



PM Parkeringsutredning Masthuggskajen



Beställare: Trafikkontoret Göteborgs Stad
Kontaktperson TK: Daniel Sjölund
Konsult: Ramböll Sverige AB
Uppdragsansvarig: Mattias Bååth
Parkering: Sebastian Hedberg
Version: 2020-06-30
TK Dnr: 2239/13

PM PARKERINGSUTREDNING

Sammanfattning

I och med exploateringen av Masthuggskajen kommer parkeringssituationen i området att påverkas. Exploateringen i området utförs etappvis under en sjuårsperiod och således kommer även det tillgängliga antalet parkeringsplatser samt efterfrågan av parkering att variera under exploateringsperioden.

Syftet med föreliggande utredning är att genomföra en parkeringsutredning för Masthuggskajen som kartlägger efterfrågan av parkering och det tillgängliga antalet parkeringsplatser under och efter byggtid.

Genomförd utredning visar att det i dagsläget finns ett överskott av parkeringsplatser på Masthuggskajen i förhållande till efterfrågan. Under byggtiden utifrån nuvarande tidplan kommer det fortsatt att vara så fram till första kvartalet 2023 då det finns en indikation på att utbudet är något lägre än tillgången, men differensen är så pass liten att den bedöms vara hanterbar. Under 2023 beräknas parkeringsanläggningen i G-kvarteret stå klar vilken kommer att svälja en stor del av den efterfrågan som tillkommer med nybyggnationen. Detta förutsätter dock att den avtalade tidplanen hålls samt att den yta som idag är identifierad som temporär parkering under byggtid i G-kvarteren inte tas i anspråk för etablering, samt att parkeringsanläggningen Snipan i E-kvarteren rivs i två omgångar enligt den av Älvstranden avtalade tidplanen.

Idag nyttjas dock ett antal parkeringar på Masthuggskajen av bilförare utan målpunkt i området. Masthuggskajen tillgodoser alltså delvis efterfrågan av parkering från närliggande kvarter och stadsdelar. Om dessa räknas in i områdets parkeringsbehov så blir parkeringssituationen under exploateringstiden annorlunda och tillgången till lediga platser mindre. Från och med sommaren 2021 kommer efterfrågan på parkeringsplatser från dessa bilister att överstiga det utbud som finns.

Om denna utökade efterfrågan på parkering inte kan minskas med exempelvis olika mobility managementåtgärder så behöver den tillgodoses på andra platser i staden.

Innehållsförteckning

Bakgrund.....	5
Syfte	5
Metod	6
<i>Parkeringsefterfrågan</i>	<i>6</i>
<i>Dagens parkeringsefterfrågan.....</i>	<i>8</i>
<i>Övriga förutsättningar.....</i>	<i>9</i>
Planeringsförutsättningar	11
Parkeringsbehov i omkringliggande kvarter	12
<i>Efterfrågan av parkering efter byggtid</i>	<i>12</i>
Utbyggnadsordning	14
<i>År 2019</i>	<i>14</i>
<i>År 2020</i>	<i>15</i>
<i>År 2021</i>	<i>16</i>
<i>År 2022</i>	<i>17</i>
<i>År 2023</i>	<i>17</i>
<i>År 2024</i>	<i>18</i>
<i>År 2025</i>	<i>18</i>
<i>År 2026</i>	<i>19</i>
Efterfrågan av parkering under byggtid.....	19
Slutsatser.....	22

Bakgrund

Göteborgs Stad utvecklar Masthuggskajen till en ny stadsdel med bostäder, verksamheter och service. Trafikkontoret ansvarar för utvecklingen av allmän plats utifrån den detaljplan som är antagen. Planeringen sker genom en Genomförandestudie. Arbetet med genomförandestudien har delats upp i två delar, Programhandling och Systemhandling. Programhandlingen är en bearbetning av utformningen från detaljplanen och ska bland annat innehålla ett genomförbart trafik- och gestaltungs-förslag. För att driva arbetet med Programhandlingen framåt och kunna fatta erforderliga beslut under arbetets gång upprättas ett antal PM, av vilka aktuellt PM hanterar tillgången på bilparkeringsplatser i området under byggtiden.

Masthuggskajen planeras för omfattande omvandling som innebär nya bostäder samt lokaler för verksamheter och kontor med många tillkommande arbetsplatser. Exploateringen kommer leda till att Göteborgs stadskärna växer västerut längs Göta älv. Masthuggskajen är planerat att bli en tät stadsdel med levande gator och torg. Området är en del av Älvstaden och ingår i Göteborgsregionens tillväxtstrategi som syftar till att utveckla de centrala delarna av staden. Detaljplanen för Masthuggskajen antogs under 2018 och vann laga kraft i mars 2019. Byggstart sker under 2019 och exploateringen beräknas pågå till år 2026.

Projektet Masthuggskajen är indelat i flera delkvarter vilka kommer att stå färdiga vid olika tidpunkter. Antalet människor i området kommer därför att variera under byggskedet. Byggandet av bostäder kommer delvis att ske på existerande parkeringsytor vilket kommer att reducera antalet tillgängliga parkeringsplatser under byggskedets olika etapper fram till färdigställandet.

Ramboll har på uppdrag av Göteborgs Stad fått i uppgift att genomföra en parkeringsutredning för att kartlägga hur utbudet av bilparkeringsplatser på Masthuggskajen kommer att utvecklas under byggtiden med bakgrund av den utbyggnadsordning som tagits fram. Utredningen beräknar den nuvarande och framtida efterfrågan såväl som hur den förändras under byggtiden. Utredningen utgör även underlag för det parallellt löpande arbetet med Mobility management under byggtiden.

En tidigare parkeringsutredning genomfördes år 2017 i samband med detaljplan för Norra Masthugget. Sedan dess har antalet kvadratmeter för markanvändning utökats och Göteborgs Stad har också tagit fram nya riktlinjer för parkering.

Syfte

Syftet med denna parkeringsutredning är att kartlägga tillgången till och efterfrågan av bilparkering på Masthuggskajen under byggtiden. Efterfrågan av parkering beräknas för varje delkvarter under byggtiden. Vidare inventeras nuvarande belägningsgrad för att också kartlägga hur många som nyttjar parkeringarna på Masthuggskajen utan att ha målpunkt i området. Utredningen ger en uppskattning av hur boende och besökare använder bilparkeringar under byggtid såväl som efter att exploateringen av Masthuggskajen är färdigställd.

Metod

Projektområdet för Masthuggskajen är indelat i sju kvarter, benämnda A till G, samt Första Långgatan. Inom arbetet för parkeringsutredningen har dessa kvarter sedan delats in i mindre delkvarter baserat på var olika framtida byggprojekt har planerats. I Figur 1 presenteras uppdelningen som använts i denna parkeringsutredning baserat på var byggnation i området kommer att ske.



Figur 1. Kvarteren inom projektområdet och dess indelning i delkvarter.

Utredningsområdet är begränsat av Götaleden i norr, Andra Långgatan i söder, Barlastgatan i väst och Lilla Pusterviksgatan i öst. Enbart bilparkeringsplatser inom området ingår i utredningen, se Figur 2.



