag på fastighetsanknutna åtgärder	29
6.5 Samordningsvinster	30
Bilaga 1 - Beräkning av parkeringsbehov för bil	32

1

Inledning

Området kring Fixfabriken i västra Majorna, nära Vagnhallen Majorna, genomgår en strukturomvandling från industriområde till blandstad och ska bebyggas med lägenheter och verksamhetslokaler. Vidare är flera förtätnings- och omvandlingsprojekt i närområdet pågående eller planerade.

Tillgänglighet, mobilitet och parkering är viktiga aspekter i samband med planeringen. För att ta fram ett fördjupat underlag inför arbetet med detaljplanen för området samt ett diskussions- och beslutsunderlag kring möjligheterna att reducera parkeringstalen, har Fastighetskontoret beställt en parkerings- och mobilitetsutredning för det aktuella området och dess omgivning. Utredningen genomfördes av Koucky & Partners AB under våren 2016. Alla kartor, om inte annat anges, är framtagna av Olof Halvarsson, Radar arkitektur & planering AB.

Konkret ska utredningen skapa en överblick över parkeringssituationen genom att:

- Visa hur högt bilinnehavet är inom inventeringsområdet och relatera det till hela stadsdelen Majorna-Linné samt staden i stort.
- Skapa en överblick över tillgängliga parkeringsplatser och vilken typ av parkeringslösningar som finns i området, samt vem som ansvarar för större parkeringsanläggningar.
- Kartlägga belägningsgraden för parkeringar i området, både dag- och kvällstid.
- Undersöka vilka mobilitetstjänster som t.ex. bilpool eller biluthyrning som idag erbjuds inom området.
- Beskriva tillgängligheten med kollektivtrafik.
- Visa kommunala aktörer som verkar inom området och undersöka deras syn på parkeringssituationen.
- Diskutera om det finns förutsättningar för att reducera p-talen för nybyggnation i Fixfabriksområdet genom att ta ett större grepp om parkerings- och mobilitetsfrågan.

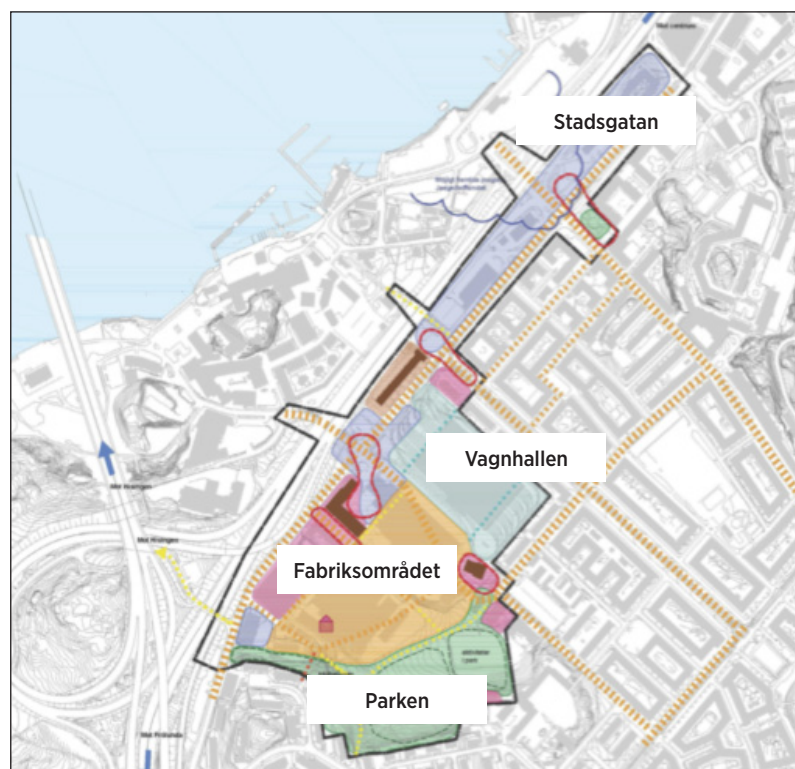
I förfrågningsunderlaget önskades även att det skulle utredas var de bilar som tidigare har parkerats på den nu borttagna parkeringen vid Majstångsgatan har tagit vägen, då enbart en lite del har flyttats till de av kommunen erbjudna, tillfälliga p-platser vid Karl Johansgatan. Den frågan har utgått ur utredningen i dialog med beställaren och Göteborgs Parkeringsbolag, då den håller på att undersökas av Parkeringsbolaget. Utredningen har som kompensation kompletterats med en beskrivning av områdets tillgänglighet till kollektivtrafik.

1.1 BAKGRUND

Fastighetskontoret i Göteborg har sedan 2013, tillsammans med bland annat Stadsbyggnadskontoret, utvecklat ett *Program för Fixfabriksområdet* med mera för att vidareutveckla och omvandla området kring Stadsgatan, Vagnhallen, Fabriksområdet och Parken i Kungsladugård/Majorna-Linné.

Syftet med programmet är att integrera programområdet med stadsstrukturen i de omgivande delarna av Majorna-Kungsladugård och samtidigt göra ett tydligt nytt tillägg till platsen. Programmet godkändes av Byggnadsnämnden i januari 2016.

Programmet innehåller olika delområden; Stadsgatan, Vagnhallen, Fabriksområdet och Parken, som var och en på sitt sätt bidrar till att göra denna del av staden mer levande och attraktiv, se Figur 1:1.



Figur 1:1 Fixfabriakens detaljplaneområde

Kartbild från förfrågningsunderlaget,
handläggare Sofie Bårdén

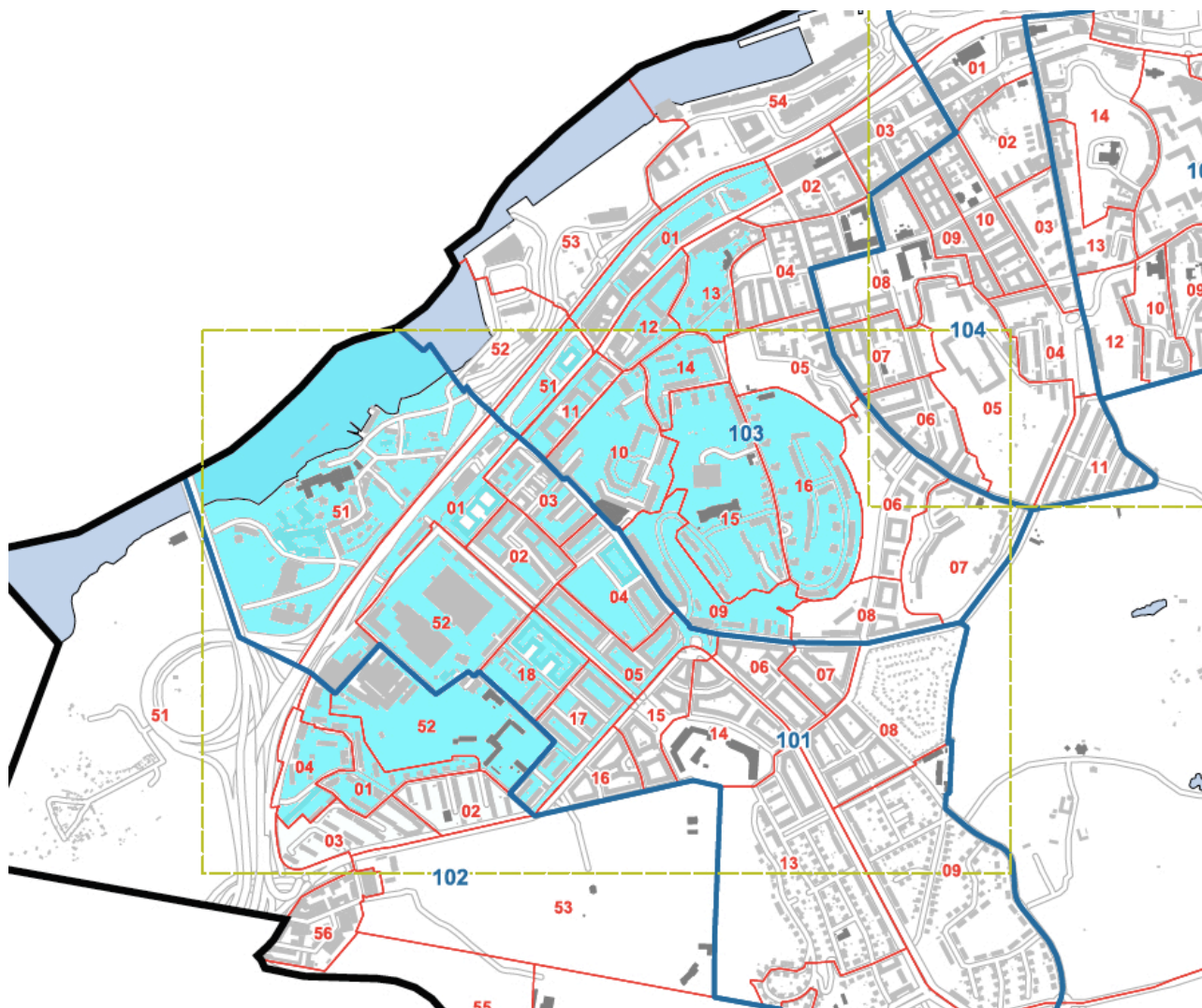
Fabriksområdet och Vagnhallen präglas idag av industri- och verksamhetslokaler och separeras till väster av Oscarsleden från Klippanområdet och Göta Älv. Angränsande till öster är historiska bostads kvarter med landshövdingehus, till söder Sandarna som präglas av funktionalistiska bostadshus från 1930–1940 talet.

Fixfabriksområdet är den första detaljplanen som startas och föreliggande parkeringsutredningen är del av det arbetet. Planområdet bedöms ge möjlighet till en stadsomvandling som totalt sett omfattar ca 1 000 bostäder, gatuplansberikande verksamheter om ca 7 000 kvm BTA samt skola/förskola motsvarande ca 350 elever. Utöver det kan det också bli aktuellt att pröva någon enstaka kontorsbyggnad.

Program för Fixfabriksområdet med mera godkändes av Byggnadsnämnden i januari 2016. I programmet anges att kommande detaljplaner ska utgå från att området har god kollektivtrafikförsörjning och därför kan parkeringstal för innerstaden användas.

1.2 METOD, FÖRUTSÄTTNINGAR OCH AVGRÄNSNINGAR

Nuläget avseende parkering, bilinnehav och tillgänglighet i detaljplaneområdet måste sättas i ett sammanhang för att kunna tolkas korrekt. Därför genomfördes undersökningen i ett område som omfattar ett större område än endast detaljplaneområdet. Totalt ingick 22 basområden i inventeringsområdet, vilket redovisas i Figur 1:2.