Figur 2. Utredningsområdet för Masthuggskajen är markerat med röd linje,

Parkeringsefterfrågan

För att beräkna hur stor efterfrågan på parkering är i varje kvarter har ingångsdata från PM trafik- och parkeringsanalys enligt trafikstrategin använts. Detta har sedan satts i förhållande till hur stor BTA som finns för varje verksamhetstyp i respektive

kvarter och år. BTA för bostäder samt kontor-, hotell-, kultur-, handel- och skolverksamheter har analyserats.

I den tidigare parkeringsutredningen beräknades dagens efterfrågan av parkering till 730 parkeringsplatser, med hjälp av uppgifter från parkeringsbolagen. En reduktion har därefter gjorts med 10 till 30 procent för att omvandla dagens efterfrågan till den framtida.

Parkeringsstalen i den tidigare utredningen beräknades med hjälp av den då gällande parkeringspolicyn. Dessa beräkningar har därefter reducerats i enlighet med Göteborg Stads trafikstrategi för att visa på ett lägre parkeringstal som följd av ett ökat hållbart resande. De slutgiltiga parkeringstalen som användes i den tidigare utredningen var 0,26 bilplatser per lägenhet, 2,2 bilplatser per 1 000 m² BTA kontor och 12,5 bilplatser per 1 000 m² BTA handel. Det bör tilläggas att nu gällande BTA skiljer sig kraftigt från de värden som angavs då parkeringsutredningen genomfördes. Dessa skillnader presenteras i tabell 1. Här visas även vad denna skillnad på BTA har för inverkan på parkeringstal för vardera verksamhetstyp.

Som exempel kan nämnas att det räknades med 100 000 m² BTA kontor jämfört med 127 500 m² BTA i denna utredning samt 15 500 m² BTA handel jämfört med 31 000 m² BTA i denna utredning.

Detta innebär dock inte att efterfrågan på parkeringsplatser blir högre, utan enbart att parkeringstalen sänks för att möta upp mot de parkeringsplatser som planeras i området vilket innebär att efterfrågan av parkeringsplatser vid projektets slut står fast vid 1 500 platser varav 300 avser besöksparkering.

Fördelningen per kvarter beror sedan på hur stor andel av den totala efterfrågan som varje kvarter innebär.

Tabell 1. Jämförelse mellan framtida och nuvarande BTA samt p-tal.

	2017		2019	
Verksamhet	BTA	P-tal [per 1000 BTA]	BTA	P-tal [per 1000 BTA]
Boende	1 322 lgh	2,6 (per lgh)	114 800	2,5
Kontor	100 000	Arb: 2 Bes: 0,2	127 500	Arb: 1,6 Bes: 0,15
Hotell	21 000	Arb: 0,4 Bes: 1,6	25 300	Arb: 0,35 Bes: 1,35
Kultur	8 200	Arb: 0,4 Bes: 1,6	8 700	Arb: 0,4 Bes: 1,5
Handel	15 500	Arb: 0,5 Bes: 12	31 000	Arb: 0,25 Bes: 6,0
Skolor	5 000	Grundskola: 1,0 Förskola: 2,25	4 600	Grundskola: 1,1 Förskola: 2,5

Tabell 2. Framtida BTA (bruttototalarea) i m² för respektive delkvarter i projektområdet.

Kvarter	Bostäder	Kontor	Handel	Kultur	Kommunal Service
A1	10 300	2 700	570	950	0
A2	11 500	800	1 130	0	90

A3	0	11 300	290	500	0
A4	0	28 700	440	200	0
B1	5 000	22 500	1 300	380	0
B2	14 000	2 000	760	0	880
C1	0	0	0	0	650
C2	0	1 900	0	200	0
C3	0	25 300*	2 110	1 600	0
C4	0	0	0	0	0
D1	0	28 550	1 280	0	0
D2	9 000	600	180	0	0
D3	0	15 000	3 090	0	0
E1	3 000	7 650	1 070	0	0
E2	0	8 900	890	0	0
E3	11 000	2 900	1 830	0	0
E4	16 000	2 000	1 960	0	0
F1	0	18 000	950	0	760
F2	14 500	500	670	0	0
F3	0	0	0	0	0
F4	0	0	0	0	0
F5	0	12 500	2 500	0	0
F6	0	2 400	820	0	0
G1	3 850	1 420	660	0	90
G2	3 850	1 420	0	0	140
G3	12 800	1 400	430	0	750

*Avser BTA för hotell.

Parkerings efterfrågan i nuläget

Den nutida efterfrågan på parkering och antalet tillgängliga parkeringar har beräknats för varje delkvarter. Antalet tillgängliga parkeringsplatser har inventerats vid ett platsbesök och har validerats mot Göteborgs Stads parkeringskarta. Totalt finns 1 945 parkeringsplatser tillgängliga och det finns idag en efterfrågan på 730 platser. Detta medför att det i dagsläget finns ett överskott på cirka 1 215 parkeringsplatser. I dagsläget är det ett stort antal bilister som parkerar på Masthuggskajen utan att ha målpunkt i området. Masthuggskajen tillgodoser alltså delvis efterfrågan av parkering från närliggande kvarter. Tillgängliga parkeringar inom Masthuggskajen är fördelade över flera delkvarter, en del kvarter har inga parkeringsplatser. Se tabell 2.

Tabell 3. Nutida efterfrågan på parkering för respektive delkvarter på Masthuggskajen. Efterfrågan har beräknats utifrån de verksamheter som finns i området.

Kvarter	Tillgängliga parkeringar	Efterfrågan av parkering	Överskott/ Underskott
A1	0	730	+1215
A2	0		
A3	0		
A4	0		
B1	99		
B2	146		
C1	0		
C2	0		
C3	0		
C4	102		
D1	0		
D2	0		
D3	20		
E1	70		
E2	95		
E3	130		
E4	130		
F1	0		
F2	35		
F3	0		
F4	500		
F5	25		
F6	80		
G1	142		
G2	143		
G3	136		
Första Långgatan	92		
Befintligt	0		
Totalt	1 945	730	+1215

Övriga förutsättningar

För att kunna analysera efterfrågan på parkering i förhållande till antalet tillgängliga parkeringar under byggetapperna har följande data och information hämtats in:

- **Markanvändning och bruttoyta efter byggnation:** Masthuggskajens kontor- och bostadareor efter färdigställandet är hämtade från Kvalitetsprogrammet för Masthuggskajen. Handelsareor är hämtade från den Strategiska Masterplanen från 2018-09-28. Bruttoarean som använts som underlag för beräkning av efterfrågan av parkering presenteras i tabell 2.
- **Antal parkeringsplatser efter byggnation:** Antal tillgängliga parkeringsplatser efter färdigställande är hämtade från *Detaljplan för Järnvågsgatan m.fl. inom stadsdelen Majorna-Linné i Göteborg*.
- **Beläggingsgrad på befintliga parkeringsplatser:** Beläggingsgraden på Masthuggskajens parkeringsplatser har erhållits som beläggingsdata från

Parkeringsbolaget Masthugget. Beläggningsgraden har använts för att uppskatta den aktuella andelen av de parkerade fordonen som genereras av verksamheter i intilliggande kvarter. Beläggningen visar på ett dygnsgenomsnitt för år 2018.

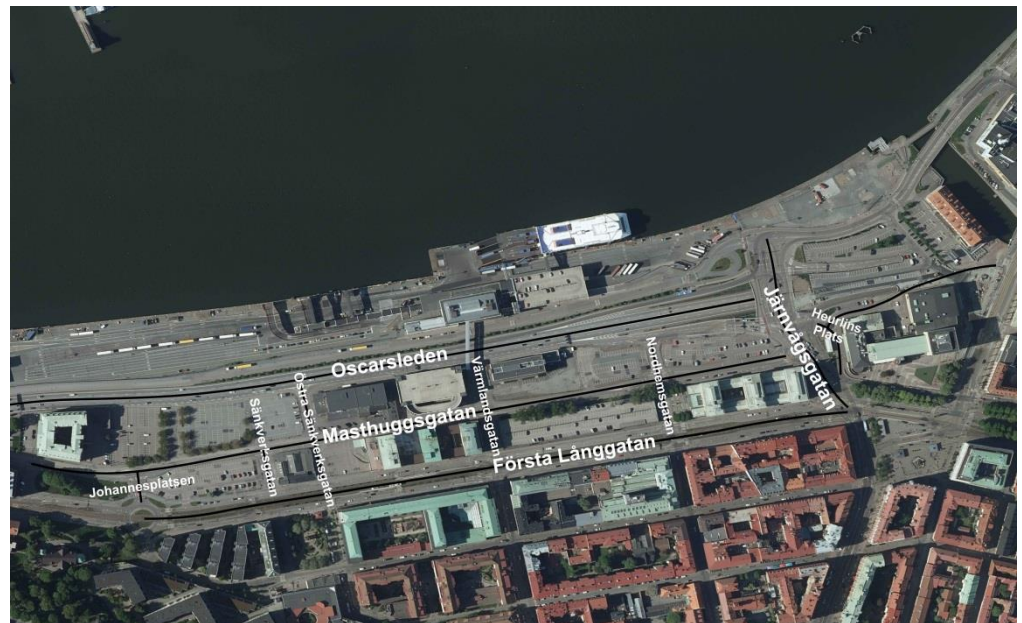
Befintliga parkeringsplatser har sammanställts för varje delkvarter. Där parkeringsytor är förlagda över två delkvarter uppskattas antalet parkeringsplatser i respektive område med hjälp av drönarfotografier.

Parkeringsytorna i området har i dagsläget olika ändamål. Det finns en blandning av parkeringsplatser i området: parkeringsplatser där tillstånd erfordras, parkeringsplatser med avgifter samt korttidsparkeringar, oftast med 30 minutersparkering. I denna utredning förutsätts dock att alla parkeringsplatser är av samma typ då beläggningsgrad per typ saknas och för att efterfrågan på parkering inte kan beräknas per typ. I beräkningen av efterfrågan inkluderas inte behovet av parkeringsplatser för exempelvis servicefordon eller för personer med funktionsnedsättning. I beräkningarna ingår ej heller efterfrågan på parkering som genereras av de olika byggprojekten då denna antas tillgodoses inom arbetsplatsen.

Planeringsförutsättningar

I området Masthuggskajen planeras för cirka 1 300 nya bostäder, 5 000 – 6 000 nya arbetsplatser och 140 000 m² kontor. Exploateringen kommer leda till att Göteborgs stads kärna växer västerut längs Göta älv och området är planerat att bli en tät stadsdel med levande gator och torg. Området är en del av Älvstaden och ingår i Göteborgsregionens tillväxtstrategi, som syftar till att utveckla de centrala delarna av staden. Masthuggskajen skapas av Göteborgs Stad och ett konsortium bestående av Elof Hansson Fastigheter, Folkets Hus Göteborg, NCC, Riksbyggen, Stena Fastigheter Göteborg och Älvstranden Utveckling. Under 2018 antogs detaljplanen vilken vann laga kraft i mars 2019, byggstart skedde i april 2019. År 2021 planeras för att de första boende flyttar in i området. Hela området planeras att stå klart till år 2028.

Masthuggskajen utgörs idag till stor del av parkeringsytor och kontorslokaler. Enstaka restaurang- och affärsverksamheter förekommer längs Första Långgatan. Det finns i dagsläget inga boende inom projektområdet. Strax norr om projektområdet ligger Stena Lines Danmarksterminal.



Figur 3. Gatunamn på gatorna inom och i anslutning till projektområdet.

Parkeringsbehov i omkringliggande kvarter

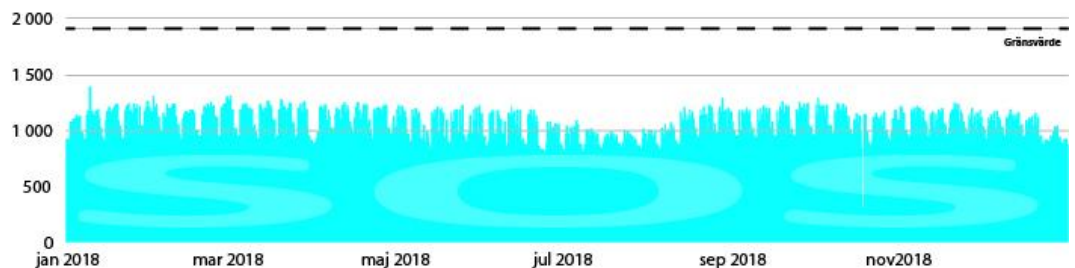
Baserat på uppgifter erhållna av parkeringsbolagen har efterfrågan på parkering för brukare i omkringliggande kvarter som använder parkeringar på Masthuggskajen kunnat beräknas. Nuvarande efterfrågan i området är enligt beräkningarna i tidigare parkeringsutredning 730 parkeringsplatser.

Ramboll har av Göteborgs Stads Parkering AB begärt ut beläggningsdata om parkering avseende år 2018 för Masthuggskajen. Datan visar att den genomsnittliga beläggningsgraden för Masthuggskajens parkeringsplatser är cirka 52 procent, vilket motsvarar cirka 1 000 parkerade fordon. I Figur 4 presenteras antal parkerade fordon per timma och dag på Masthuggskajen. Den nya omvärldsanalysen innebär att cirka 270 av de parkerade fordonen idag genereras av verksamheter och boende i närliggande kvarter.

Brukare från omkringliggande kvarter kommer under och efter byggtid att kunna parkera på Masthuggskajen i mån av plats men deras parkeringsbehov kommer inte att räknas in i den efterfrågan som antas för Masthuggskajen. Det kommer därför behövas alternativa parkeringsmöjligheter för dessa fordon eller att efterfrågan på parkering minskar även utanför projektområdet.

Denna beläggningsgrad kan komma att förändras över tid och i denna utredning har ett antagande gjorts om att efterfrågan på parkering kommer att vara konstant från intilliggande kvarter. Om denna efterfrågan skulle öka eller minska kommande år så slår detta snarast på viljan att parkera och inte det reella behovet som projektet ansvarar för.