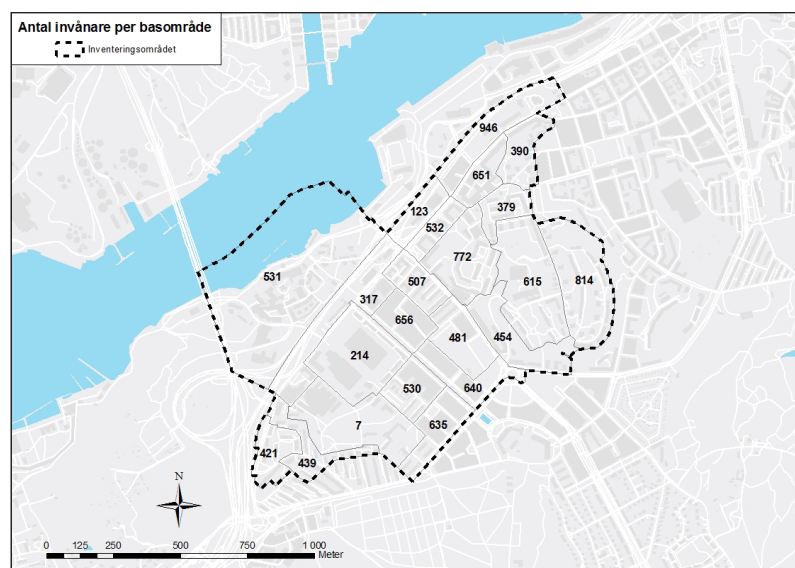
Figur 1:2 Inventeringsområdet bestående av 22 basområden enligt färgmarkering.

Kartan är en del av Göteborg stads basområdeskartor. Hämtad från <http://www4.goteborg.se/prod/g-info/statistik.nsf/f0ac231d18924d6cc1256cda002ed7d9/b6b2e998025d3063c1256d10003011c!OpenDocument> 2016-04-15

Inventeringen av antalet parkeringsplatser och beläggingsgrad genomfördes genom fältinventeringar och skedde på vardagar, både dagtid (09:00–17:00) och kväll/natt (18:00–23:00). Dag- och kvällsinventeringen för genomfördes inom 24 timmar för respektive basområde. Inventeringarna genomfördes i perioden 2016-04-18 till 2016-05-19.

För garageplatser där en beläggingsinventering inte varit möjlig på grund av tillgänglighetsproblem till låsta garage, kartlades ägare eller driftsansvarig av anläggningarna, antal platser samt uthyrningsgraden. Informationen har inhämtats genom kontakt med fastighetsägarna eller företag som drifvar anläggningarna.

Uppgifter om bilinnehav och folkmängd har hämtats från Statistik Göteborg.¹ Åldersintervallet är 0 till >100 år och fordon registrerade på fysisk person samt personligt företag har inkluderats. Avställda fordon är inte inräknade i analysen och inte heller fordon som används av boende i området, men som är registrerade på en annan ägare utanför området, exempelvis företagsbilar. Se Figur 1:3 för en redovisning av antalet invånare på basområdesnivå.



Figur 1:3 Antal invånare per basområde

Information om kommunala aktörer i området samt deras syn på parkeringssituation har inhämtats genom webbsökningar samt intervjuer, likaså uppgifter om tillgången till mobilitetstjänster.

Vissa jämförande analyser har även utförts på området stadsdelen Majorna-Linné samt Centrum.

1. http://statistikdatabas.goteborg.se/pxweb/sv/Statistik%20Göteborg/Statistik%20Göteborg__Basområden__Övrigt__Personbilar/?rxid=ed8991ed-fc9a-4b96-8e47-d9e0a6b365e1 Hämtad 16-05-19

2

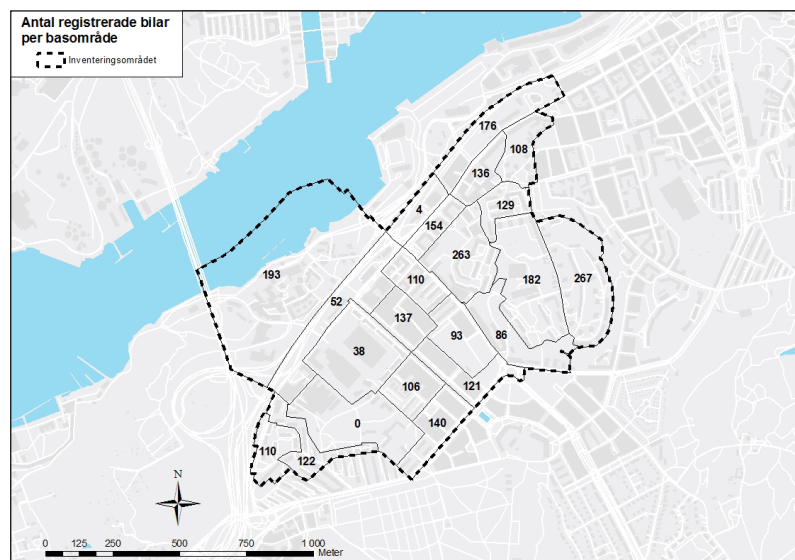
Bilnehav och parkering

2.1 BILINNEHAV

Snittet för bilnehav i stadsdelen Majorna-Linné som helhet är 0,23 bilar per person och för stadsdelen Centrum är det 0,22 bilar per person.

För inventeringsområdet i sin helhet är det genomsnittliga bilnehavet något högre än snittet för hela stadsdelen; 0,25 bilar per person. Inventeringsområdets genomsnittliga bilnehav ligger dock under genomsnittet för hela Göteborg, vilket är 0,28 bilar per person.

I Figur 2:1 redovisas antal registrerade bilar per basområde.

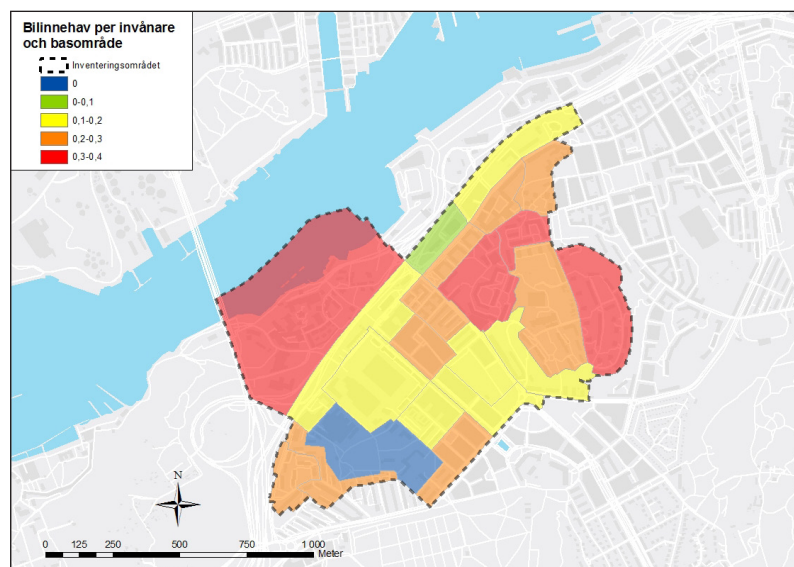


Figur 2:1 Antal registrerade bilar per basområde

En analys av bilnehavet på basområdesnivå visar på stora skillnader inom inventeringsområdet, se Figur 2:2. Bilnehavet per person varierar kraftigt, från betydligt lägre än stadsdelen och staden i genomsnitt till betydligt högre beroende på basområde. Bilnehavet varierar inom inventeringsområdet mellan inga registrerade bilar i ett av basområdena till 0,36 bilar per person som det högsta bilnehavet. Två basområden sticker ut med extremt lågt bilnehav, de är markerade i blått respektive grönt i Figur 2:2, och dessa områden måste betraktas som specialfall med idag väldigt få boende och speciella förutsättningar. I det blåmarkerade området finns idag framförallt verksamhetslokaler, och i det grönmärkerade området består verksamheterna av en bensinmack, kommunala verksamheter och ett mindre antal små lägenheter.

Skillnaderna i bilnehav följer i stor utsträckning skillnader i bebyggelse, parkeringsform och i viss mån upplåtelseform. Områ-

Figur 2:2 Bilinnehav per invånare och basområde



det Klippan till väster, mellan älven och Oscarsleden, präglas av förhållandevis nybyggda bostadsrättsfastigheter och p-garage eller p-anläggningar knutna till fastigheterna. Detta område har den högsta biltätheten i inventeringsområdet. Området kring Chapmans torg samt Gråberget har också högre bilinnehav. Det området präglas av högre bostadshus från slutet av 1960-talet och framåt med ett stort inslag av parkeringsgarage och en blandning av bostads- och hyresrätter. Bilinnehavet i landshövdingekvarteren är genomgående lågt och i dessa kvarter förekommer nästan uteslutande gatumarksparkering och hyresrätter dominerar, även om bostadsrätter förekommer.

I viss mån kan även en koppling till tillgängligheten med kollektivtrafik utläsas – de basområden med sämsta direkta tillgång till kollektivtrafik – Klippan och övre delen av Gråberget har även högst bilinnehav i inventeringsområdet.

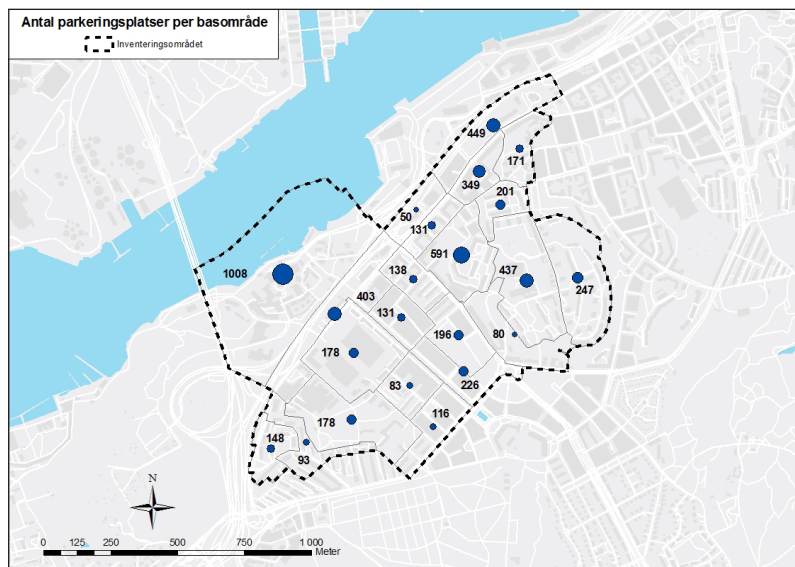
2.2 TILLGÅNG TILL PARKERING

I hela inventeringsområdet identifierades ca 5 600 parkeringsplatser, varav 25 procent på gatumark, 45 procent på tomtmark och 30 procent i garage.