Antal parkeringar per dag



Figur 4. Beläggningsgrad för alla parkeringar på Masthuggskajen angett i antal parkeringar per timma och dag. Källa: Göteborgs Stads Parkering AB

Efterfrågan av parkering efter byggtid

Den framtida efterfrågan på parkering och antalet tillgängliga parkeringar har beräknats för varje delkvarter. Antalet tillgängliga parkeringsplatser är hämtade från detaljplanen. Totalt planeras det för att det kommer att finnas 1 540 tillgängliga parkeringsplatser efter byggtiden och att efterfrågan på parkering kommer vara cirka 1 330 parkeringsplatser. Jämfört med nuläget innebär exploateringen att 405 parkeringsplatser kommer att försvinna, samtidigt som efterfrågan kommer att stiga. Det tillgängliga antalet parkeringsplatser kommer kunna tillgodose efterfrågan samt erbjuda ytterligare cirka 200 parkeringsplatser utöver detta. De parkeringar som kommer att finnas tillgängliga efter att Masthuggskajen är färdigställd koncentreras till parkeringshus i delkvarter som är belägna i västra, centrala och östra delarna av området.

Tabell 4. Framtida efterfrågan på parkering för respektive delkvarter på Masthuggskajen.

Kvarter	Tillgängliga parkeringar	Efterfrågan av parkering	Överskott/ Underskott
A1	0	1 332	208
A2	0		
A3	0		
A4	20		
B1	0		
B2	270		
C1	0		
C2	0		
C3	0		
C4	0		
D1	0		
D2	0		
D3	0		
E1	0		
E2	5		
E3	15		
E4	15		
F1	0		
F2	0		
F3	0		
F4	500		
F5	0		
F6	0		
G1	350		
G2	350		
G3	0		
Befintligt	0		
Total	1 540	1 332	208

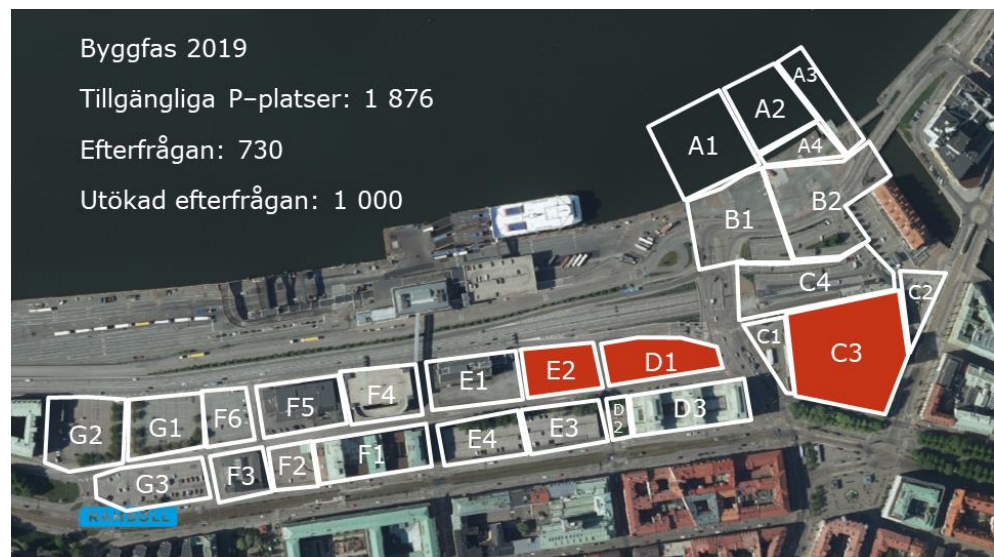
Utbyggnadsordning

Byggstart för projektet skedde under 2019 och byggnationen beräknas pågå till år 2028. Masthuggskajen har delats in i åtta kvarter (A-G samt Första Långgatan) som kommer att stå färdiga vid olika tidpunkter. Antalet människor i området kommer därför att variera under byggskedet. Delkvarter inom kvarteren som inte kommer att byggas om är F5, F4 och D3. Däremot kommer gator runt dessa kvarter att byggas om, vilket kan påverka tillgängligheten till kvarterens parkeringsplatser.

År 2019

Under år 2019 påbörjades arbete i kvarter C3 och D1. Kvarter E2 används som uppläggningsyta. I dagsläget innehåller delkvarter C3 biografen Draken, Folkteatern och restaurangen Folk samt 24 parkeringsplatser. D1 och E2 utgjordes endast av parkeringsplatser. I området kommer det även pågå ledningsomläggning längs delar av Masthamnsgatan, vilket kan påverka tillgängligheten till parkeringar.

Detta innebär att det fanns cirka 1 875 bilparkeringsplatser tillgängliga vid slutet av år 2019 på Masthuggskajen (Figur 5).



Figur 5. Bygghfas under år 2019.

År 2020

Under år 2020 pågår eller påbörjas arbete i kvarter E1, E2, F6 samt G1 & G2.

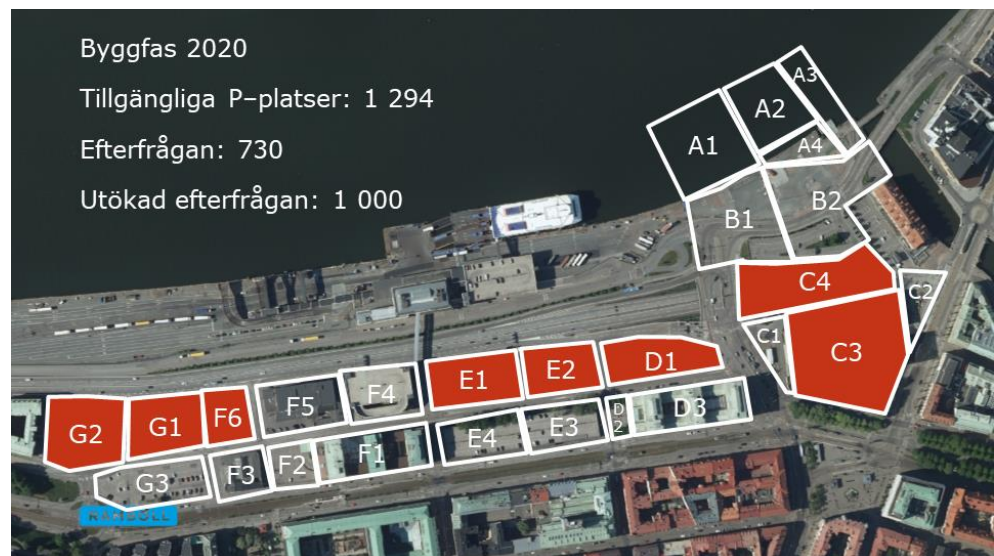
Byggnationen av kvarter C3 tar C4 i anspråk vilket medför att 102 parkeringsplatser försvinner.

Grundläggning kommer att ske i kvarter G1 & G2. Grundläggning och byggnation av kvarter E1 kommer att genomföras. I kvarter G1 och G2 finns i dagsläget 305 parkeringsplatser. I kvarter E1 finns verksamheter och Göteborgs Auktionsverk samt 70 markparkeringar.

Totalt kommer 582 bilparkeringsplatser försvinna i området under det föreliggande året.

Sammanlagt kommer det vid slutet av år 2020 kommer att finnas 1 294 bilparkeringsplatser tillgängliga.

. Efterfrågan på parkeringar i området är 730 parkeringar under år 2020 vilka kan tillgodoses genom parkeringarna i området (se Figur 6).



Figur 6. Bygghfas under år 2020.

År 2021

Under år 2021 kommer arbete att påbörjas i kvarter G3, F2 och E3.

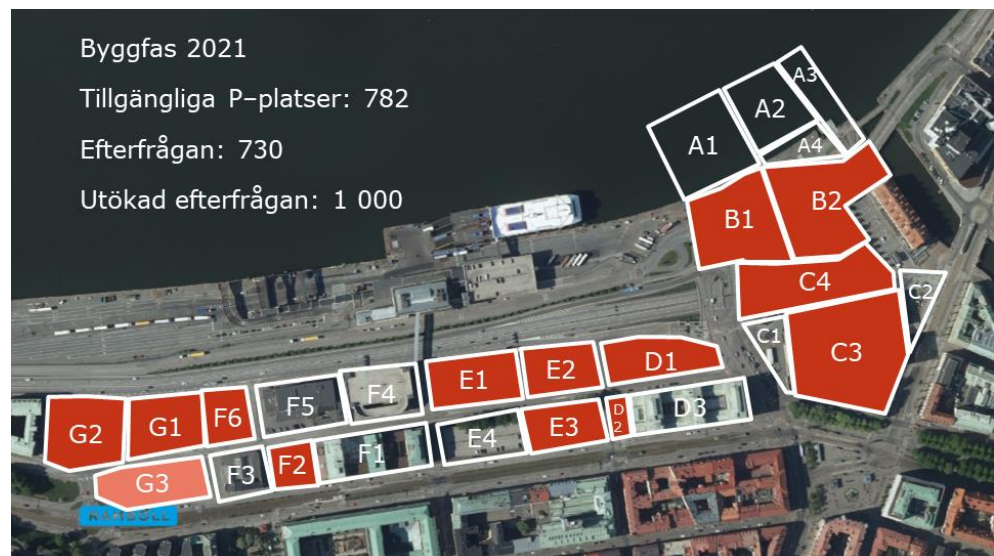
Kvarter E3 utgörs av halva parkeringsanläggningen Snipan vilken totalt innehåller 260 platser. Det är beräknat att hälften av platserna går att spara vid rivningen av halva anläggningen.

Kvarter F2 och G3 utgörs av parkeringar med totalt 171 parkeringsplatser. Cirka hälften av de tillgängliga platserna i kvarter G3 behöver sparas för att tillgodose efterfrågan de kommande åren. Denna yta kan med andra ord inte användas helt till etablering utan detta behöver lösas på annan plats.

Kajspontning och grundläggningsarbeten startar vid den kommande halvön, vilket påverkar utbudet av parkeringar i delkvarter B1 och B2. Här har ett antagande gjorts om att samtliga parkeringsplatser tas i anspråk av dessa arbeten.

På Första Långgatan kommer även mark- och spårarbeten pågå under året. Hela området kring Första Långgatan kommer inte att vara påverkat av arbeten under hela byggtiden, utan insatser kommer att ske i etapper. Men i denna utredning har antagandets gjorts att hälften av platserna längs Första långgatan försvinner i detta skede.

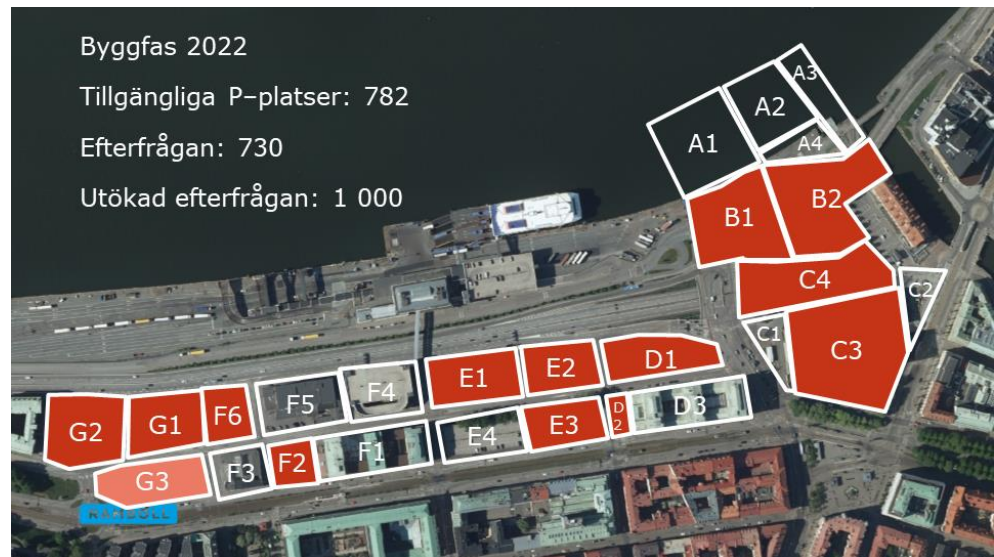
Totalt så försvinner 512 parkeringsplatser under år 2021 och vid årets slut kommer 782 platser finnas tillgängliga. Efterfrågan är fortsatt 730 platser. Från och med detta år så kommer den utökade efterfrågan att överstiga utbudet vilket innebär ett ökat tryck på parkeringsanläggningar i andra delar av Göteborg. (se Figur 7).



Figur 7. Bygghfas under år 2021.

År 2022

Inga nya arbeten beräknas starta under 2022 vilket innebär att situationen är oförändrad från tidigare år. (se Figur 8).



Figur 8. Bygghfas under år 2022.

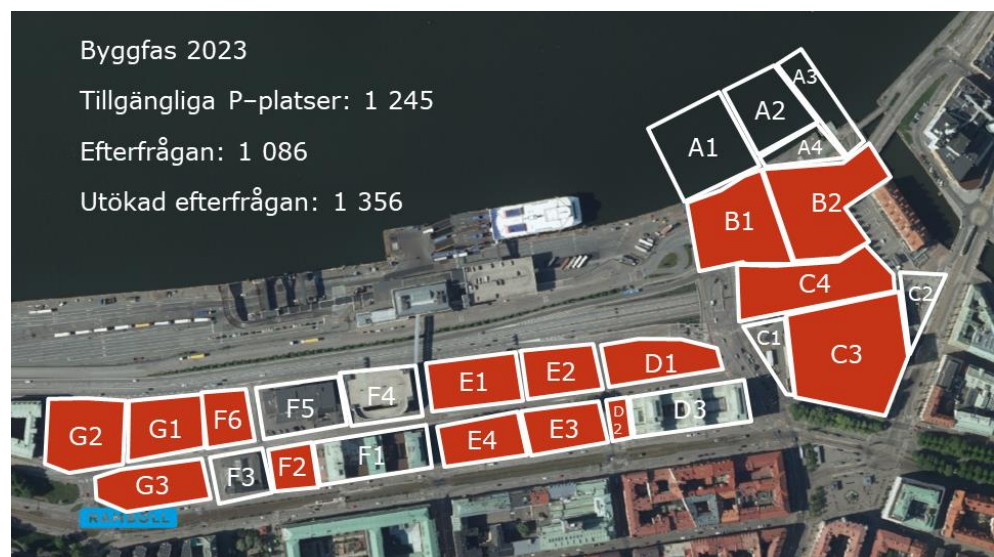
År 2023

Under slutet av år 2023 den andra halvan av parkeringsanläggningen Snipan att rivas. Detta innebär att ytterligare 130 parkeringsplatser försvinner.