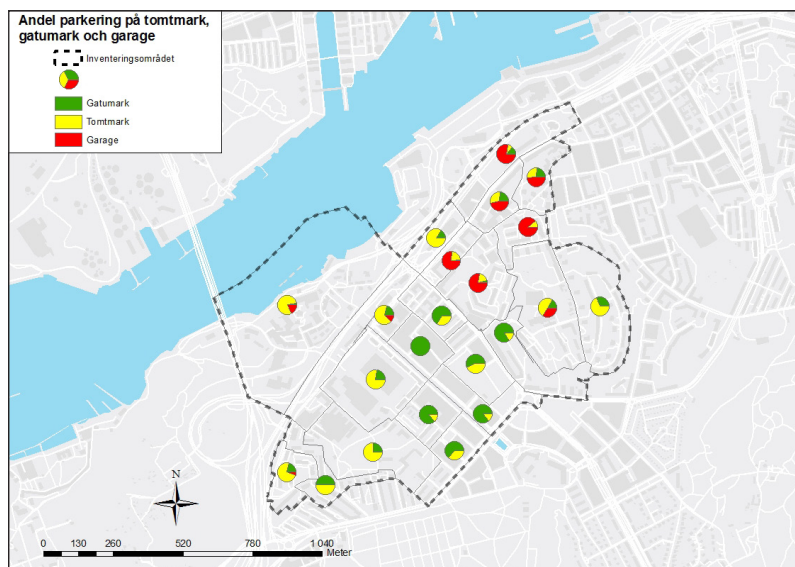
I Figur 2:3 visas antalet inventerade parkeringsplatser per basområde. I dessa siffror inkluderas samtliga utpekade parkeringsplatser, det vill säga gatuparkering, parkeringsytor på tomtmark samt garageparkeringar. Under inventeringen fastställdes att bilparkering även förekommer på ytor som inte är avsedda för parkering, om än i ringa utsträckning. Dessa ytor registrerades inte som parkeringsplatser. Däremot räknades dessa bilar med vid beläggningsinventeringen.

I Figur 2:4 visas fördelningen av de inventerade platserna på olika typer av parkeringar; tomtmark, gatumark och garage. Fördelningen mellan parkeringstyper skiljer sig stort mellan områdena. I kvarter som domineras av fastigheter som byggdes innan 1960-talet –

Figur 2:3 Antal parkeringsplatser per basområde



Figur 2:4 Fördelning av parkeringsplatser på olika typer av parkering per basområde



landshövdingshusområdena och Sandarna – förekommer nästan inga garagageplatser, vilket medför att gatumarks- och tomtmarksparkering dominerar helt. I kvarteren med nyare bebyggelse – främst de norra delarna av inventeringsområdet – består en övervägande del av parkeringsutbudet av garagageplatser, under eller i anknäring till bostadsfastigheter, vilket påverkar tillgången till parkeringsplatser för de boende i området.

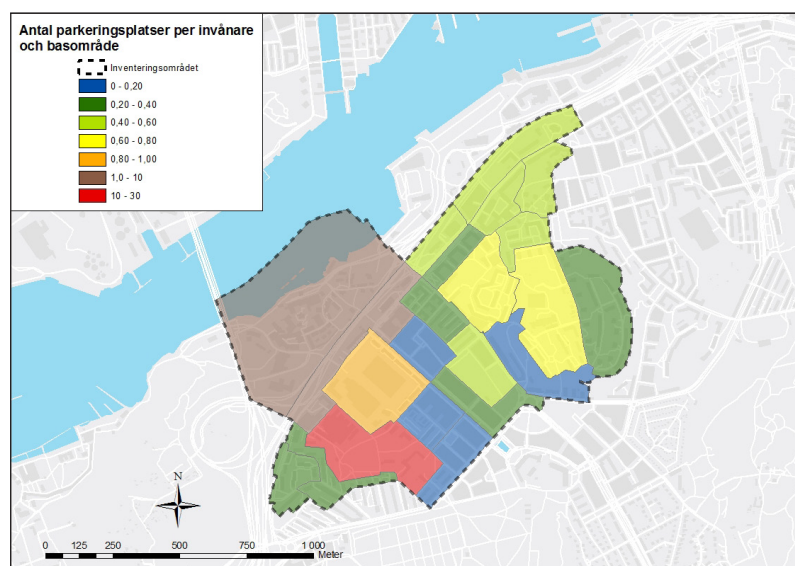
Förekomsten eller avsaknaden av olika parkeringstyper påverkar dock inte enbart tillgängligheten till parkering utan även möjligheterna för kommunen att påverka parkeringssituationen i de befintliga kvarteren. I kvarter med i huvudsak gatumarksparkering, finns det inga reserverade platser och de boende behöver boendeparkeringstillstånd. I dessa områden kontrolleras både tillgången till parkeringsplatser och priset av kommunen. I kvarter med ett stort inslag av garagageplatser

eller tomtmarksparkering har de flesta boende med bil en hyrd, egen plats med hög tillgänglighet. Garageplatsen kan vara en del av lägenheten som t.ex. i BRF Blåsut eller hyras av utomstående aktör, men priset styrs av fastighetsägaren. En hög andel av garageplatser verkar även sammanfalla med områden med högt bilnehav.

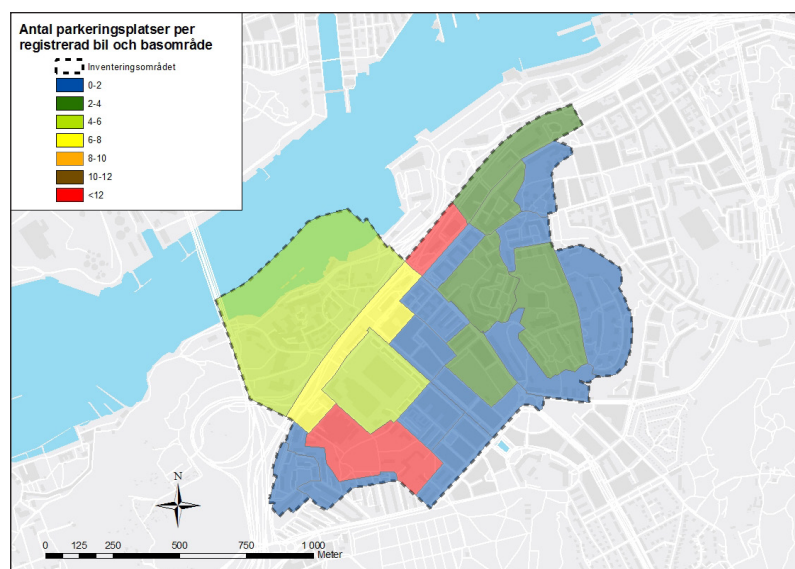
I Figur 2:5 visas antalet parkeringsplatser per invånare för varje basområde. Förutom Fixtomten har området Klippan ett exceptionellt stort antal parkeringsplatser per invånare. Detta kan förklaras av att området i stor utsträckning innehåller verksamheter och besöksmål med tillhörande parkering samt en stor parkeringsanläggning i närheten av Stenas Tysklandsterminal.

Figur 2:6 illustrerar antalet bilparkeringar per registrerad bil per basområde. Områden med en stor andel verksamhets- eller besöksmålsparkering i förhållande till antalet boende har per

Figur 2:5 Antal parkeringsplatser per invånare



Figur 2:6 Antal parkeringsplatser per registrerad bil

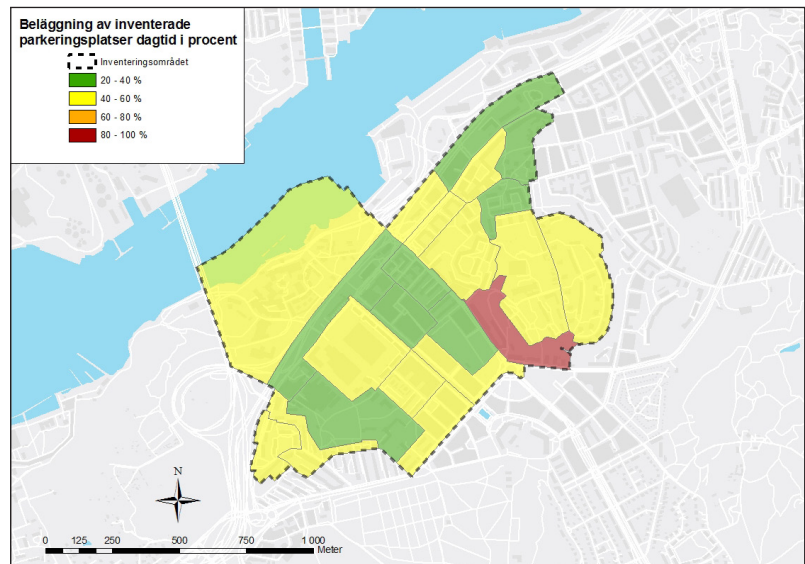


automatik höga tal (röd, gul och ljusgrön markerad), för dessa områden saknar jämförelsetalet relevans. För mer renodlade bostadskvarter varierar utbudet av parkeringsplatser per registrerad bil från under ett till 2,4 parkeringsplatser per registrerat bil.