Under året kommer även flera kvarter att stå klara för inflyttning vilket innebär att efterfrågan stiger under året.

Parkeringshuset som anläggs i G-kvarteren kommer också stå klart under året vilket innebär att mycket den tillkommande efterfrågan kommer att sväljas. Innan detta så finns antydning om att efterfrågan kommer ligga något högre än tillgången under första kvartalet, men detta anses vara hanterbart inom området.

Vid slutet av år 2023 kommer 1 245 parkeringsplatser finnas tillgängliga vilket täcker efterfrågan på 1 086 platser.



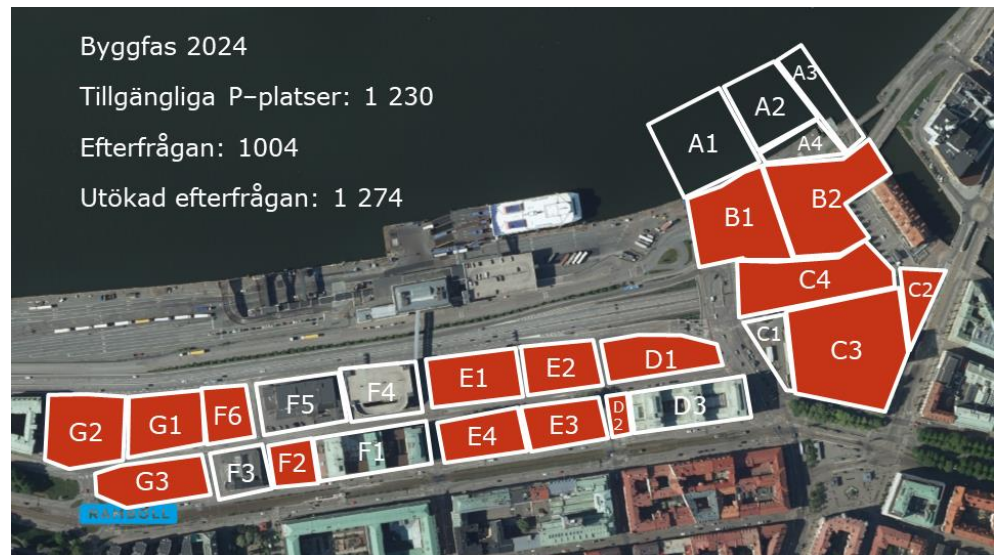
Figur 9. Bygghfas under år 2023.

År 2024

Under år 2024 kommer inga fler parkeringsplatser att tas i anspråk.

Under år 2024 har ett antagande gjorts om att arbetet med mobility management under byggskedet kommer att börja ge effekt i linje med Göteborgs stads trafikstrategi vilket medför en minskad efterfrågan med cirka 100 parkeringsplatser jämfört med tidigare år.

Sammanlagt medför detta att det kommer att finnas 1 230 bilparkeringsplatser tillgängliga på Masthuggskajen vid slutet av år 2024. Efterfrågan på parkeringar i området är 1 004 vilka kan tillgodoses i området (se Figur 10).



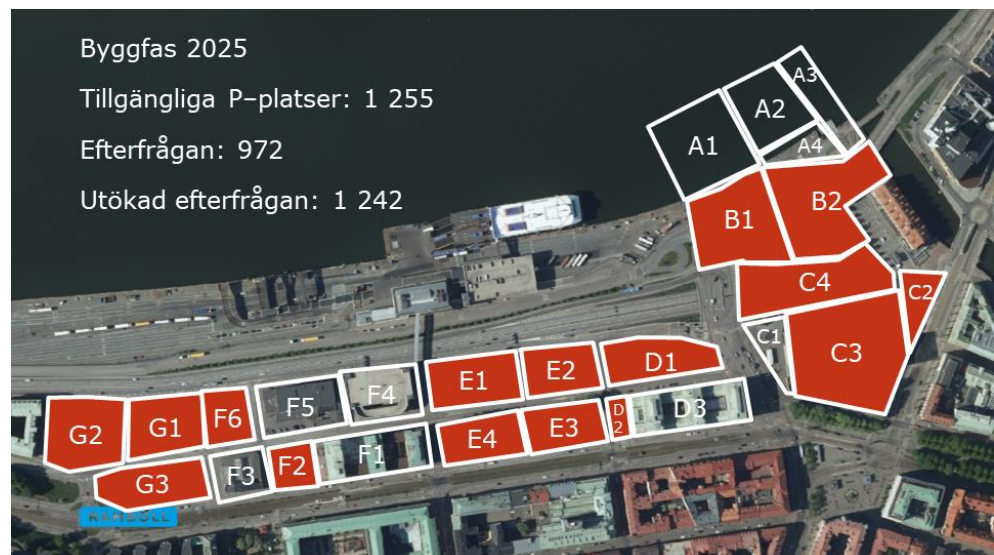
Figur 10. Bygghfas under år 2024.

År 2025

Under år 2025 tillkommer parkeringsyta i kvarter A4 och E2.

Kvarter A4 och F6 kommer att färdigställas vilket ökar efterfrågan något.

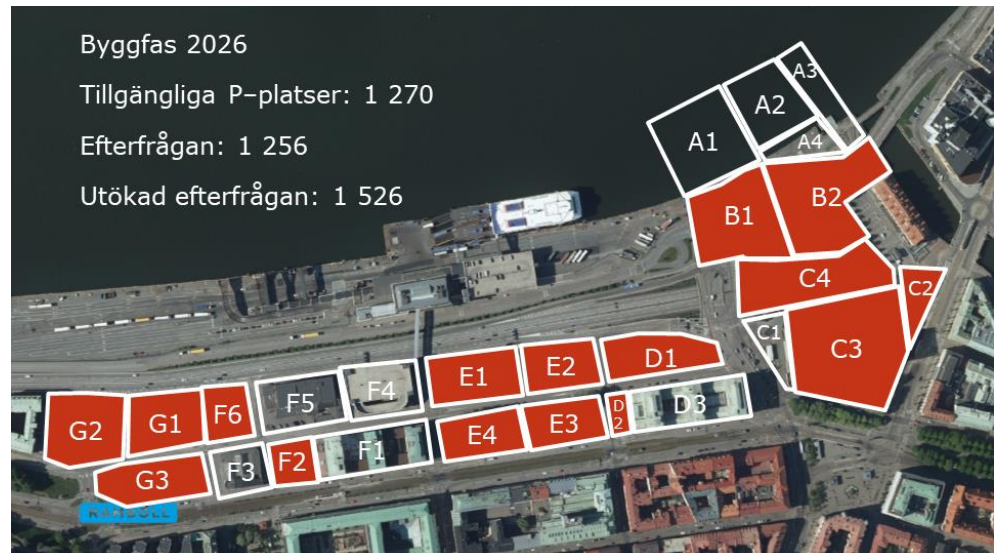
Sammanlagt kommer arbetena i området medföra att det fortsatt kommer att finnas 1 255 bilparkeringsplatser tillgängliga på Masthuggskajen vid slutet av år 2025. Efterfrågan på parkeringar i området är 972 parkeringar vilka kan tillgodoses genom parkeringarna i området (se Figur 11).



Figur 11. Bygghfas under år 2025.

År 2026

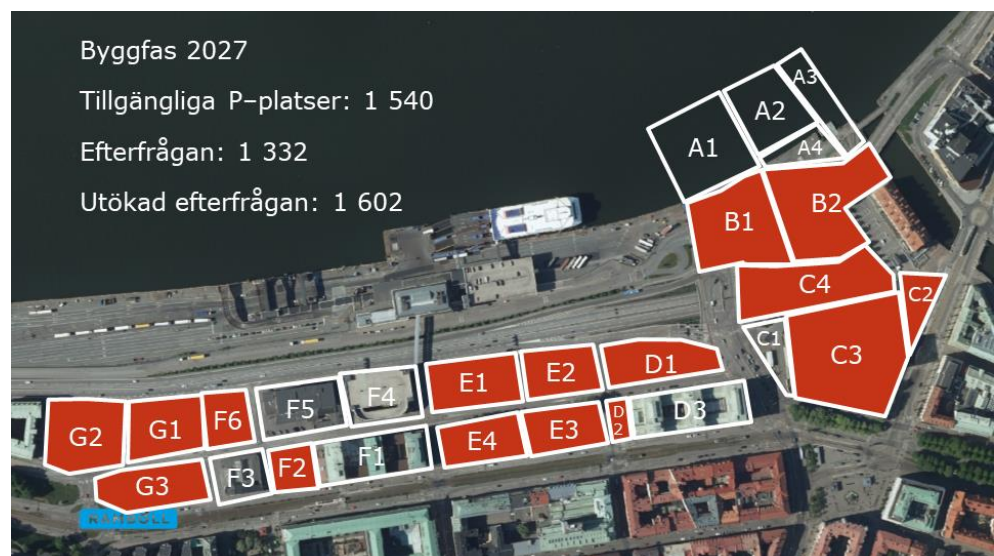
Under år 2026 står majoriteten av arbetena klara, och vid slutet av år 2026 finnas 1 270 bilparkeringsplatser tillgängliga på Masthuggskajen. Efterfrågan på parkeringar i området är 1 256 parkeringar vilka kan tillgodoses genom parkeringarna i området (se Figur 12). Den utökade efterfrågan kommer inte att täckas vilket innebär att dessa kommer att söka sig till andra arkeringsanläggningar i närområdet.



Figur 12. Bygghfas under år 2026.

År 2027

Under år 2027 färdigställs det sista kvarteren i Masthuggskajen, däribland ännu en parkeringsanläggning i B-kvarteren. Detta innebär att antalet tillgängliga platser är 1 540 och att efterfrågan är 1 332 vilket räcker för att tillgodose den efterfrågan som genereras. Detta förutsätter dock att arbetet med mobility management håller nere efterfrågan i linje med Göteborgs stads trafikstrategi.



Figur 13. Bygghfas under år 2027

Efterfrågan på parkering under byggtid

Genomförd parkeringsutredning indikerar att det tillgängliga antalet parkeringar i framtiden kommer att tillgodose efterfrågan på Masthuggskajen. I dagsläget finns det ett överskott av parkeringar men i takt med att nya verksamheter och bostäder etableras i området ökar efterfrågan samtidigt som utbudet av parkeringar minskar.

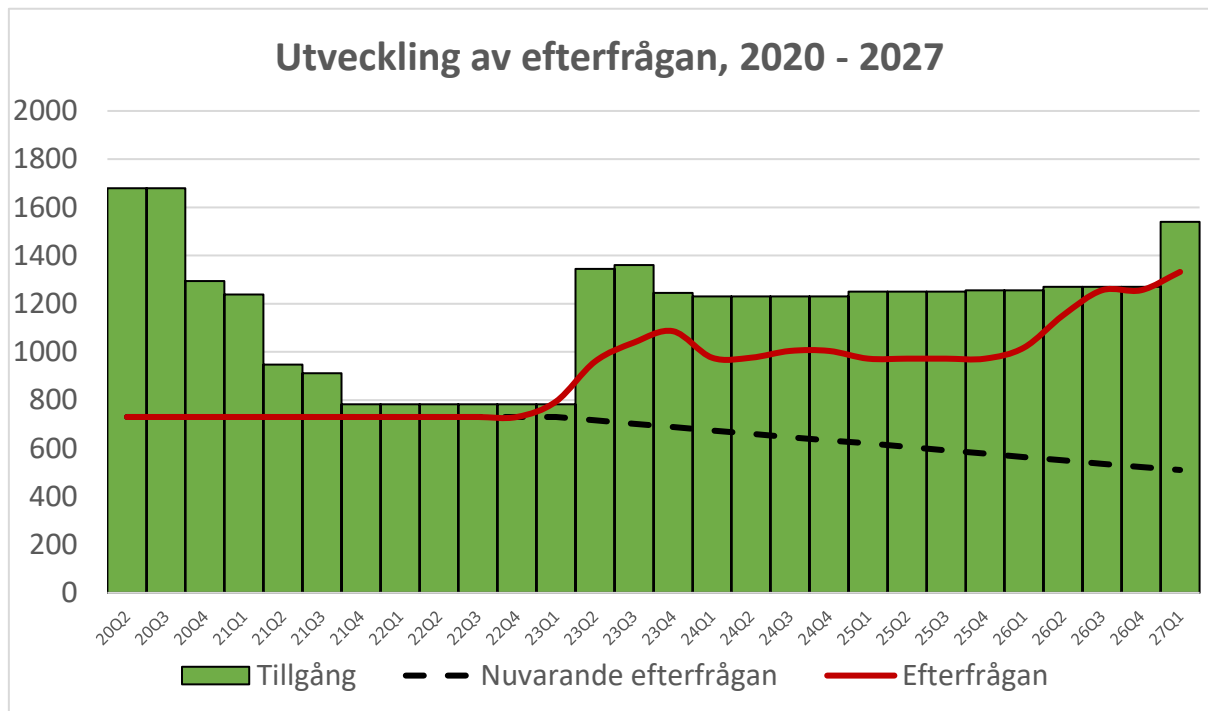
Det tillgängliga antalet parkeringar kommer kunna tillgodose efterfrågan såväl under hela byggtiden, med undantag för årsskiftet 2022 – 2023 där vi kan se ett marginellt underskott av tillgängliga platser. En anledning till detta är att det finns en lucka mellan rivningen av parkeringsanläggningen Snipan och färdigställandet av parkeringsanläggningen i kvarter G.

Om man däremot ser till den utökade efterfrågan av parkering så ser läget mörkare ut. Efterfrågan på besöksparkeringar kommer att vara högre än tillgången från slutet av år 2021 tills Parkeringsanläggningen i kvarter G står klar.

Ovanstående beräkningar baseras på att parkeringshuset Snipan rivs i två omgångar, under andra halvåret år 2021 och under andra halvåret år 2023. Samt att det går att nyttja delar av G-kvarteren som parkering under byggtid..