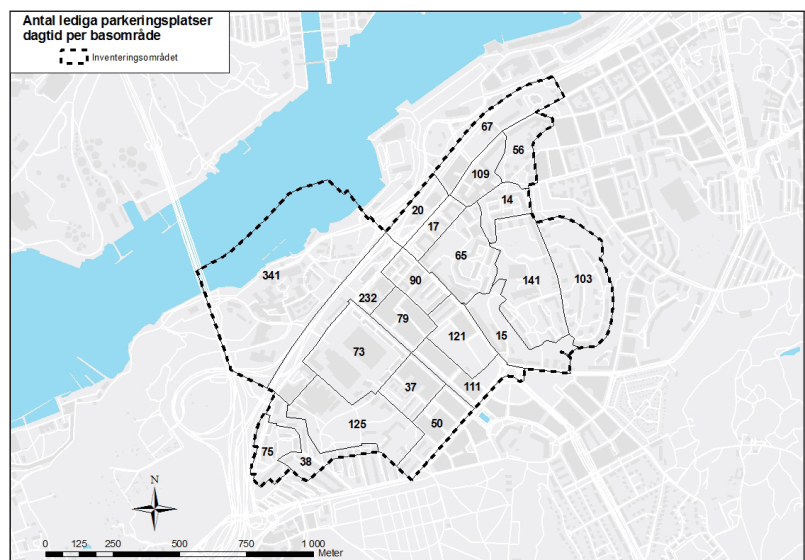
2.3 PARKERINGSBELÄGGNING

I Figur 2:7 visas beläggning dagtid för de inventerade parkeringsplatserna per basområde i procent, medan Figur 2:8 visar antalet lediga platser av det totala parkeringsutbudet. Observera att beläggningsen enbart har kunnat mätas för gatumarks- och tomtmarksparkering, inte för garageplatserna. Inventeringen visar att dagtidsbeläggningsen varierar kraftigt inom området, men i de flesta basområden finns det ett förhållandevis stort antal parkeringsplatser lediga.

Figur 2:7 Beläggning av inventerade parkeringsplatser, dagtid i procent



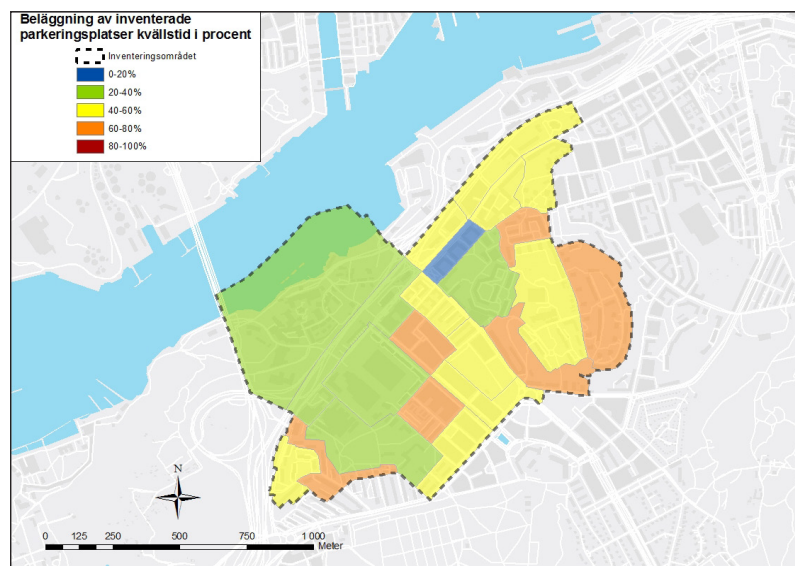
Figur 2:8 Antalet lediga platser dagtid



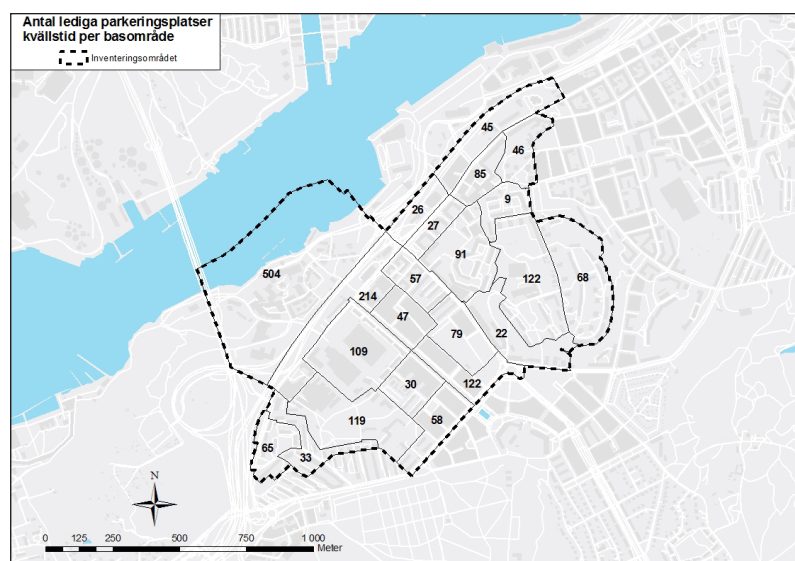
I Figur 2:9 visas beläggning kvällstid för de inventerade parkeringsplatserna per basområde i procent, medan Figur 2:10 visar antalet lediga platser av det totala parkeringsutbudet. Även här har inventering av garageplatsernas beläggning inte kunnat genomföras, utan inventering avser gatumarks- och tomtmarksparkering. Generellt är beläggningen kvällstid lägre än dagtid, med undantag för de delområden där gatumarksparkering dominerar. I områden med ett stort antal garageplatser kan antas att den verkliga beläggningsgraden kvällstid är högre än vad inventeringen visar.

För garageplatser där beläggningen inte har kunnat inventeras har information om uthyrningsgrad inhämtats från fastighetsägarna. Uthyrningsgraden är genomgående hög, mellan 95 och 100 procent. I de gemensamma parkeringsgaragen där även andra än de boende kan hyra parkeringsplats, är det kö till platserna.

Figur 2:9 Beläggning av inventerade parkeringsplatser, kvällstid i procent



Figur 2:10 Antalet lediga platser kvällstid



2.4 VIKTIGA AKTÖRER

De största aktörer gällande parkering i området har identifierats och redovisas nedan.

Aktör	Typ av parkering	Antal platser i området, i närmaste 100-tal
Trafikkontoret	Gatumarksparkering	1 400
Parkeringsbolaget	Tomtmarkparkering, garage	1 100
BRF Blåsut	Garage, lite tomtmark	500
Klippans Kulturfastigheter	Garage, tomtmark	400
BRF Seglaren	Garage, lite tomtmark	400
Bostadsbolaget	Garage	300
Kjällfält Bygg	Garage, tomtmark	200
Lokalförvaltningen	Garage	100
BRF Karl Johansgatan 92	Garage	100

Tabell 2:1 Parkeringsaktörer i inventeringsområdet

3

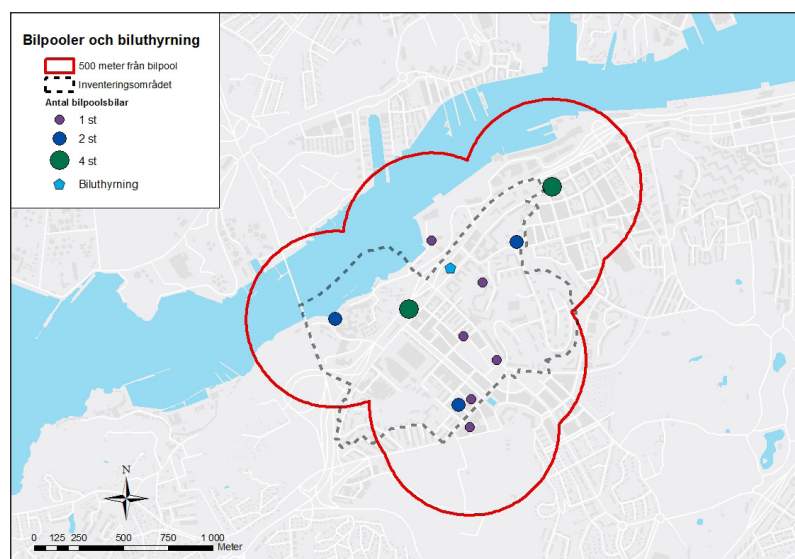
Mobilitetstjänster och kollektivtrafik

Mobilitetstjänster är funktioner som minskar människors behov av att äga en egen bil för att möta behovet av rörlighet och tillgänglighet. Exempel är bilpooler, biluthyrning men även låncyklar.

I följande kapitel redovisas det befintliga utbudet av mobilitetstjänster inom inventeringsområdet samt hur god tillgängligheten till kollektivtrafiken är på olika platser inom området.

3.1 BILTJÄNSTER

Stadsdelen Majorna är ett pionjärområde gällande bilpooler i Sverige, här startades en av Sveriges största kooperativa bilpool, Göteborgs bilkoop, och tillgängligheten till bilpoolsbilar är redan idag god. Så gott som hela inventeringsområdet har mindre än 500 meter till en bilpoolsbil, se Figur 3:1. I den sydvästra delen av inventeringsområdet, vilket omfattar Fixfabrikens detaljplaneområde, är det glesast mellan bilpoolsbilar, vilket sannolikt beror på att det i dagsläget är få bostäder där.



Figur 3:1 Antal bilpoolsbilar och deras geografiska placering samt hyrbilsutlämning inom eller i direkt anslutning till inventeringsområdet

I följande avsnitt beskrivs biltjänsterna med avseende på förvaltande aktörer, parkeringslösningar och antal fordon.

Göteborgs bilkoop²

I Majorna ligger Sveriges största bilkooperativ, Göteborgs bilkoop (tidigare Majornas bilkooperativ) som totalt erbjuder ett tjugotal bilar för medlemmar att hyra. Fyra av bilarna är placerade inom inventeringsområdet, resterande fordon inom stadsdelen.

Bilarna sköts till fullo av kooperativets medlemmar och såväl privatpersoner som juridiska personer är välkomna som medlemmar. För parkeringslösning används en mängd varianter, där urvalet sker efter kriterierna att det ska vara kostnadseffektivt samt nära medlemmarna. Dels hyrs parkeringsplatser av bostadsrättsföreningar eller andra privata markägare, men kooperativet utnyttjar även kommunala parkeringsplatser mot full betalning.

De bilar som är placerade inom inventeringsområdet har nedanstående parkeringslösningar:

- Kennedygatan/Stilla gatan 14
Parkeringsplats hyrs av Familjebostäder.
- Strandridaregatan 10
Parkeringsplats lånas av privat företag, Cum Pane.
- Peter Bagges gata/Slottsskogsgatan
Parkeringsplats hyrs av Familjebostäder.
- Seglaregatan
Parkeringsplats hyrs av privat fastighetsägare, BRF Seglaren.

Sunfleet³

Sunfleets bilar ingår i en kommersiell bilpool med omkring tjugo bilar placerade i Majorna-Linné. Sunfleets organisation förvaltar bilarna.

Inom inventeringsområdet finns det bilar vid följande platser:

- Jaegerdorffsplatsen, Karl Johansgatan 82, fyra bilar.
Parkering genom P-bolaget mot standardavgift, avtal tecknat med en månads uppsägningstid.
- Gröna vallen, Ostindiegatan 7B, en bil.
Parkering genom P-bolaget mot standardavgift, avtal tecknat med en månads uppsägningstid.
- Kjellestadsgatan 6-8, två bilar
Parkering genom BRF Silverkällan, privat fastighetsägare.
Rabatterad parkeringsavgift, eftersom poolbilar nära bostaden ses som en extra förmån av bostadsrättsföreningen.
- Chapmansgatan 12, två bilar
Parkering genom P-bolaget mot standardavgift, avtal tecknat med en månads uppsägningstid.
- Klippan, Sockerbruket 32, två bilar
Parkering genom P-bolaget mot standardavgift, avtal tecknat med en månads uppsägningstid.

Sunfleet har även bilar stående alldeles utanför inventeringsområdet, vilka inte visas på kartan men inkluderas nedan:

- Majnabbe/Elof Lindälvs gata 1, en bil
Parkeringsplats på parkeringsyta som ägs av ett privat företag

2. <http://www.goteborgsbilkoop.se> hämtad 16-04-14 samt telefonsamtal med Peter Markusson, Göteborgs bilkoop 16-04-15 och e-post från Peter Gustafsson e-post 16-04-24

3. www.sunfleet.se hämtad 16-04-14 samt e-post från Frida Jigberg, Regionansvarig Väst Sunfleet 16-04-20

i närheten. Platsen disponeras avgiftsfritt då företaget ser det som en bekvämlighet att ha bilpool utanför arbetsplatsen.

- Karl Johansgatan 27, fyra bilar
Plats i garage. Bilarna används i en halvöppen pool som även används av Arbetsförmedlingen och parkeringsplatserna har ordnats av Arbetsförmedlingen.

Biluthyrning

Inom inventeringsområdet finns ingen regelrätt biluthyrning. Däremot har Europcar, www.europcar.se, ett utlämningsställe för sina hyrbilar vid bensinstationen nära Jaegerdorffsplatsen. Bilarna bokas via Europcars bokningstjänster (web, telefon, kontor) och kan därefter hämtas och lämnas på anvisade plats. Uthämtning/inlämning hanteras av personalen vid Shell/7 Eleven och uppställningsytan/parkeringsplatserna tillhör mackens område.⁴

Adress: Karl Johansgatan 77

3.2 PEER-TO-PEER BILDELNING

Peer-to-peer bildelning är en tjänst där privatpersoner gör sin egen bil tillgänglig för uthyrning. Ett exempel på detta är Snappcar.se som i dagsläget erbjuder omkring tjugo bilar i Göteborg, varav ett par inom Majorna-Linné, men inget inom inventeringsområdet.⁵ Utvecklingen för peer-to-peer bildelning i Sverige har hittills varit långsam, medan systemet har nått större spridning i exempelvis Tyskland. Dock finns tjänsten etablerad i stadsdelen och bedöms ha potentialen att öka i omfattning inom en snar framtid.

3.3 LÅNECYKLAR

Göteborgs Stads lånecykelsystem Styr & Ställ finns idag inte inom inventeringsområdet eller ens i närheten, de närmsta stationerna är belägna vid Masthuggstorget och Slottsskogen/Plikta.⁶ Det finns dock önskemål från allmänheten att utöka systemet geografiskt, bland annat västerut och i skrivandets stund pågår arbete för att vidareutveckla lånecykelsystemet i staden. Det är fullt möjligt att Majorna-Linné och inventeringsområdet får ta del av stadens lånecyklar inom en snar framtid.

3.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Tillgängligheten till kollektivtrafik är mycket god i inventeringsområdet i stort. En stor del av inventeringsområdet ligger inom 300 meters radie från en kollektivtrafik-hållplats med hög eller medelhög turtäthet, se definition.⁷ I Figur 3:2 visas samtliga kollektivtrafik-hållplatser och i Figur 3:3 visas endast spårvagnshållplatser.

Delar av Fixfabriksområdet ligger idag utanför en 300 meter radie från en kollektivtrafik-hållplats, likaså delar av Klippanområdet. Detta beror sannolikt på att delområdet i dagsläget till

4. Telefonsamtal 031-12 09 69, 16-04-20

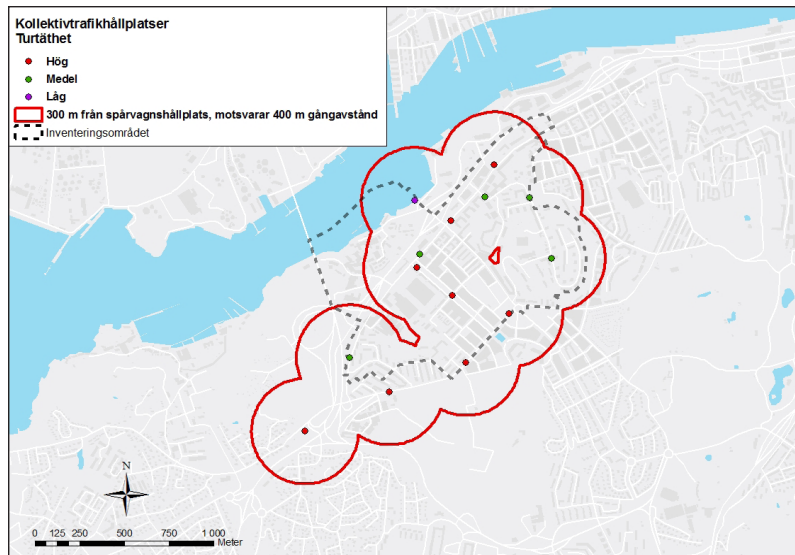
5. www.snappcar.se 16-04-14

6. <http://www.goteborgbikes.se/Stationer/Karta-oever-stationer> 16-04-20

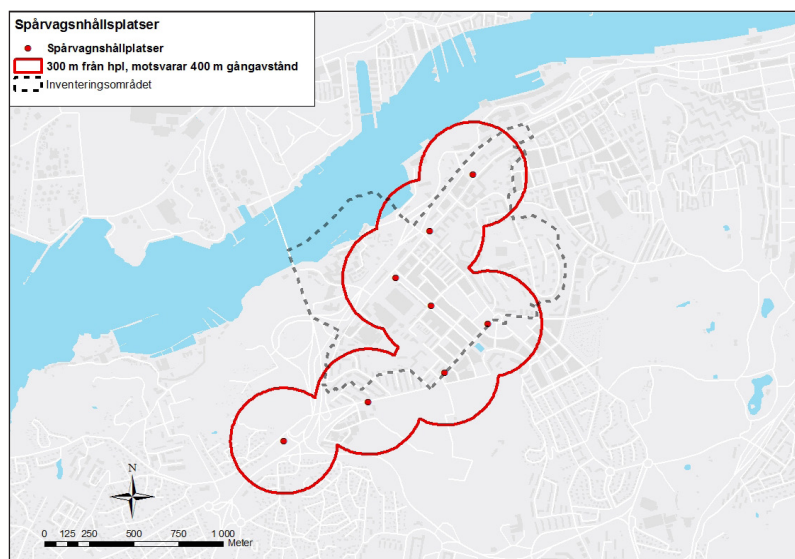
7. I denna utredning har följande definitioner använts: Hög turtäthet innebär avgångar oftare än varje kvart, Medelhög turtäthet innebär avgångar var 15-30:e minut och Låg turtäthet innebär avgångar varje halvtimme eller mer sällan. Turtätheten avser dagtid.

stora delar är utan bostäder. Inom området förekommer även större höjdskillnader vilket bör beaktas i diskussionen om tillgänglighet till kollektivtrafikhållplatser.

Figur 3:2 Kollektivtrafikhållplatser, turtäthet och täckning



Figur 3:3 Endast spårvagnshållplatser, med turtäthet och täckning



4

Kommunala aktörer

Inom inventeringsområdet verkar ett antal kommunala aktörer och deras parkeringssituation och -behov har särskilt utretts för att säkerställa att deras behov av parkering tillgodoses och verksamheten inte hindras av brist på parkering. Generellt uppges det inte vara ett problem med bilparkering inom inventeringsområdet för de kommunala aktörerna som har besvarat frågorna. Nedan redovisas inhämtade svar per aktör.

4.1 GÖTEBORGS SPÅRVÄGAR

I Vagnhallen Majorna har två av Göteborgs Spårvägars affärsenheter verksamhet: Spårvagnsteknik och Trafikantservice. Verksamheterna är fysiskt åtskilda och hanterar parkering av tjänstefordon inom sitt respektive område. Vagnhallen omges av ett depåområde för verksamheten och den marken används även för uppställning av fordon. Både Spårvagnsteknik och Trafikantservice har ett fåtal utryckningsfordon/verksamhetsfordon vilka har dedikerade parkeringsplatser inom depåområdet. Övriga tjänstefordon får parkeras i mån av plats inom depåområdet.

För personalens privata fordon som används för arbetsresor, finns en parkeringsyta i anslutning till vagnhallen, där personalen kan ansöka om p-tillstånd från Göteborgs Spårvägar. Ett parkeringstillstånd kostar omkring 385 kr per månad och kan användas på samtliga Spårvägars parkeringsanläggningar. Dessa parkeringsplatser uppges inte alltid räcka till, varpå personalens fordon hänvisas till allmänna parkeringar, alternativt ställas tillfälligt inom depåområdet. Detsamma gäller besökarens fordon, då det saknas särskild besöksparkering.

Det uppges ha varit stor brist på parkeringsplatser under en ombyggnadsfas då delar av parkeringsytan upptogs av baracker. Sedan dessa flyttades och alla parkeringsplatser återigen är tillgängliga för uppställning av fordon, fungerar situationen väl enligt två av respondenterna medan den tredje uppger att det är mycket svårt att lösa parkeringssituationen för personalens fordon.⁸

4.2 STADSDELSFÖRVALTNINGEN MAJORNA-LINNÉ

SDF Intern Service hanterar fordon och parkeringssituationen för följande aktörer inom inventeringsområdet:

- Förskolor
- Skolor F-9
- Hemtjänsten
- Socialtjänsten (Kustgatan 3)

8. Peter Wendebled, Produktionschef
Spårvagnsteknik, telefonsamtal 16-04-21
Patrik Svensson, Chef Vagnhallarna
Spårvagnsteknik, telefonsamtal 16-04-22
Kristoffer Durys, Arbetsledare
Trafikantservice, telefonsamtal 16-05-02

Det fåtal tjänstefordon som används inom dessa verksamheter, har reserverade parkeringsplatser som antingen ligger på mark som hör till verksamheten, eller hyrs av privata eller offentliga aktörer. Kostnaden för fordonsparkering betalas av respektive verksamhet. Vissa av aktörerna som har mark med parkeringsplatser, använder inte samtliga tillgängliga platser och dessa hyrs då ut via P-bolaget till privata fordonsägare.