Grafen i figur 14 visar en förenklad bild över hur parkeringssituationen förändras under exploateringstiden. De gröna staplarna visar hur många bilparkeringsplatser som finns tillgängliga i området. Den heldragna röda linjen visar den totala efterfrågan som genereras från områdets boende och verksamheter. Den svarta streckade linjen visar på det behov av parkeringar som de etablerade verksamheterna har redan idag.

Grafen visar att detta behov börjar avta efter år 2023, vilket ligger i linje med Göteborg Stads trafikstrategi, då arbete med mobility management börjar ge effekt på trafiken i området. Runt år 2023 kommer även exploateringen vara i full gång i projektområdet vilket kommer medföra förändringar i människors beteende.



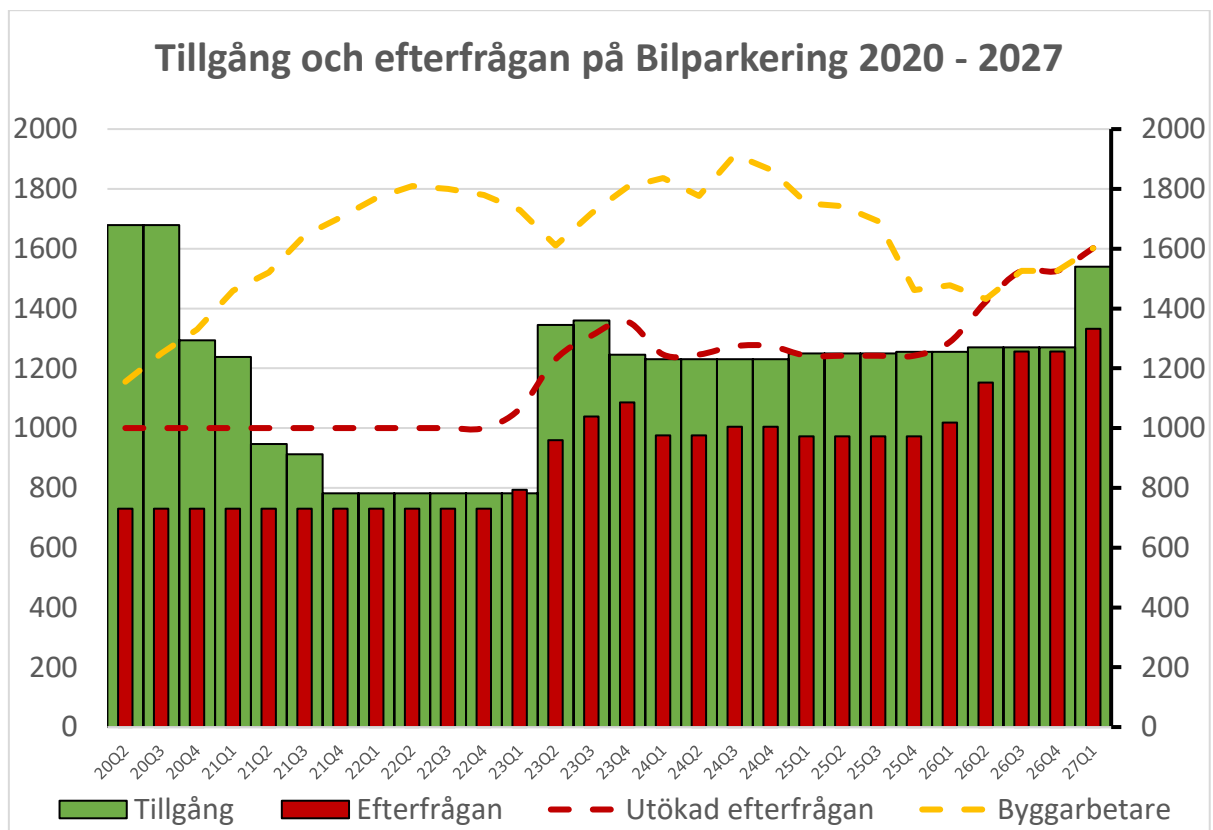
Figur 14. Förändring av antalet tillgängliga parkeringar och efterfrågan på parkering på Masthuggskajen under byggtid.

Genom att inkludera närliggande bostäder och verksamheters efterfrågan på parkering förskjuts den röda kurvan uppåt i grafen och efterfrågan överstiger då det tillgängliga antalet parkeringsplatser vid ett flertal tillfällen. Vid färdigställandet är efterfrågan dock lägre än utbudet.

Vidare visar analysen att den genomsnittliga belägningsgraden i området är cirka 52 procent eller 1 000 parkerade fordon. 730 av dessa fordon alstras inom projektområdet, resterande del alstras i omkringliggande kvarter, cirka 270 fordon.

Efterfrågan från intilliggande kvarter ska dock tillgodoses utanför området och därför rekommenderas inte några åtgärder för Masthuggskajen för detta ändamål. Men detta är en aspekt att ha i åtanke i ett större perspektiv.

I figur 14 presenteras en graf som mer detaljerat beskriver hur parkeringssituationen förändras under exploateringstiden då efterfrågan på parkering från Masthuggskajens intilliggande kvarter tas i beaktande. Här visas även det potentiella behovet av parkeringsplatser som tillkommer via byggarbetare som arbetar i området. Den streckade röda linjen i figur 14 visar efterfrågan på parkering inklusive intilliggande kvarter och den gula visar på det totalt behovet inklusive byggarbetare. Rutorna i bakgrunden representerar tillgången i olika kvarter och de blå staplarna visar på efterfrågan som genereras inom området.



Figur 15. Förändring av antalet tillgängliga parkeringar och efterfrågan på parkering på Masthuggskajen under byggtid inklusive efterfrågan från övriga delar av staden.

Slutsatser

I genomförd parkeringsutredning för Masthuggskajen konstateras att det i nuläget finns ett överskott på bilparkeringsplatser. I samband med exploateringen som sker etappvis kommer utbudet av parkeringar på Masthuggskajen vara högre än efterfrågan fram till årsskiftet 2022 - 2023 då efterfrågan kan överstiga utbudet. Från år 2023 och framåt kommer det tillgängliga antalet parkeringar att kunna tillgodose efterfrågan.

Denna parkeringsutredning baserar sig på den utbyggnadsordning som Älvstranden Utveckling AB har avtalat om. Men då utbyggnadsordningen är under ständig förändring så kan detta innebära att siffrorna för tillgång och efterfrågan förändras under projektets gång.

Den begränsade tillgången på parkering på Masthuggskajen under vissa år kommer även att påverka kvarteren utanför projektområdet. De bilister som idag parkerar på Masthuggskajen utan att ha målpunkt i området kan komma att behöva söka sig till alternativa parkeringsplatser. Vidare kan den begränsade tillgången på parkering leda till att människor väljer att resa med alternativa färdmedel till bil vilket i sin tur gör att efterfrågan kommer att sjunka.

Resultatet från det parallellt löpande Mobility Management-arbetet för Masthuggskajen syftar till att föreslå ett paket med mobility management-åtgärder som ska reducera biltrafiken i projektområdet. Effekterna från dessa åtgärder bedöms leda till att efterfrågan på parkering minskar bland annat genom att trafikanter väljer alternativa färdmedel än bil.

De byggarbetare som arbetar i området medför även de en utmaning och dessas behov behöver lösas utanför området för att möjliggöra för en bra trafiksituation under byggskedet.