Parkeringsplatser för personalens privata fordon hanteras inte inom verksamheten, utan det måste varje anställd ombesörja på egen hand. Besöksparkering och korttidsparkering finns i anslutning till de verksamheter som har egen mark, i övrigt är besökare hänvisade att hitta parkering på egen hand.

Stadsdelsförvaltningen har verksamhet som kommer att starta upp inom en nära framtid inom eller i nära anslutning till inventeringsområdet och dessa kommer att ha ett visst parkeringsbehov för tjänstefordon som bör planeras för i ett tidigt skede. I nuläget bedriver inte Hemsjukvården verksamhet inom området, men det kan komma att startas upp och de kommer då att behöva ett förhållandevis stort antal parkeringsplatser. Här finns en önskan om att de kommunala aktörerna ska ha förtur till parkeringsplatser för att säkerställa att verksamheternas behov möts.

I dagsläget är det inte tillgången till parkeringsplatser som är det stora bekymret för Stadsdelsförvaltningen, utan snarare kostnaden i samband med bilparkering.⁹

4.3 POSEIDON

Poseidon har ingen verksamhet inom inventeringsområdet.¹⁰

4.4 FAMILJEBOSTÄDER

Utöver sitt områdeskontor för Kungsladugård/Skärgården har Familjebostäder omkring 2000 lägenheter samt ett antal lokaler som hyrs ut till mindre verksamheter inom inventeringsområdet.

Inom inventeringsområdet har Familjebostäder tre poolbilar som används för tjänsteärenden och dessa har dedikerade parkeringsplatser i ett parkeringsgarage som ägs av bolaget.

Personalen har hittills erbjudits förmånsparkering för privata fordon, vilket utnyttjats av ett drygt tiotal personer. De parkeringsplatserna har varit utspridda dels över garageplatser eller på Familjebostäders egen mark. Denna förmån ska nu dras in, varpå behovet av parkering för privata fordon förväntas minska på grund av ändrade resvanor. Besökare hänvisas till gatumarksparkering.

Sammantaget uppges att det är enkelt att hitta parkeringsplatser och att Familjebostäders parkeringsbehov i framtiden kommer att minska.¹¹

4.5 IDROTTS- OCH FÖRENINGSFÖRVALTNINGEN

Idrott & förening har verksamhet på ett flertal platser inom inventeringsområdet. De behöver för sin verksamhet inga permanenta parkeringsplatser då de endast ställer sina fordon tillfälligt i anslutning till ytorna de ska arbeta med. De ser inte att deras parkeringsbehov kommer att förändras framöver.¹²

9. E-post Catharina Burman Barkebo, Enhetschef Intern service, 16-05-16-16-05-18

10. Telefonsamtal Tomas Andersson, förvaltare Linné, 16-05-17

11. Telefonsamtal Tomas Samuelsson, Distriktschef Familjebostäder, 16-05-20

12. E-post Jan Eklund, Enhetschef Centrum, Idrott & förvaltning, 16-06-02

5

Kommande exploatering i området

Behovet av ny parkering för området kring Fixfabriken berörs av de kommande planer som finns. Totalt nio kommande planer som berör området har identifierats. Detta kapitel ger en fingervisning av storleken på parkeringsbehovet till följd av dessa. Nedan listas identifierade planer i området. I Figur 5:1 nedan visas deras placering.

- Fixfabriken
- Fix Concept
- Fixhuset, Befas tomten
- Fixfabriken skola
- Fixfabriken Idrottsanläggning
- Dagligvaruhandel
- Gröna vallen
- Gråberget
- Majstångsgatan

Idrottshall, lokaler i bottenplan, bl a matvarubutik motsvarande ca 2 000 m². Eventuellt även smålägenheter mot Karl Johansgatan.



Figur 5:1 Kommande planers lokalisering i förhållande till Fixfabriksområdet.

Bildunderlag bifogat förfrågningsunderlaget, handläggare Sofie Bårdén

Enligt Göteborg Stads vägledning för parkeringstal ligger området i zon *Övriga Göteborg* och för både boende och verksamheter klassas tillgängligheten till kollektivtrafik som *ganska god*. Enligt underlag och fördjupning till Program för Fixfabriksområdet ges en inriktning om att kommande planering ska förhålla sig till p-tal som motsvarar innerstaden eller centrala staden då området pekas ut som en del i den utökade innerstaden¹³.

Nedan redovisas kort det beräknade antalet parkeringsplatser för detaljplaneskedet för båda zonerna för jämförelse, baserat på de tillgängliga uppgifterna. Parkeringsbehovet är beräknat för både boende/anställda och besökande för respektive känd verksamhet och plan. För p-tal för zonen *Innerstaden* är antalet parkeringsplatser för boende reducerat med 10 %, enligt vägledning för parkeringstal för Innerstaden.

I några av planerna finns det uppgifter om hur många parkeringsplatser som planeras att byggas. Detta antal redovisas per plan och har adderats för att ge en uppfattning om hur många parkeringsplatser som totalt planeras att byggas för området. Redovisningen av antalet parkeringsplatser ska ses som en grov uppskattning, då det dels saknas uppgifter i ett antal av planerna samt för att det saknas information om hur antalet parkeringsplatser har beräknats.

Fixfabriken

På gamla Fixfabrikstomten planeras att byggas ca 50 000 m² BTA bostäder i fyra kvarter och 530 parkeringsplatser. Ytan för bostäder ger enligt p-tal zon *Innerstaden* ett behov av 275 parkeringsplatser.

Fix Concept

Planen för Fix Concept omfattar 50 000 m² BTA bostäder i sex kvarter. Ingen uppgift finns gällande planerad parkering. Ytan bostäder ger enligt p-tal zon *Innerstaden* ett behov av 275 parkeringsplatser.

Fixhuset, Befas tomten

Planen omfattar, fördelat på fem hus, 6 460 m² BTA kontor och 3 000 m² BTA skola. Hus ett enligt planen från 2016-02-12 har dock strukits på grund av att den upptar samma mark som del av planen för Fixfabrikens skola. Ingen ny uppgift om den planerade bebyggelseytan har angivits. I planen redovisas 151 parkeringsplatser. Enligt p-tal genererar verksamheterna enligt p-tal zon *Innerstaden* ett behov av 43 platser.

Fixfabrikens skola

En skola F-3 planeras på 3 600 m² BTA i en sammanhängande byggnad i vinkel. Det finns ingen uppgift om planerat antal parkeringsplatser, men enligt p-tal zon *Innerstaden* ger verksamheten ett behov av 9 parkeringsplatser.

Fixfabriken Idrottsanläggning

Idrottsanläggningen omfattar en sporthall, en gymnastikhall samt utrymmen för omklädning, teori och entré samt kontor. Ytan beräknas till ca 3 100–4 000 m² beroende på hur de disponeras. Här har den större ytan använts vid beräkning och behovet av parkeringsplatser blir

13. Strategi för utbyggnadsplanering
Göteborg 2035, Göteborgs stad, antagen
februari 2014

då 12 stycken. För beräkning har p-tal för hotell/konferens använts då det saknas p-tal för idrottsanläggningar/sporthallar. Maxbehovet för planen kan därför behöva diskuteras.

Dagligvaruhandel

Planen för Dagligvaruhandel omfattar handel i bottenplan samt lägenheter och parkering placerad så att den fungerar som bullerskydd mot trafikleden. Planen omfattar 3 120 m² bostäder för 65 lägenheter á 48 m², samt handel på 2 700 + 2 100 m² BTA. Det befintliga Systembolaget är planerat att flytta in i de nya lokalerna. Byggnation av 225 parkeringsplatser i tre plan är planerat och fungerar som bullerskydd vilket möjliggör byggnation av lägenheter på tomten. Enligt p-tal ger verksamheterna upphov till ett behov av totalt 134 platser.

Gröna vallen

Planen omfattar en idrottshall med inriktning gymnastik och ca 115 yteffektiva och kompakta smålägenheter om ca 25 m². Totalt omfattar planen 1 200 m² BTA idrottshall, 5 200 m² BTA bostäder, 700 m² BTA träningshall och 700 m² BTA reception, omklädningsrum och teknik. 120 parkeringsplatser planeras och enligt p-tal ger verksamheten upphov till ett behov av 72 platser vid användning av p-tal för hotell/konferens.

Gråberget

40 lägenheter planeras på 4 000 m² BTA, ingen uppgift finns om antal planerade parkeringsplatser. Det beräknade parkeringsbehovet blir 33 parkeringsplatser enligt p-tal zon Innerstaden.

Majstångsgatan

Denna plan är under byggnation och bakgrundsuppgifter för beräkning av parkeringsbehov och dimensionering av antalet parkeringsplatser har inte funnits tillgängliga för utredningen.

5.1 BERÄKNAT PARKERINGSBEHOV OCH ANLÄGGANDE AV PARKERINGSPLATSER FÖR PLANER I OMRÅDET

De planer som redovisar antalet planerade parkeringsplatser ger ett totalt beräknat antal om 1 026 platser, se *Tabell 5:1*. I den beräknade siffran saknas uppgifter om planerat antal platser för planerna Fix Concept, Fixfabriken skola, Gråberget och Majstångsgatan, vilket gör att det egentliga antalet planerade parkeringsplatser kan vara större än redovisat för området.

Om p-tal för zonen *Innerstaden* används för området, uppgår behovet av parkeringsplatser till 766 stycken för de nya planerna, utom Majstångsgatan där uppgift saknas. Om istället zonen för *Övriga Göteborg* används, uppgår behovet till 1 189 platser, se *Bilaga I*.

Vid beräkning med p-tal enligt zon *Övriga Göteborg* är alltså den planerade dimensioneringen av parkeringsplatser i storlek med behovet, men vid beräkning med p-tal enligt *Innerstadens* p-tal planeras i dagsläget för ett överskott av parkeringsplatser i området på 260 platser plus eventuella planerade platser som utredningen saknar information om.

Det föreslagna antalet bilparkeringsplatser för de planerade exploateringar (där dessa har angivits) verkar baseras på parkeringstalen för området *Övriga Göteborg*.

Används parkeringstalen för *Innerstaden*, som Byggnadsnämnden godkände i januari 2016 i *Program för Fixfabriksområdet* med mera, kan antalet minskas avsevärt redan inom ramen för befintliga beslut. Jämfört med det beräknade behovet utifrån p-talen för *Innerstaden* finns i planerna redan idag ett överskott på 260 platser plus eventuella planerade platser som utredningen saknar information om. Se även tabell 5.1.

Plan	BTA (m ²)	Planerad verksamhet	Planerat antal P-platser enligt detaljplan (st.)	Behov P-platser, zon Innerstaden (st.)	Behov P-platser, zon Övriga Göteborg (st.)
Fixfabriken	50 000	Bostäder	-	275	410
	i.u.	Parkering	530	Ej parkeringsgrundande yta	Ej parkeringsgrundande yta
Fix Concept	50 000	Bostäder		275	410
		Parkering	i.u., (ingen uppgift)	Ej parkeringsgrundande yta	Ej parkeringsgrundande yta
Fix, Befas tomten	6 460	Kontor	-	36	57
	3 000	Skola	-	8	15
	5 000	Parkering	151	Ej parkeringsgrundande yta	Ej parkeringsgrundande yta
Fix Skola	3 600	Skola F-3	-	9	18
		Parkering	i.u.	Ej parkeringsgrundande yta	Ej parkeringsgrundande yta
Fix Idrottsanläggning	500	Omklädning, teori, entré	-	1	5
	1 500	Sporthall	-	4	16
	1 500	Gymnastikhall	-	4	16
	500	Kontor	-	3	4
		Parkering	i.u.	Ej parkeringsgrundande yta	Ej parkeringsgrundande yta
Dagligvaruhandel	3 120	Bostäder	-	17	26
	2 700	Handel	-	45	61
	2 100	Handel	-	35	47
	7 425	Parkering	225	Ej parkeringsgrundande yta	Ej parkeringsgrundande yta
Gröna vallen	1 200	Idrottshall	-	3	13
	5 200	Boende	-	29	43
	700	Träningshall	-	2	8
	700	Reception, omklädning, teknik	-	2	8
	3 150	Parkering	120	Ej parkeringsgrundande yta	Ej parkeringsgrundande yta
Gråberget	4 000	Bostäder		22	33
		Parkering	i.u.	Ej parkeringsgrundande yta	Ej parkeringsgrundande yta
Majstångsgatan	i.u.	i.u.		1.u.	i.u.
		Parkering	i.u.	Ej parkeringsgrundande yta	Ej parkeringsgrundande yta
Summa	152 355		1 026	766	1 189

Tabell 5:1 Yta, verksamhet och antal parkeringsplatser, planerade enligt detaljplaner och enligt p-tal för zon Innerstaden och zon Övriga Göteborg.

6

Förslag på åtgärder och strategi

6.1 BEDÖMNING AV NULÄGE

Bilnehavet i inventeringsområdet ligger nära siffrorna för stadsdelen Majorna-Linné och stadsdelen Centrum, men varierar tydligt inom området. Särskilt i kvarteren med landshövdingehus är bilnehavet betydligt lägre än i staden i stort och även lägre än i stadsdelen Centrum. Bilnehavet är som lägst i de områden som ligger nära en spårvagnslinje och som saknar garageparkering. Det låga bilnehavet och parkeringsbehovet särskilt i landshövdingekvarteren är dock ingen garanti för att människor som flyttar till nybyggda bostäder i området har samma preferenser, men det visar att det är fullt möjligt och attraktivt att bo i området utan egen bil.

I genomsnitt är beläggningen såväl dag- som kvällstid omkring 50 procent i undersökningsområdet som helhet (garageplatser ej inkluderade), men varierar mellan ca 30–81% dagtid och 13–73% kvällstid mellan olika områden. Beläggningen i garagen är okänd, men troligen hög kvällstid. Inte i något delområde framkommer brist på parkeringsplatser kvällstid då de flesta boende kan antas parkera. Sammanlagd kan konstateras att det med några lokala undantag inte finns någon brist på parkeringsplatser i området, varken dag- eller kvällstid, snarare finns i många områden idag en överkapacitet.

Det är dock inte givet att denna överkapacitet enkel kan användas för att täcka parkeringsbehovet för nya exploateringsområden som Fixfabriken, då dessa platser inte givetvis finns på acceptabelt gångavstånd. Inför planeringen av ett specifikt objekt rekommenderas därför att även titta på beläggningen i dess omedelbara närområde.

Tillgängligheten med kollektivtrafik är god i större delen av inventeringsområdet, med korta avstånd till hållplatser och flera spårvagnslinjer som passerar området. De delområden som idag har sämst tillgänglighet till kollektivtrafik är delar av Gråberget och Klippanområdet, men även Fixfabriksområdet.

Även tillgänglighet till bilpool inom inventeringsområdet är god, den idag lägre tillgängligheten kring Fixfabriksområdet kan förklaras med att det idag inte finns något större antal boende i området.

Tillgängligheten till skolor och förskolor är god i hela undersökningsområdet, däremot är utbudet av större butiker för dagligvaruhandel något begränsat. De tre största livsmedelsbutiker i området är Hemköp vid Kustgatan, Coop Mariaplan och Baloo Livs vid Chapmans torg, alla tre är dock förhållandevis små. Närmaste större livsmedelsbutik är ICA Supermarket Majorna vid hållplatsen Kaptensgatan. Kring Fixfabriksområdet och Klippan saknas idag en livsmedelsbutik på gångavstånd.

Utifrån den goda tillgängligheten med kollektivtrafik, ett förhållandevis långt bilinnehav och relativt låg kvällsbeläggning av parkeringsplatser bedöms beslutet att använda parkeringstalen för innerstaden i *Program för Fixfabriksområdet* med mera välmotiverat. Det föreslagna antalet bilparkeringsplatser för de föreslagna exploateringar där dessa har angivits verkar dock baseras på parkeringstalen för området *Övriga Göteborg* som är högre. Används parkeringstalen för Innerstaden, som Byggnadsnämnden godkände i januari 2016 i *Program för Fixfabriksområdet* med mera, kan antalet minskas avsevärt redan inom ramen för befintliga beslut. Se även tabell 5.1.

Behovet av bilparkeringar bedöms kunna sänkas ytterligare genom mobilitetsstrategier och -åtgärder som presenteras nedan.

6.2 FÖRSLAG PÅ STRATEGIER FÖR PARKERING FÖR FIXOMRÅDET

Den effektiva efterfrågan efter bilparkeringar vid exploateringen av Fixområdet är svår att förutse exakt, då bilinnehavet påverkas både av tillgängligheten till alternativa färdmedel och service i området men även av socioekonomiska faktorer, exempelvis de inflyttades ekonomi och ålder. Utbudet och tillgängligheten av parkeringsplatser, typen av parkering samt prissättningen kan i sig påverka bilinnehavet – höga parkeringsavgifter och/eller begränsat utbud gör ett område mindre attraktivt för människor för vilka bilen är viktig, på samma sätt som exempelvis tillgången till billiga och lättillgängliga garageplatser har motsatt effekt.

Med hänsyn till Göteborgs stads ambitioner att minska bilanvändningen i staden och en långsiktig hållbar stadsutveckling föreslås en strategi för Fixfabriksområdet som tar vara på den förhållandevis goda kollektivtrafikanknytningen och siktar på lägre bilinnehav än vad som ligger till grund för de gällande rekommendationerna för parkeringstal.

Följande strategiska grundprinciper föreslås för bilparkering i Fixfabriksområdet:

Samlade anläggningar i utkanten av området

Parkeringen samlas i en eller flera parkeringsanläggningar för hela Fixfabriksområdet, helst i utkanten av området för att minimera biltrafiken i själva bostadsområdet. Samlade anläggningar är även väl lämpade för att enkelt kunna erbjuda mobilitetstjänster som bilpool, peer-to-peer bildelning eller cykelpool. Genom att separera parkeringen från bostadsfastigheten och placera den i utkanten av området ökar även avstånden mellan bostad och bil något jämfört med parkeringar under bostadshusen, vilket mera likställer bilen med kollektivtrafiken.

Kostnadstäckande prissättning

I många fastighetsanknutna parkeringsanläggningar är idag priset för att hyra en bilparkering lägre än vad som motiveras av produktions- och underhållskostnaden för parkeringen. Merkostnaden fördelas ofta jämt över samtliga lägenheter vilket innebär att boende utan bil subventionerar bilparkeringar genom en förhöjd avgift eller hyra. För att

undvika denna korssubvention som gör det billigare och därmed mer attraktivt att äga bil, föreslås att avgiften för bilparkering baseras på de verkliga produktions- och driftskostnaderna och tydligt separeras från lägenhetsavgiften respektive hyra.

Parkeringstillstånd snarare än egen, fast parkeringsplats

En egen fast parkeringsplats är bekväm och attraktiv jämfört med att behöva leta efter en ledig plats, men innebär vanligtvis dålig utnyttjande av den tillgängliga ytan eftersom parkeringsplatsen inte kan användas av andra när ägaren inte utnyttjar den själv. Genom parkeringstillstånd i större gemensamma parkeringsanläggningar snarare än individuella platser kan ett visst samutnyttjande uppnås och antalet nödvändiga parkeringsplatser minskas något. Om det finns en efterfrågan av arbetsplatsparkering i närområdet kan även tidsbegränsade parkeringstillstånd för parkering dagtid vara en möjlighet att samnyttja parkeringarna.

Skapa parkeringsreserver snarare än att bygga allt från början

Eftersom det är svårt att exakt förutse efterfrågan på bilparkeringar, särskilt med hänsyn till snabbt föränderliga trender gällande mobilitet och livsstil, föreslås att – om praktiskt möjligt – planera utbyggnaden av parkeringsanläggningar i etapper. Detta förutsätter att det finns planerade ytor eller markreserver för senare utbyggnad av parkeringskapacitet upp till kraven för parkering i detaljplan. För att kunna tillgodoräknas som uppfyllelse av parkeringstalen rekommenderas att – utöver själva markreserven – även finansieringen av en möjlig framtida utbyggnad är säkrat. Ett alternativt angreppssätt är att planera parkeringsanläggningar på ett sätt som möjliggör alternativa nyttjandeformer om efterfrågan på parkering minskar i framtiden.

Profilera och marknadsför området med hållbar mobilitet

Genom att tydligt profilera området som ett område med fokus på hållbar mobilitet som erbjuder god tillgänglighet utan egen bil genom god kollektivtrafikanknytning och mobilitetstjänster kan en kundgrupp som är intresserat av ett lägre bilinnehav attraheras till området, särskilt om andra aspekter som bidrar till hög livskvalitet kan lyftas fram.

6.3 FÖRSLAG PÅ OMRÅDESÅTGÄRDER SOM FÖRBÄTTRAR TILLGÄNGLIGHETEN MED KOLLEKTIVTRAFIK, CYKEL OCH GÅNG

Följande åtgärder föreslås för Fixfabrik-området och omgivningen för att öka attraktiviteten av kollektivtrafiken, cykel och gång och därmed minska benägenheten att använda bil:

Skapa attraktiva, inbjudande gångvägar till kollektivtrafikhållplatser

Spårvagnshållplatserna Vagnhallen Majorna och Ostindiegatan samt busshållplatsen Klippan ligger inom gångavstånd från Fixfabriks-området. Det rekommenderas att lägga vikt på att skapa inbju-

dande och trygga gångstråk mellan Fix-området och hållplatserna, gärna skyltade, möjligen kompletterat med realtidsinformation om avgångar redan i bostadskvarteret. Åtgärden rekommenderas även för Klippan-området.

Förbättra cykelförbindelsen till centrum

Idag finns cykelförbindelser från Fixfabriksområdet mot centrum genom Hamnstråket (Fiskhamnsgatan/Emigrantvägen mot Järntorgsmotet) samt längs Karl Johansgatan till Såggatan och vidare längs Skeppsgossegatan och Masthamnsgatan mot Järntorget. Den sistnämnda förbindelsen saknar separerat cykelbana mellan Kustgatan och Såggatan. Tydlig skyltning av cykelförbindelserna saknas idag. För att öka cykelns attraktivitet rekommenderas att förbättra cykelinfrastrukturen, främst mot centrum, genom att åtgärda saknade länkar, men även genom tydligare skyltning och information.

Förbättra tillgänglighet med buss

Idag finns ingen busshållplats i omedelbar närhet till Fixfabriksområdet. För att öka attraktiviteten att använda buss rekommenderas att undersöka möjligheten att skapa en hållplats direkt utanför området och att undersöka möjligheten att öka turtätheten. Detta skulle kunna ske genom att skapa en ytterligare hållplats på Karl Johansgatan eller genom att flytta den befintliga hållplatsen Orustgatan närmare Fixfabriksområdet. En tidig dialog med Västtrafik rekommenderas. Möjligheten för fastighetsägarna att göra tillköp för nya hållplatser eller kollektivtrafikförbilder bör utredas och eventuellt ställas som motkrav vid minskat antal parkeringsplatser.

Etablera dagligvaruhandel i närområdet

Fixfabriksområdet, men även området Klippan, saknar idag tillgång till dagligvaruhandel på gångavstånd. För att underlätta för en bilfri livsstil respektive minska behovet av bilanvändning rekommenderas att verka för att en dagligvaruhandelsverksamhet etableras i närområdet.

6.4 FÖRSLAG PÅ FASTIGHETSANKNUTNA ÅTGÄRDER

Följande fastighetsanknutna åtgärder föreslås för Fixfabrik-området och omgivningen för att minska behovet av egen bil och därmed ett minskat behov av parkeringsplatser. Åtgärderna beskrivs generellt, fördjupad utredning behövs inför själva planeringen av åtgärderna.

Bilpool och mobilitetstjänster etablerade från början

Genom att säkerställa att det finns god tillgänglighet till bilpool eller andra mobilitetstjänster i eller i omedelbar närhet av området minskar behovet av egen bil. En bilpool kan med fördel etableras i en gemensam parkeringsanläggning i området och erbjudas samtliga boende. I de parkeringsanläggningar som planeras rekommenderas att reservera de mest attraktiva platser redan från början för bilpoolsbilar. Även en el- och lastcykelpool i området kan som komplement till andra färd sätt minska behovet av egen bil.

Högkvalitativ cykelparkering

Cykelparkeringen påverkar hur enkelt och attraktivt det är att använda cykeln dagligen. Genom att säkerställa en hög standard och attraktiv placering av cykelparkeringar på området underlättas för cykling. För samtliga boende ska det därför finnas tillgång till cykelförvaring av hög kvalitet i mycket nära anslutning till den egna trappuppgången. Cykelförvaringen ska erbjuda god stöldsäkerhet för cyklarna med möjlighet till individuell fastlåsning. Hänsyn till upplevd personsäkerhet ska tas vid planering av cykelförvaringen.

Fastighetsnära insamling

Det bör finnas fastighetsnära insamling av avfall/förpackningar samt grovsopor för att minska behovet av biltransport.

Leveranspunkter för hemtransport

För att underlätta för hemleverans av varor samtidigt som fordonstrafiken inom Fixområdet ska minimeras föreslås att en central belägen leveranspunkt för hemleveranser skapas där de boende enkel och på gångavstånd kan hämta upp beställda varor. Detta kan exempelvis ske genom en bemannad tjänst/närbutik eller med leveransboxar eller dylikt.

6.5 SAMORDNINGSVINSTER

Det finns en rad tänkbara samordningseffekter avseende parkering och mobilitet mellan exploateringen av Fixfabriksområdet och andra pågående eller planerade exploateringar i närområdet.

Mobilitetstjänster

Mobilitetstjänster som exempelvis bilpool, peer-to-peer bildelning eller cykelpooler som kan tänkas etableras inom Fixfabriksområdet kan vara en tillgång även för boende och verksamheter i närområdet, exempelvis Klippan-området eller de boende kring Majstångsgatan. För att möjliggöra detta behöver parkeringsanläggningen/anläggningarna planeras på ett sätt som möjliggör att även utomstående kan få tillgång till denna.

Arbetsplatsparkeringar

En förhållandevis stor arbetsplats i anslutning till Fixområdet är Vagnhallen Majorna, med ett visst behov för parkering av tjänstefordon och personalens bilar. Det är tänkbart att en del av dessa befintliga parkeringsplatser kan behöva tas bort vid utvecklingen av området. Därför rekommenderas en tidig dialog med Västtrafik/Göteborgs Spårvägar om möjligheten att samutnyttja en parkeringsanläggning även för tjänstefordon och/eller som arbetsplatsparkering.

Samnyttjande av parkering

Verksamheter som skapar parkeringsbehov vid olika tider på dygnet kan med fördel samnyttja parkeringsplatser för att minska det totala behovet. Mellan boendeparkering och arbetsplatsparkering kan det finnas en visst samnyttjandepotential. Potentialen är dock förhållande-

vis liten eftersom det i grunden är önskvärt att arbetspendling med bil minskar och därmed minskar är ven samnyttjandepotentialen.

På och i närheten av området planeras även idrottsanläggningar som kan ha visst parkeringsbehov för både träning och tävlingar. För dessa anläggningar bedöms samnyttjandemöjligheter med arbetsplatsparkeringar men inte minst parkering för butiker (dagligvaruhandel, Systembolaget) som god, då de primära besökstiderna kan antas vara olika för verksamheterna.

Bilaga 1

Beräkning av parkeringsbehov för bil

Beräkning av parkeringsbehov för bil för zonen *Innerstaden* och *Övriga Göteborg* enligt Göteborgs stads *Vägledning för parkeringstal*.

Beräknat parkeringsbehov enligt Göteborgs Stads vägledningstal för parkering, zon *Innerstaden* och *god tillgång till kollektivtrafik*.

Plan	BTA	Antal	P-platser	Verksamhet	Information	P-tal	Summa
Fixfabriken	50 000			Bostäder		6,1	275
			530	Parkering			
Fix concept	50 000			Bostäder		6,1	275
Fixhuset Befas tomten Sandarna 26:2	6 460			Kontor	Beondeservice	5,5	36
	3 000			Skola		2,5	8
	5 000		151	Parkeringsgarage	Mörk BTA		
Fixfabriken - Skola F-3 Lantvärmsgatan	3 600			Skola F-3		2,5	9
Fixfabriken idrottsanläggning	500			Omlädnig, teori, entré	P-tal för Hotell/konferens	2,5	1
	1 500			Sporthall	P-tal för Hotell/konferens	2,5	4
	1 500			Gymnastikhall	P-tal för Hotell/konferens	2,5	4
	500			Kontor		5,5	3
	?		?	Parkeringsgarage			
Dagligvaruhandel, ev. Coop	3 120	65		Bostäder		6,1	17
	7 425		225	Parkeringsgarage			
	2 700			Handel		16,5	45
	2 100			Handel	Systembolaget flyttas hit	16,5	35
Gröna vallen	1 200			Idrottshall	P-tal för Hotell/konferens	2,5	3
	5 200	115		Bostäder	Små lägenheter	6,1	29
	700			Träningshall	P-tal för Hotell/konferens	2,5	2
	700			Reception, omlädningsrum, teknik	P-tal för Hotell/konferens	2,5	2
	3 150		120	Parkeringsgarage			
Gråberget, område 4	4 000	40		Bostäder		6,1	22
	152 355	220	1 026				766

Beräknade siffror

Beräknat parkeringsbehov enligt Göteborgs Stads vägledningstal för parkering, zon Övriga Göteborg och ganska god tillgång till kollektivtrafik.

Plan	BTA	Antal	P-platser	Verksamhet	Information	P-tal	Summa
Fixfabriken	50 000			Bostäder		8,2	410
			530	Parkering			
Fix concept	50 000			Bostäder		8,2	410
Fixhuset Befas tomten Sandarna 26:2	6 460			Kontor	Beondeservice	8,8	57
	3 000			Skola		5	15
	5 000		151	Parkeringsgarage	Mörk BTA		
Fixfabriken - Skola F-3 Lantvärmsgatan	3 600			Skola F-3		5	18
Fixfabriken idrottsanläggning	500			Omklädningsrum, teori, entré	P-tal för Hotell/konferens	10,8	5
	1 500			Sporthall	P-tal för Hotell/konferens	10,8	16
	1 500			Gymnastikhall	P-tal för Hotell/konferens	10,8	16
	500			Kontor		8,8	4
	?		?	Parkeringsgarage			
Dagligvaruhandel, ev. Coop	3 120	65		Bostäder		8,2	26
	7 425		225	Parkeringsgarage			
	2 700			Handel		22,5	61
	2 100			Handel	Systembolaget flyttas hit	22,5	61
Gröna vallen	1 200			Idrottshall	P-tal för Hotell/konferens	10,8	13
	5 200	115		Bostäder	Små lägenheter	8,2	43
	700			Träningshall	P-tal för Hotell/konferens	10,8	8
	700			Reception, omklädningsrum, teknik	P-tal för Hotell/konferens	10,8	8
	3 150		120	Parkeringsgarage			
Gråberget, område 4	4 000	40		Bostäder		8,2	33
	152 355	220	1 026				1 189

Beräknade siffror

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

**KOUCKY &
PARTNERS**
TRAFIK- OCH MILJÖKONSULTER

Koucky & Partners AB
Trafik- och Miljökonsulter
Kastellgatan 1
SE-413 07 Göteborg

www.koucky.se